

Zienswijze

Datum 15 december 2025

Van Deltalinqs, via contactpersoon jong@deltalinqs.nl

Onderwerp Zienswijze op de Ontwerp-Nota Ruimte

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

Hierbij maakt Deltalinqs van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de Ontwerp-Nota Ruimte. De Nota is de langetermijnvisie van het Rijk op de ruimtelijke inrichting van Nederland en maakt ruimtelijke keuzes voor 2030 en 2050, met een doorkijk naar 2100.

Deltalinqs

Deltalinqs behartigt de collectieve belangen van de bedrijven in het haven- en industriegebied van de mainport Rotterdam, zodat zij succesvol, efficiënt, veilig en duurzaam kunnen ondernemen. In ons werk staat altijd het *win-win* principe centraal; wat Deltalinqs doet heeft toegevoegde waarde voor onze leden én voor de samenleving. Een van de strategische hoofdpunten bij Deltalinqs is dan ook ruimte om te ondernemen binnen een veilige en gezonde omgeving, mét voldoende fysieke- en milieuruimte voor de verduurzamingsambities van bedrijven. Juist op dit laatste punt zien we echter de nodige uitdagingen op ons afkomen in de haven met een noodzaak voor extra ruimte (zie hieronder meer details).

De Rotterdamse haven en industrie

Het Rotterdamse haven en industriecluster is al decennia toonaangevend voor vrijwel alles dat dagelijks nodig is en is daarmee essentieel voor onze strategische autonomie en relevantie. De haven draagt sterk bij aan ons nationale en regionale verdienvermogen en biedt alleen al rondom Mainport Rotterdam 192.000 mensen hoogwaardig werk. Rotterdam loopt als de duurzame gateway naar NW-Europa voorop in geautomatiseerde containerafhandeling, koolstof-afvang, waterstofproductie, geïntegreerde (duurzame) industrieclusters en is tevens de grootste biobrandstoffen-hub van Europa. Nog steeds worden er jaarlijks honderden miljoenen euro's geïnvesteerd om de haven ook voor de toekomst concurrerend en duurzaam te maken. Dat komt omdat we qua infrastructuur, achterlandverbindingen en als ecosysteem een unieke plek zijn voor veel bedrijven. Deze positie is iets om trots op te zijn, maar ook iets om zorgvuldig mee om te gaan. Ruimte is hierbij, als gezegd, één van de belangrijkste voorwaarden voor versterking en verduurzaming van onze industrie en het energiesysteem.

Extra ruimte nodig!

In het NOVEX-gebied Rotterdamse haven werken Rijk en regio momenteel samen aan de transitie naar een duurzaam, circulair en klimaatneutraal Haven Industrie Complex (HIC) Rotterdam. De centrale vraag hierbij is *“Hoe kunnen we de transitie van het Rotterdamse Haven Industrieel Complex realiseren in goede balans met de maatschappelijke opgaven vanuit de omgeving, met name op het gebied van leefomgeving en woningbouw?”* Vrijdag 12 december presenteerde ook Peter Wennink zijn rapport “De route naar toekomstige welvaart”. Duidelijk wordt, zowel vanuit Wennink als in het NOVEX-traject dat Rotterdam een uitstekende uitgangspositie heeft als Mainport, voor onze leveringszekerheid én als thuishaven van de groene industrie van morgen. Maar daarvoor moet wel het juiste toekomstperspectief worden geschetst. Verdere zeewaartse uitbreiding van de haven is van groot belang om ruimte te creëren voor de transitie van de haven en bijvoorbeeld nieuwe energiedragers. Ook het versterken van de verbinding met het achterland speelt hierin een rol, zoals via de Delta Rhine Corridor richting Duitsland, om nieuwe groene industriestromen Europees te coördineren en verbinden.

Voor het ruimtelijk perspectief is het goed dat er inmiddels een NOVEX-uitvoeringsagenda ligt en dat verschillende ruimtelijke studies zijn gedaan. Ook de startbeslissing voor een verkenning ‘Ruimtegebrek haven en impuls leefomgeving’ wordt voorbereid. Er blijkt (vanuit NOVEX) groot ruimtetekort voor met name circulaire bedrijvigheid en energie-infrastructuur (ook in de ondergrond): hoogspanningsstations, converters voor aanlanding windenergie van zee, energieverbindingen (met verplichte afstanden tot elkaar) etc. Graag nemen we de gelegenheid hier te baat om namens onze leden te stellen dat verdere zeewaartse uitbreiding ons inziens een positieve businesscase heeft die voor miljarden aan private investeringen kan losmaken. Dit moet dan ook zo snel mogelijk worden onderzocht, uitgewerkt (incl. natuurcompensatie) en in gang gezet. Er is in de haven extra ruimte nodig, nog altijd en het is tevens één van de weinige plekken in Nederland waar dit kan. Bovendien zou dit project Nederland zowel letterlijk als figuurlijk nieuwe (duurzame) energie geven en de (circulaire) transitie een impuls kunnen geven. Zo kan Rotterdam zijn positie als de energie- en grondstoffenhub versterken en uitbouwen. Dit is in lijn met het rapport Wennink.

Reflecties op de Nota Ruimte

De Rotterdamse haven wordt ook in de nota Ruimte gezien als nationaal en Europees sleutelgebied voor energie-, grondstoffen- en materialentransitie, met het Haven Industrieel Complex als strategisch cluster voor de Nederlandse economie. De haven wordt neergezet als gateway voor energie, halffabricaten en grondstoffen richting Noordwest-Europa en als kernlocatie voor verduurzaming van de zware industrie en circulaire economie. Dat is een goede zaak en er is eigenlijk ook geen betere locatie hiervoor.

In het bijzonder zijn wij positief:

- Over de keuzes voor het verduurzamen, beschermen en versterken van energie intensieve industrie clusters¹. Met name de inzet om de vijf energie intensieve clusters aan te wijzen als

¹ Samengevat gaat het o.a. om:

gebieden van nationaal belang is zeer belangrijk om te bewaken dat NL een eigen concurrerende industrie houdt die hier kan verduurzamen en dat we dit in goede banen leiden t.o.v. andere maatschappelijke belangen. Het versterken van de Rijksregie op de ruimtelijke ordening in en om de industrieclusters gecombineerd met een lange termijnstrategie, zien wij als een essentiële ontwikkeling om de cruciale (nationale) functies te kunnen borgen. De transitie van het haven- en industriecluster Rotterdam is immers gezien de omvang en de complexiteit geen Rotterdamse opgave, maar een nationale en Europese opgave.

- Over de keuzes voor beschermen en doorontwikkelen van (inter)nationale corridors en overslagpunten voor energie spreekt zeer aan en is nodig voor zowel de transitie als om concurrerend te blijven.²

Deltalinqs vraagt extra aandacht voor het volgende:

- De beschikbaarheid van voldoende fysieke en milieuruimte is een belangrijke randvoorwaarde voor de transitie van de Rotterdamse haven- en industrie. De benodigde fysieke en milieuruimte voor nieuwe ontwikkelingen en bijbehorende (energie)infrastructuur dient aan de voorkant geregeld te worden. Daarnaast zijn er in de haven nieuwe ruimtevragers uit nationale programma's, zoals defensie, kernenergie, SMR's en een AI-gigafabriek (zie hieronder) waardoor andere ontwikkelingen in het gedrang komen. Inclusief de ruimte die je nodig hebt in de bouwfase en de onderkomens voor de tijdelijke arbeiders. De ruimteopgave van de Rotterdamse haven is om die reden urgent en fors en vereist een integrale afweging.

-
- De vijf energie-intensieve clusters zijn gebieden van nationaal belang. We versterken de rijks regie op de ruimtelijke ordening in en om de clusters. We kiezen ervoor om, samen met de clusters, een scherpere lange termijnstrategie op te stellen, waarmee we ook borgen dat de cruciale (nationale) functies tot hun recht komen.
 - We gaan de fysieke contouren en milieucontouren van de industrieclusters van rijkswege vastleggen. Haven- en industriële functies en grootschalige energiefuncties krijgen in en waar mogelijk rond de vijf industrieclusters voorrang boven andere functies.
 - We kiezen ervoor om geen nieuwe woningbouw in of aan de randen van de vijf industrieclusters te plannen die de (milieu)ruimte voor de economische en energie-activiteiten kan inperken. We werken dit gebiedsgericht uit, waarbij uitgangspunt is dat vastgestelde woningbouwplannen niet ter discussie komen te staan.
 - We zetten in op meer multifunctioneel ruimtegebruik, het intensiever benutten van huidige kavels en het efficiënter gebruiken van nieuwe kavels. We zetten in op het zorgvuldig omgaan met hoogwaardige locaties, zoals locaties met milieuzonering of multimodale bereikbaarheid.
 - Vanwege verwachte ruimte schaarste kijken we naar (potentiële) strategische uitbreidingslocaties. In Moerdijk, Rotterdamse Haven, Noordzeekanaalgebied en Noord-Nederland lopen reeds concrete projecten of verkenningen.
 - We werken de mogelijkheden uit om binnen de clusters versnellingsgebieden aan te wijzen in het kader van de Europese Clean Industrial Deal en Net Zero Industry Act

² Samengevat gaat het o.a. om:

- We geven prioriteit aan de uitdaging om onze energie-infrastructuur fors uit te breiden en te verzwaren. Dit is immers randvoorwaardelijk voor het behalen van de ambities op het gebied van onder andere woningbouw, mobiliteit en economie. Als Rijk zetten we erop in de benodigde (ruimtelijke) processen en procedures te versoepelen en te versnellen. En werken we samen met provincies aan (experimenter)ruimte in regelgeving, zoals voor het versnellen van netbewuste nieuwbouw.
- Door vervoer via buisleidingen in een multimodaal goederenvervoersysteem te stimuleren (langjarig voor grote volumes) willen we zo het bovengronds transport van gevaarlijk stoffen te voorkomen. Het bovengrondse vervoer van gevaarlijke stoffen zal daarbij niet volledig verdwijnen; bovengrondse modaliteiten blijven een belangrijke complementaire rol spelen.
- Het Rijk faciliteert de Delta Rhine Corridor om daarmee nieuwe ondergrondse infrastructuur tussen de Rotterdamse Haven en de grens met Duitsland, bij Venlo, te realiseren. Richting 2032/2033 zullen in de DRC een waterstof- en twee CO2-leidingen worden gerealiseerd. In de PEH-strook, waarvan de Delta Rhine Corridor gebruik maakt, blijft ruimte voor andere buisleidingen, bijvoorbeeld voor het vervoer van ammoniak of andere gevaarlijke stoffen.
- Bij investeringen in de infrastructuur voor defensieactiviteiten kijken we hoe die tegelijkertijd ook ten goede komen aan andere opgaven en meer koppelkansen zoals goederenvervoer.

- Op tal van fronten liggen er kansen voor innovatie in de haven (Brainport meets Mainport); Zo worden nieuwe innovatieve logistieke concepten mogelijk door gebruik van AI, meer rekenkracht en concepten voor autonoom transport van Nederlandse bodem. Onder meer de geplande AI-gigafabriek (zie rapport Wennink projectbijlage) gaat hierbij helpen. Voor dit soort ontwikkelingen als de AI-gigafabriek moet dan ook ruimte zijn in de haven. Vanwege de aanlanding van wind op zee (energie) en onze gunstige locatie is dit een goede ontwikkeling.
- Creëer -conform de suggesties van peter Wennink- specifieke versnellingsgebieden waar duurzame innovaties sneller kunnen worden getest en opgeschaald. Daarnaast kan Rotterdam een 'hub' in Europa worden voor bedrijvigheid rondom kritieke grondstoffen en de recycling daarvan. Nu duren vergunningstrajecten veelal acht jaar en bouwen we twee jaar. Dat is onhoudbaar in deze tijd van grote transitie. We moeten echt versnellen willen we onze inwoners, medewerkers (en hun kinderen) kunnen verzekeren van werk, woningen en de bijbehorende infrastructuur.
- Infrastructuur vraagt extra capaciteit; Veel van de vergezichten die het rapport Wennink en de Nota Ruimte schetsen, zijn alleen te realiseren met een goede infrastructuur en een goede planning daarvan. Veel wegen, sporen, bruggen, viaducten en sluizen zijn gebouwd halverwege de vorige eeuw. Ze zijn nu aan groot onderhoud of vervanging toe. Volgens de Rekenkamer hebben we daarbij nu al te maken met voor tientallen miljarden aan achterstallig onderhoud. Daarnaast ligt de vernieuwing van onze infrastructuur stil, terwijl de huidige infrastructuur niet is berekend op de toename van het aantal woningen en de groei van de bevolking. Ook dient er voldoende ruimte te zijn voor veilig vervoer van gevaarlijke stoffen tussen industrieclusters en doorvoer naar België en Duitsland en vraagt onze rol in de NAVO en onze geografische ligging in Europa om een sterk en betrouwbaar netwerk. Om de adviezen van Wennink en de Nota Ruimte tot een succes te maken, is het volgens ons en de logistieke alliantie nodig dat er nu gekozen wordt voor een langetermijnstrategie in twee stappen:
 - o Structureel 2% van het bbp investeren in infrastructuur
 - o Met een eerste stap van 2 miljard euro extra per jaar
 - o Daarnaast moeten procedures, zoals Wennink ook zegt, veel sneller. Ook moet worden voorkomen dat investeringsfondsen, zoals het Mobiliteitsfonds, worden gebruikt voor het oplossen van korte termijn problemen.