

Minister voor Natuur en Stikstof
Mevrouw C. van der Wal-Zeggelink
Uitsluitend via www.internetconsultatie.nl

Havennummer 2235
PortCity II, 4^e etage
Waalhaven Z.z. 19
3089 JH Rotterdam
Postbus 54200
3008 JE Rotterdam

T (010) 40 20 399
E info@deltalinqs.nl
I www.deltalinqs.nl

KvK 24316844

Rotterdam	22 maart 2023	Doorkiesnummer	(010) 40 20 323
Kenmerk	M&D/DL/DS	E-mail	jong@deltalinqs.nl
Betreft	Zienswijze Wetsvoorstel tot wijziging van de Omgevingswet (omgevingswaarde stikstofdepositie 2030 en vergunningplicht voor stikstofgerelateerde wijzigingen)		

Excellentie,

Hierbij maken we gebruik van de gelegenheid onze zienswijze kenbaar te maken op de voorgestelde wijziging van de Omgevingswet. Dit wetsvoorstel versnelt de wettelijke stikstofdoelstelling (omgevingswaarde) van 2035 naar 2030. Ook introduceert het wetsvoorstel een natuurvergunningplicht voor stikstof gerelateerde wijzigingen (o.a. intern salderen).

Deltalinqs behartigt de gezamenlijke belangen van meer dan 95% van alle logistieke, haven- en industriële ondernemingen in de mainport Rotterdam, met afstand het grootste industriële cluster van Nederland. Namens onze leden zetten wij ons in voor het versterken van de concurrentiekracht van Rotterdam, voor duurzame groei en voor maatschappelijk c.q. politiek draagvlak voor alle activiteiten in het haven- en industriegebied.

Voor Deltalinqs is het realiseren van de energie- en grondstoffentransitie de grote opgave waar de ondernemingen in de mainport Rotterdam voor staan. Voldoende fysieke- en milieugebruiksruimte (i.e. stikstofdepositieruimte) is daarvoor een randvoorwaarde. Dat noemen wij 'ruimte voor ondernemen', maar dan wel binnen een gezonde en veilige omgeving en in dit geval met behoud van de natuur, want dat zien we als de 'licence to operate and to grow' voor haven- en industriële activiteiten.

Wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel breidt de vergunningplicht uit voor een Natura 2000-activiteit uit met een vergunningplicht voor stikstof gerelateerde wijzigingen die geen significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, omdat zij niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de al toegestane hoeveelheid (de 'referentiesituatie').

Rotterdam 22 maart 2023
Bladnummer 2

De voorgestelde uitbreiding van de vergunningplicht geldt niet alleen voor het zogeheten intern salderen, waaronder het in gebruik nemen van latente ruimte in de bestaande toestemming, maar geldt ook voor wijzigingen die, zonder dat er intern wordt gesaldeerd, leiden tot een afname van de feitelijke depositie, zoals wanneer vanwege de aanscherping van landelijke emissie-eisen een deel van de installatie wordt vervangen of aangepast.

Deltalinqs vindt het van belang met deze zienswijze te benadrukken dat de voorgestelde wetwijziging met een vergunningplicht voor intern salderen, procedures onnodig ingewikkeld maakt. Daarbij geeft het meer onzekerheid voor de ondernemingen in de Rotterdamse haven en levert het voor natuurherstel nagenoeg niets op. De vergunningverlening voor de haven- en industriële ondernemingen zit sinds de uitspraak van de Raad van State al bijna vier jaar 'op slot'. Hierdoor stagneert de verduurzamings- en energie- en grondstoffentransitie-opgave van de haven en industrie, (buitenlandse) investeringen blijven uit en kansen gaan verloren als we nu niet kunnen handelen.

Sectordoelen voor industrie en energie (38 %) en mobiliteit (25% reductie in 2030 t.o.v. 2019)

De industrie heeft de afgelopen jaren stikstofemissies zeer sterk gereduceerd door het toepassen van de zogenaamde Best Beschikbare Technieken. Op basis van diverse nationale en Europese wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat worden vergunningseisen hiertoe steeds verder aangescherpt, waarmee reductie wordt afgedwongen. Deze lijn wordt onverminderd voortgezet. Dit vraagt om continue investeringen van ondernemingen in maatregelen, vaak alleen te realiseren via intern salderen. Daarnaast worden ook de piekbelasters in de industrie aangepakt. Zo zal de industrie een evenredige bijdrage blijven leveren aan de stikstofreductieopgave zoals gesteld in uw Kamerbrief van 10 februari 2023.

Daarbij is het van belang is om de bijdrage van de haven en industrie wel in perspectief te blijven zien van de totale reductieopgave. De Rotterdamse haven en industrie draagt niet meer dan 5% (inclusief de zeescheepvaart) bij aan de landelijke stikstofdepositie. In het Afwegingskader sectordoelen industrie en mobiliteit (bijlage bij Kamerbrief van 10 februari 2023) wordt dan ook terecht gesteld dat hogere stikstofdoelstellingen voor mobiliteit en industrie risico's kennen op hoge (maatschappelijke) kosten tegen weinig effect in reductie van stikstofdepositie. Hierdoor kunnen eveneens risico's op 'lock-ins' ten aanzien van de klimaatopgave ontstaan.

Rotterdamse energie- en grondstoffentransitie stagneert

De Rotterdamse haven en industrie werkt hard aan de energie- en grondstoffentransitie en draagt daarmee sterk bij aan de nationale klimaatdoelen. Het gaat om concrete projecten die op grote schaal bijdragen aan de urgente en belangrijke landelijke klimaat-, energiezuikerheid- én stikstofopgaven. Zoals de aanleg van walstroom, bouw van elektrolizers en bio-raffinaderijen en de productie van waterstof. Deze projecten liggen klaar om uitgevoerd te worden. Naast CO₂-reductie leveren deze projecten vaak ook fors stikstofreductie op.

Rotterdam 22 maart 2023
Bladnummer 3

Om deze projecten te realiseren is maar een kleine hoeveelheid stikstofruimte nodig maar die is er niet. De projecten die op dit moment nog wel doorgang vinden, worden gerealiseerd via intern salderen. Een belangrijk voorbeeld is de bouw van een bio-raffinaderij op de Maasvlakte. Voor de meeste projecten is deze mogelijkheid er niet en deze stagneren thans. Deze stikstofimpasse hopen we juist te kunnen doorbreken om de verduurzaming daadwerkelijk in te zetten en om zo in 2030 op alle fronten beter uit te komen.

Aankondiging energietransitieprojecten (tevens stikstofreductie) minder te beperken

We waren dan ook verheugd dat u in uw Kamerbrief van 25 november 2022 aankondigde dat u 'wil voorkomen dat de beleidsaanpassingen toekomstig beleid ten aanzien van verduurzaming en de wettelijk vastgestelde klimaatdoelen in de weg staan en dat u daarom verkent of het ook mogelijk is om geen of minder beperkingen op te leggen aan projecten die op korte termijn een toename van stikstofuitstoot en depositie veroorzaken, maar op de langere termijn een substantiële afname leveren, die bijdragen aan natuurherstel. Dit zijn vooral energietransitieprojecten, zoals projecten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Klimaat (MIEK). Daarover vindt ook overleg plaats met de Europese Commissie in het kader van Repower EU.'

Europese versoepeling en versnelling van procedures om klimaatdoelen te halen

Intussen zijn in het kader van de RePower EU met de 'renewable go-to areas' een versnelling en versoepeling van de procedures geïntroduceerd en is op 22 december 2022 een pakket aan tijdelijke noodmaatregelen goedgekeurd om de uitrol van hernieuwbare energie te versnellen. Hiermee geeft de Europese commissie invulling aan haar intenties om afwegingen tussen natuurbescherming en klimaat mogelijk te maken. Daarnaast beoogt Europa onafhankelijker te worden door de grondstof- en energietransitie versneld te realiseren. In het recent gepubliceerde Green Deal Industrial Plan for the Net-Zero Age wordt aanvullend bepleit om de productiecapaciteit in sectoren die cruciaal zijn om onze klimaatdoelen te behalen van een eenvoudig regelgevend kader te voorzien.

Gezien het voorgaande vragen wij concreet van u het wetsvoorstel in te trekken dan wel te herzien en wel om de volgende redenen:

1.) Verdere vertraging verduurzaming en van de energietransitie is onacceptabel

- De Rotterdamse haven en industrie werkt hard aan de energietransitie en draagt daarmee sterk bij aan de nationale klimaatdoelen. In plaats van de aangekondigde versoepeling van vergunningprocedures, leidt dit wetsvoorstel tot een verzwaring van de procedures met vertraging en onzekerheid tot gevolg.
- Intern salderen vergunning plichtig maken leidt tot een toename van vergunningaanvragen. Dit heeft als gevolg lange procedures en een lastenverzwaring bij de ondernemingen. Dit is ook het geval bij de Omgevingsdiensten die de vergunningen binnen wettelijke termijnen dienen te beoordelen en te verlenen.

- Daarnaast zijn deze vergunningen juridisch aanvechtbaar en dit zal onherroepelijk leiden tot vertraging. En tot verdere vertraging van de energie- en grondstoffentransitie.

2.) Dit wetsvoorstel is niet in lijn met Europa

- Intern salderen van reeds vergunde ruimte vergunningplichtig maken, ziet Deltalinqs als een onnodige nationale kop op de Europese wet- en regelgeving.
- Dit nationale wetsvoorstel staat haaks op de voornoemde Europese versoepeling en versnelling van procedures om klimaatdoelen te halen en op de intentie afwegingen tussen natuurbescherming en klimaat mogelijk te maken

3.) 'Bedrijfsmatige ruimte' is essentieel voor continuïteit en rechtszekerheid

- In het wetsvoorstel wordt voor latente ruimte onderscheid gemaakt in bedrijfsmatige ruimte en onbenutte ruimte. Bij haven- en industriële ondernemingen is dit onderscheid in de praktijk niet makkelijk te maken. Ondernemingen in de Rotterdamse haven hebben de bedrijfsmatige ruimte nodig voor de continuïteit van hun bedrijfsvoering en om te kunnen anticiperen op marktontwikkelingen, vaak ingegeven door geopolitieke invloeden. Dit zal leiden tot onduidelijkheid in de vergunningprocedure met (vertragende) juridische procedures tot gevolg.
- Het terugnemen van reeds met een doel vergunde ruimte zien wij als een inbreuk op het eigendomsrecht van dat bedrijf. Helemaal als die ondernemingen een investering hebben moeten doen om de stikstofruimte te verkrijgen.

4.) Dit wetsvoorstel ontnemt haven- en industriële ondernemingen het laatste handelingsperspectief

- Intern salderen is het enige instrument dat op dit moment nog (hetzij beperkt) ingezet kan worden om stikstofreductie- en energietransitieprojecten te kunnen realiseren.
- De vergunningplicht en aanpak latente ruimte geldt ook voor wijzigingen die, zonder dat er intern wordt gesaldeerd, leiden tot een afname van de feitelijke depositie, zoals wanneer vanwege de aanscherping van landelijke emissie-eisen een deel van de installatie wordt vervangen of aangepast. Dit ontnemt ondernemingen de mogelijkheid om ontwikkelruimte voor nieuwe verduurzamings- of transitieactiviteiten te creëren door te investeren in stikstofreductiemaatregelen bij bestaande activiteiten. Hierdoor wordt ondernemingen hun laatste handelingsperspectief ontnomen en zitten we echt op slot.

Deltalinqs verzoekt u voornoemde punten mee te nemen bij de verdere uitwerking van het voorliggend wetsvoorstel.

Rotterdam 22 maart 2023
Bladnummer 5

Uiteraard zijn we te allen tijde bereid tot een nadere toelichting en gaan we graag met u in gesprek om deze stikstofimpasse te kunnen doorbreken en de verduurzaming van de Rotterdamse haven daadwerkelijk in te zetten en om zo in 2030 op alle fronten beter uit te komen.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'V' followed by a horizontal line and a small flourish.

Victor van der Chijs
Voorzitter