

Samenvatting

- De vernieuwing en verduurzaming van de Mainport Rotterdam stukt (ondanks de uitstekende uitgangspositie) door o.a. de stikstofproblematiek.
- De Rotterdamse haven veroorzaakt nauwelijks stikstofdepositie (4% incl. industrie, transport én zeevaart), maar de vergunningverlening zit (zeker sinds de uitspraak over intern salderen!) feitelijk op slot.
- Dit terwijl de opgave voor de haven buitengewoon overzichtelijk is als we dit gebiedsgericht aanpakken (met natuurherstel in enkele duingebieden) en de jarenlange dalende trend qua stikstofdepositie voortzetten. Alleen zo ontstaat weer ruimte voor nieuwe vergunningen en kan de haven van het slot.
- Veel van de projecten die nu in onzekerheid zitten zijn energietransitie-projecten en gaan niet alleen helpen om CO₂ te reduceren, maar ook stikstof.
- Deltalinqs onderzoekt momenteel samen met haar leden een rechtsgang om de overheid te dwingen te zorgen dat wordt doorgepakt op stikstofreductie en natuurherstel, zodat de vernieuwing van de haven door kan. Dit is van nationaal belang vanuit economische, geopolitieke en duurzaamheids-overwegingen.
- Het recente startpakket stikstof biedt geen soelaas en brengt de verduurzaming en vernieuwing van de industrie eerder in een nog lastiger pakket. Onder meer de inzet van noodwetgeving moet worden overwogen om de vergunningverlening in Rotterdam zo snel mogelijk weer op gang te krijgen.

Hieronder: 1) enkele achtergronden, 2) onze positie ten aanzien van het recent gepresenteerde startpakket, 3) de mogelijke rechtsgang tegen de staat en 4) enkele slotopmerkingen.

1. Inleiding; de vernieuwing van de haven in de knel

- De Rotterdamse haven vernieuwt voortdurend. Zo zijn we in recente jaren al uitgegroeid tot één van de grootste hubs voor duurzame brandstoffen. Deze vernieuwing gaat door. Bijvoorbeeld met de bouw van enkele nieuwe fabrieken voor schone brandstoffen (incl. bijbehorende opslagfaciliteiten en steigers), nieuwe (groene) waterstofproductiefaciliteiten (zo wordt hier de grootste elektrolyzer van Europa op de Maasvlakte gebouwd en zijn meer nieuwe waterstofprojecten in voorbereiding), circulariteit (van nu nog fossiele bronnen gaan we steeds meer naar herbruikbare/groene grondstoffen) en ook onze drukke (deepsea) containerterminals worden momenteel volledig vernieuwd/uitgebreid en zijn klimaatneutraal.
- De vergunningverlening ligt de facto stil. De verstrekking van (natuur)vergunningen in de Mainport Rotterdam ligt door alle rechterlijke uitspraken van december jl. feitelijk ‘op zijn gat’. Intern salderen is nauwelijks nog mogelijk en andere routes zijn al langer afgesloten zolang de politiek niet met échte oplossingen komt voor verlaging van de stikstofuitstoot en investeringen in natuurherstel. Zelfs onderhoudsprojecten in de haven dreigen hierdoor in de knel te komen.
- De Rotterdamse haven draagt nauwelijks bij aan de stikstofdepositie (4% incl. industrie, transport en zeevaart) en er wachten tientallen (energietransitie) projecten voor verdere stikstofreductie, maar ook deze projecten krijgen veelal geen vergunning meer door de stikstofsoep en het additionaliteitsvereiste. Terwijl het juist deze projecten zijn die nog verdere stikstofreductie kunnen brengen (38% tot 2030) naast CO₂-reductie.
- Het investeringsklimaat staat door de stikstofimpasse onder grote druk; Door de rechterlijke uitspraak over intern salderen én de al zes jaar durende stikstof patstelling (sinds het PAS-arrest) zit inmiddels voor miljarden aan (bestaande en nieuwe) investeringsprojecten in Rotterdam in grote onzekerheid.¹ Dit is niet uit te leggen aan de veelal buitenlandse hoofdkantoren en creëert een enorm struikelblok voor nieuwe (duurzame) investeringen en het Nederlands investeringsklimaat. Dit juist in een tijd waarin grote investeringen in vernieuwing en verduurzaming van de Nederlandse economie essentieel zijn en toch al onder druk staan (terwijl de CO₂-prijs verder oploopt bovendien). Naast het *stikstofslot* heeft de haven namelijk ook te maken met een oneerlijk speelveld voor industriebedrijven² (door o.a.

¹ Zie voor de cijfers: <https://www.deltalinqs.nl/nieuwsberichtend/2025/voor-miljarden-aan-projecten-in-rotterdamse-haven-in-onzekerheid> en zie dit specifieke voorbeeld van HES en het interview met CEO Paul van Gelder bij 1vandaag: <https://eenvandaag.avrotros.nl/artikelen/ook-de-rotterdamse-haven-loopt-vast-door-stikstof-zelfs-projecten-die-al-in-bouw-fase-waren-zijn-stilgelegd-155208>

² Zie o.a. de faillissementen van diverse (innovatieve) recyclers en ook de diverse sluitingen in de industrie.

veel hogere elektriciteitskosten dan in buurlanden, een CO₂-heffing die geen enkel ander EU-land kent en diverse andere 'nationale koppen') en netcongestie.

- De haven heeft een overzichtelijk en oplosbaar probleem; Met een gebiedsgerichte aanpak voor natuurherstel binnen de invloedssfeer rondom de haven, in combinatie met het voortzetten van de jarenlang dalende trend qua stikstof-emissies (zie onder), is de vergunningverlening ons inziens echter weer op gang te brengen in deze regio. Voor de haven gaat het volgens de laatste onderzoeken ook slechts om één of twee duingebieden waar extra inzet nodig is om de natuur te herstellen. Dit is een overzichtelijke opgave. Talloze ondernemers in de haven snappen niet waarom dit niet op te lossen is en willen de provincie en het Rijk helpen om hier vaart achter te zetten.

2. Appreciatie Deltalinqs t.a.v. het startpakket

- Het in april gepresenteerde startpakket³ voor stikstof geeft ondernemers in de haven weinig reden tot hoop dat de vergunningverlening snel weer op gang komt. Het advies van de landsadvocaat bevestigt dit zorgwekkende beeld.⁴
- Enkele kleine lichtpunten. Goed is het volgens Deltalinqs wel dat het kabinet gaat onderzoeken of kleinschalige/tijdelijke emissies van (verduurzamings)projecten kunnen worden toegestaan. Ook is het goed dat het kabinet iets wil doen voor ondernemers die -door dat intern salderen (met terugwerkende kracht) ingewikkelder is geworden- in de problemen zijn gekomen. Dit is ook essentieel voor een goed investeringsklimaat. Datzelfde geldt voor het feit dat men de vergunningverlening eenvoudiger wil maken. Hoewel deze punten sympathiek klinken heeft Deltalinqs grote zorgen of dit juridisch stand houdt. Op een derde ronde PAS-melders zitten onze bedrijven bovendien niet te wachten. Ze hebben rechtszekerheid en dus échte oplossingen nodig. Bovendien is dit niet zo maar geregeld, terwijl de harde realiteit is dat nu al voor miljarden aan (duurzame) projecten in de mainport Rotterdam in onzekerheid zit.⁵
- Aangescherpte doel voor industrie en transport is teleurstellend. De Rotterdamse havengemeenschap is teleurgesteld dat door het kabinet gestuurd gaat worden op een reductie van stikstofemissies van 50% voor de industrie en mobiliteit. In tegenstelling tot het bestaande beeld, draagt de Rotterdamse haven namelijk nauwelijks bij aan de stikstofdepositie (4% incl. industrie, zeevaart en transport). Daar komt bij dat de bedrijven in de Rotterdamse haven voor de reductie van stikstof al enorme stappen hebben gezet. Zo is de NO_x- uitstoot in de afgelopen 15 jaar al met 60% gereduceerd (bron: DCMR). Vergeleken met 30 jaar geleden is de daling zelfs nog vele malen sterker. Met alle potentiële duurzame investeringen die nu bij ons bekend zijn kunnen bedrijven tot 2030 bovendien voor nog eens 38% stikstofreductie zorgen als investeringen doorgang kunnen vinden.⁶ Hierbij snijdt het mes aan twee kanten; goed voor het klimaat én voor de reductie van stikstof.
- Slechts één middel werkt snel; natuurherstel! Op basis van alle informatie die nu bekend is blijft er, ondanks het goedbedoelde startpakket van april, heel veel onzeker, worden doelen vooruitgeschoven, zijn oplossingen niet juridisch houdbaar (*drempelwaarde*) en kosten veel maatregelen (nieuwe systematiek vergunningverlening) heel veel tijd die we absoluut niet hebben. De enige route die daarbij werkt is drastisch zorgen dat de stikstofuitstoot in natura 2000 gebieden naar beneden gaat en de natuur hersteld wordt. Juist op dat punt zien we geen concrete maatregelen in het startpakket en we hebben dan ook weinig vertrouwen dat hiermee de vergunningverlening echt weer op gang komt. Ook de landsadvocaat wijst op deze punten en de risico's van het startpakket.
- Overweeg noodwetgeving. Een optie die Deltalinqs suggereert is de mogelijkheid van noodwetgeving om de vergunningverlening voor mainport Rotterdam weer op gang te brengen. Graag geven we dit ook mee als suggestie aan de Tweede Kamer t.b.v. het komende debat.

3. Rechtszaak starten tegen de staat

- Omdat de haven nu al zes jaar in een zeer lastige positie verkeert voor het verkrijgen van vergunningen en iedereen inmiddels weet wat de enige werkende en houdbare oplossing is

³ Zie: <https://open.overheid.nl/documenten/bb701504-9dca-454f-bbea-39cffe2d8dfd/file>

⁴ Zie: <https://open.overheid.nl/documenten/5480d731-1eb3-4a63-8ae5-18732e6f118d/file>

⁵ Zie: <https://www.deltalinqs.nl/nieuwsberichtend/2025/voor-miljarden-aan-projecten-in-rotterdamse-haven-in-onzekerheid>

⁶ Hiervoor is wel een essentiële randvoorwaarde dat het ongelijke speelveld met de buurlanden (t.a.v. onder meer de netkosten en de CO₂-heffing) wordt opgeruimd en duurzame investeringen weer de wind in de zeilen krijgen.

(natuurherstel en verlagen van de stikstofuitstoot waar deze het grootste is) bereidt Deltalinqs met haar leden een rechtsgang tegen de staat voor. Deze optie wordt momenteel nader uitgewerkt met juristen en de leden.

- We overwegen geen rechtsgang omdat we het leuk vinden of als symboolmaatregel, maar inmiddels lijkt er anders op geen enkele manier politieke beweging in dit dossier te gaan komen met (juridisch) houdbare oplossingen om de (duurzame) investeringsmachine op gang te krijgen.
- Op dit moment onderzoeken wij voor de rechtsgang welke van de verschillende opties de beste is.
- Ook andere partijen hebben daarbij interesse getoond om hierin samen op te trekken en samen te werken tegen de staat om zo een doorbraak te forceren in dit al jaren lopende dossier.

4. Slot

- Parallel aan een eventuele rechtsgang werken we graag samen met de (landelijke en provinciale) politiek en andere stakeholders om hier in het gebied met gerichte maatregelen tot doorbraken te komen en de vergunningverlening weer op gang te brengen.
- Daarnaast blijven wij in actief overleg met de ministeries van KGG, EZ, IenW en Financiën richting Prinsjesdag, zodat er werkbare oplossingen komen om ook andere obstakels waardoor bedrijven in de haven niet eerlijk kunnen concurreren (zoals de nettarieven en CO₂-heffing) en verduurzamen worden opgelost.⁷ Een gelijk speelveld voor het bedrijfsleven met de buurlanden moet wat ons betreft ook een harde doelstelling⁸ van het Kabinetsbeleid worden evenals een investeringsgerichte aanpak.
- Door op beide voorgaande punten actie te ondernemen hebben wij de overtuiging dat we kunnen uitgroeien tot de meest weerbare, innovatiefste en duurzaamste haven ter wereld, zodat we heel Nederland en Noordwest Europa nu, maar ook straks, kunnen blijven voorzien van alle producten en voeding en halffabricaten die de samenleving nodig heeft.

⁷ Zie: <https://www.deltalinqs.nl/nieuwsberichtendl/2025/goede-stappen-kabinet-om-industrie-weer-vertrouwen-te-geven>

⁸ Zie: <https://www.deltalinqs.nl/nieuwsberichtendl/2025/havenondernemers-willen-gelijk-speelveld-als-harde-doelstelling-in-kabinetsbeleid>