



Amsterdam | Groningen | Moerdijk | Rotterdam | Zeeland

Branche Organisatie Zeehavens

BOZ.SBI

De in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende zeehavens van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en North Sea Port (Zeeland-Gent) reageren gezamenlijk middels dit schrijven met onbegrip op het wetsvoorstel Spoedwet Aanpak Stikstof en de Spoedaanpak Stikstof bouw en infrastructuur.

Het wetsvoorstel voorziet primair in een voorrangsregeling voor woningbouwprojecten en rijksprojecten, middels een registratiesysteem en lijkt met voorrang aan te sturen op een vrijstelling met drempelwaarde, voor beweiden en bemesten. Daarmee ontstaan nieuwe categorieën van prioritaire projecten, die afwijken van de prioriteiten in het PAS. Voor dat verschil geeft de memorie van toelichting (memorie) geen enkele verklaring. Een overzicht van het geheel aan maatschappelijke opgaven en knelpunten ontbreekt, evenals een afweging van de betrokken belangen en de urgentie. De memorie wijdt met name geen aandacht aan de gevolgen voor projecten die een bijdrage leveren aan de grootste opgaven waar huidige generaties voor staan: energietransitie en kringloopsluiting. Deze projecten ondervinden grote gevolgen van de vernietiging van het PAS. Een groot deel van deze projecten krijgt vorm binnen de industrie. In de brief aan de Tweede Kamer van 13 sept 2019 heeft het Kabinet aangegeven erop in te zetten dat projecten die op lange termijn een gunstig effect hebben op stikstofdepositie uitgevoerd kunnen worden. Het is dan ook teleurstellend te moeten constateren dat het wetsvoorstel – bijna een half jaar na de uitspraak van 29 mei 2019 – met geen woord rept over oplossingen voor de deze projecten en de rol van industrie daarbij.

Teleurstellend is ook dat het wetsvoorstel het enorme verbeterpotentieel binnen de agrarische industrie vrijwel onbenut laat. Deze sector is verantwoordelijk voor ca twee-derde van de nationale bijdragen aan de stikstofdeposities in Natura 2000. Bij een groot deel van de bestaande bedrijven in deze sector is de best beschikbare techniek (bbt) nog niet doorgevoerd, wat onder andere blijkt uit het grote aandeel open stallen en het uitrijden van overtollige mest. Voermaatregelen en vrijwillige sanering zijn slechts laaghangend fruit in deze sector. Voor een geloofwaardig perspectief dient te spoedwet te verwijzen naar het grote verbeterpotentieel in deze sector en de ambitie uit te spreken om, zoals in de industrie al jaren het geval is, bbt sector breed door te voeren. Naar ons oordeel dient ontwikkelingsruimte die daarmee met voorrang komt ook beschikbaar te zijn voor projecten die uitvoering geven aan de energietransitie en kringloopsluiting. Daarnaast dient deze ontwikkelingsruimte ook beschikbaar te komen voor sectoren die reeds lang structureel uitvoering geven aan bbt en waar dientengevolge het eigen verbeterpotentieel nog maar beperkt is, waaronder de industrie.

Naast ons onbegrip voor het ontbreken van aandacht voor de transitieopgaven en de rol van de industrie zien wij enkele ongewenste aspecten in het wetsvoorstel:

Het wetsvoorstel geeft de minister – zonder verdere tussenkomst van de TK – alle denkbare bevoegdheden met betrekking tot het toelaten van activiteiten met stikstofemissies en het stellen van voorwaarden daarbij. In combinatie met een ook uit dit voorstel blijkende sterke voorkeur voor de eigen beleidsvelden van de meest betrokken ministeries is dat een zorgwekkend perspectief voor de andere sectoren. De voorgeschiedenis van dit wetsvoorstel geeft naar ons oordeel eerder aanleiding tot meer parlementaire controle op het gebruik van bevoegdheden en afwegen van belangen. De voorgestelde systematiek met drempelwaarden en depositieregistratie komt – ook volgens de toelichting – in hoofdzaak neer op een 'mini-PAS' voor specifieke sectoren en maatregelen. De borging van de benodigde maatregelen en de werking van het systeem roepen echter blijkens de toelichting veel vragen op. Het is dan ook niet aannemelijk dat dit systeem op korte termijn operationeel is – daarnaast zal het veel aandacht vergen om dit geheel tot uitvoering te brengen. Het risico is groot dat het daarmee verder ten koste gaat van aandacht voor andere sectoren, waaronder de industrie en haar rol bij de genoemde transitieopgaven. Wij zien een reëel risico dat de toegezegde structurele maatregelen niet volledig uitvoerbaar zijn of zeer veel tijd in beslag nemen en dat de spoedwet een onbepaalde duur krijgt. Wij pleiten er daarom voor de looptijd van de spoedwet te beperken en te koppelen aan substantiële voortgang bij het treffen van effectieve structurele maatregelen, waaronder met terugwerkende kracht het doorvoeren van bbt in alle onderdelen van de agrarische sector. Het gedeeltelijk vervallen van de vergunningplicht verzwakt het instrumentarium onnodig. Zonder onherroepelijke vergunning zijn initiatiefnemers immers tot in lengte van dagen niet zeker van de legaliteit van hun projecten en kwetsbaar voor handhavingsverzoeken – bij de dan geldende inzichten over de mogelijke effecten. Het (ter beoordeling van de aanvrager) vrijwillig aanvragen van een voor beroep vatbare vergunning voor projecten met niet-significante effecten en andere handelingen moet in alle gevallen mogelijk zijn en is van groot belang voor de investeringszekerheid in Nederland.

Tot slot merken wij op dat het huidige en aangekondigde salderingsbeleid onnodig beperkend en niet effectief is voor sectoren en bedrijven die al grotendeels aan bbt voldoen en waar het eigen besparingspotentieel dientengevolge nog maar beperkt is. Voor deze sectoren en bedrijven moet afroeping binnen het eigen bedrijf en de sector achterwege blijven, dit schaadt het vertrouwen in het vestigingsbeleid.

Samengevat constateren wij dat het wetsvoorstel geen enkele bijdrage levert aan de noodzakelijke oplossingen voor de transitieopgaven in industriesector, waarvan het overgrote deel zich in en om de Nederlandse zeehavens bevindt. Deze projecten ondervinden in toenemende mate uitstel en afstel als gevolg van de stikstofproblematiek en worden blijkens het wetsvoorstel niet meer als prioritair aangemerkt. Om de investeringszekerheid in deze sector te herstellen zijn de in de BOZ-samenwerkende Nederlandse Zeehavens en de daar gevestigde industrie gebaat bij een directe toegang tot salderingsruimte voor de korte termijn via de Spoedwet en een gelijktijdig in te zetten, concreet pakket aan structurele maatregelen met een langjarige aanpak voor het herstel van de

beschermde natuur en een substantiële reductie van de stikstofemissies in sectoren met een groot verbeterpotentieel.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid onze reactie nader toe te lichten.
Met vriendelijke groet,

Jaap Jelle Feenstra
Algemeen Secretaris BOZ

Public Affairs Officer
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

T 06-511.74.876F
E JJ.Feenstra@portofrotterdam.com

World Port Center
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam
www.portofrotterdam.com