

Zienswijze

Datum 24 augustus 2025

Van Deltalinqs, via contactpersoon jong@deltalinqs.nl

Onderwerp Zienswijze Deltalinqs op Spoedwet vervangen omgevingswaarde stikstof

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 gebruik van de gelegenheid haar zienswijze kenbaar te maken op de voorgestelde wijziging van de Omgevingswet, in verband met het vervangen van de omgevingswaarde voor stikstofdepositie. Dit wetsvoorstel voorziet in de vervanging van de huidige Kritische Depositie Waarde (KDW)-omgevingswaarden voor een wettelijk verplicht programma van maatregelen, inclusief sectorale doelen gericht op emissiereductie.

Deltalinqs is de Rotterdamse ondernemersvereniging en behartigt de gezamenlijke belangen van meer dan 95% van alle logistieke, haven- en industriële bedrijven in de mainport Rotterdam.

Stikstofsituatie Rotterdamse haven: projecten van nationaal belang (klimaat, leveringszekerheid, weerbaarheid) stagneren.

- 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 van de Raad van State over intern salderen) nagenoeg op slot.
- Inmiddels zitten, door de stikstofproblematiek, voor miljarden aan (bestaande en nieuwe) investeringsprojecten in Rotterdam in grote onzekerheid. 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 raakt nationale doelen als klimaat, leveringszekerheid en weerbaarheid.
- Veel van de projecten die nu in onzekerheid zitten zijn energietransitie-projecten en gaan niet alleen helpen om CO2 te reduceren, maar ook stikstof.
- Dit, terwijl de opgave voor de Rotterdamse haven oplosbaar is met een gebiedsgerichte aanpak gericht op extra natuurherstel in enkele duingebieden en het voortzetten van de jarenlange dalende trend qua stikstofemissie in de Rotterdamse haven. Een landelijk generiek maatregelenpakket is daarbij essentieel. Dan ontstaat weer ruimte voor nieuwe vergunningen en kan de Rotterdamse haven 'van het slot' zodat de vernieuwing van de haven door kan. Dit is van nationaal belang vanuit economische, geopolitieke en duurzaamheidsoverwegingen.

Voorliggend wetsvoorstel biedt geen soelaas en brengt de verduurzaming en vernieuwing van de industrie eerder in een nog lastiger pakket.

Dit zullen we hier kort toelichten:

- Het wetsvoorstel voorziet in het vervangen van de huidige, op de KDW gebaseerde doelen van de Vogel- en habitat Richtlijn (VHR) door een wettelijk verplicht programma gericht op een aanzienlijke emissiereductie.
- Wij zijn zeer verbaasd dat het wettelijk verplicht programma gericht op stikstofreductie – wat de kern zou moeten zijn van dit wetsvoorstel - ontbreekt en dat aangegeven is dat deze bij AMvB nader zal worden gespecificeerd. 'Zoals dat er doelen moeten worden opgenomen in het programma en voor welke doelen van de sectoren landbouw, industrie en mobiliteit (incl. bouw) maatregelen in het programma moeten worden voorzien om tot stikstofreductie te komen.' 'Ook zal bij AMvB worden bepaald dat het programma moet voorzien in monitoring en bijsturing.' Oftewel, de kaders moeten eerst nog worden neergezet om deze vervolgens daarna verder in te kunnen vullen met concrete maatregelen. Wij constateren aldus dat er slechts een half wetsvoorstel ter consulatie voorligt, met veel open einden.
- Doordat er nog geen wettelijk verplicht programma voorligt, is het niet duidelijk hoe deze emissiereductie en met welke maatregelen, gerealiseerd gaat worden. Het enige dat in het wetsvoorstel genoemd wordt, zijn de in het startpakket genoemde sectordoelen voor emissiereductie, maar onduidelijk is wat daarvoor nodig is en hoe die geborgd gaan worden. Het uitwerken van een dergelijk programma kost tijd en vraagt om politieke keuzes.
- In het wetsvoorstel wordt gerefereerd aan de brief over het startpakket van 25 april 2025 met daarin de voor de Rotterdamse haven relevante sectordoelen voor industrie en mobiliteit die worden aangescherpt naar 50% emissiereductie in 2035 ten opzichte van 2019. Daar willen we graag op toelichten dat, in tegenstelling tot het bestaande beeld, de Rotterdamse haven nauwelijks bijdraagt aan de stikstofdepositie (zoals eerder gesteld: 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 NOx- 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% stikstof reduceren en in 2035 48% (PBL), met daarbij de kanttekening dat deze investeringen wel doorgang moeten kunnen vinden en dat dit vaak van externe factoren afhankelijk is, zoals netcongestie.
- Het valt ons op dat beleidsdoelen en -middelen door elkaar lopen. In het wetsvoorstel wordt emissiereductie, wat voorheen een middel was, als doel op zich gezien. Het wordt volstrekt niet duidelijk hoe vanuit sturing op emissiedoelen, het halen van de instandhoudingdoelen uit de Vogel- en habitatrichtlijn (VHR) wordt geborgd. Voldoen aan de VHR-doelen is een Europese lidstaatverplichting die recent door de rechter in de Greenpeacezaak nog eens is herbevestigd. Het halen van VHR-doelen is daarmee verder weg dan ooit en daarmee ook dat Nederland van het stikstofslot gaat. Het is belangrijk dat daar de focus op blijft liggen en dat staat los van de rol van de KDW als beleidsinstrument daarin.
- We willen dan ook bepleiten dat een dergelijk wettelijk verplicht programma uiterst urgent is; een programma gericht op geborgde maatregelen voor stikstofreductie en natuurherstel

waarmee de VHR-doelen aantoonbaar gehaald gaan worden. Dat is de enige route om als Nederland van het stikstofslot af te komen. We hebben daarbij absoluut geen tijd te verliezen.

Door met dit wetsvoorstel de bestaande systematiek gebaseerd op KDW gestelde doelen af te schaffen, zonder daarvoor tegelijkertijd een nieuw systeem gebaseerd op een programma gericht op stikstofreductie te hebben ingericht, leidt onherroepelijk tot nog meer onzekerheid en vertraging. Dat is het laatste dat we in de Rotterdamse haven kunnen gebruiken en dat is funest voor het Nederlandse investeringsklimaat. Deltalinqs verzoekt dan ook dit wetsvoorstel te heroverwegen en met een nieuw en compleet voorstel te komen gericht op het voldoen aan de Europese VHR-doelen.