

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

128

Vragen van het lid **Tjeerd de Groot** (D66) aan de Ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Infrastructuur en Waterstaat over *de miljarden die de Rotterdamse haven misloopt door de stikstofcrisis* (ingezonden 15 juni 2021).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), mede namens Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 30 september 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 3410.

Vraag 1

Is de huidige aanpak omtrent stikstof voldoende om de eerdere zorgen over het feit dat de Rotterdamse haven 4,5 miljard euro misloopt aan duurzame investeringen weg te nemen?

Antwoord 1

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering is onlangs aangenomen door de Tweede en Eerste Kamer. Er komt een pakket van 6 miljard euro vrij voor stikstofreductie en natuurversterking. De huidige aanpak creëert op den duur enige ruimte voor economische activiteiten, maar op de korte termijn kan dit de zorgen van de Rotterdamse haven niet wegnemen. Het stikstofprobleem is over jaren ontstaan en kan niet in een paar maanden worden opgelost. Ik begrijp de zorgen die bestaan rondom het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven. Dit was het voornaamste onderwerp van gesprek tijdens het overleg op 16 juni jl. dat de Minister van EZK samen met mij en het Ministerie van IenW had met Havenbedrijf Rotterdam, het havenbedrijfsleven (Deltalinqs), provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam. Samen met de haven, havenbedrijfsleven en overheden worden oplossingen uitgewerkt die kunnen leiden tot stikstofverlaging en ruimte voor ontwikkeling, voor zowel de korte als lange termijn. Daarnaast kan voor een aantal duurzame investeringen gebruik gemaakt worden van de partiële bouwvrijstelling.

Vraag 2

Hoeveel duurzame investeringen is de Rotterdamse haven misgelopen sinds de stikstofcrisis? En hoeveel nieuwe vergunningen zijn uitgegeven voor duurzame activiteiten in de Rotterdamse haven sindsdien?

Antwoord 2

Bedrijven zijn doorgaans terughoudend in het delen van informatie over investeringen. Slechts van een enkel bedrijf dat duurzaam wilde investeren is bekend dat de stikstofproblematiek een doorslaggevende rol speelde bij de keuze van het bedrijf om zich niet in Rotterdam te vestigen. Het is aannemelijk dat het om meer bedrijven gaat, omdat Havenbedrijf Rotterdam – net als de Netherlands Foreign Investment Agency en verschillende andere havenbedrijven – aangeeft dat het stikstofvraagstuk een bepalende factor vormt in het afgenomen vertrouwen in het investerings- en vestigingsklimaat in Nederland. Ik kan daarom geen sluitend antwoord geven op de vraag hoeveel duurzame investeringen de Rotterdamse Haven is misgelopen door de stikstofproblematiek. Ook beschik ik niet over informatie over het aantal verleende vergunningen voor duurzame investeringen in de Rotterdamse haven; het inzicht hierin ligt bij de provincie Zuid-Holland als bevoegd gezag voor vergunningverlening voor activiteiten in de Rotterdamse haven.

Vraag 3

Welke beschikbare stikstof- en milieuruimte ziet u voor deze duurzame investeringen en de energietransitie?

Antwoord 3

Zoals ook in het antwoord op vraag 1 aangegeven kan de partiële bouwvrijstelling in een aantal gevallen gebruikt worden voor het doen van duurzame investeringen. Er is momenteel verder geen stikstofruimte beschikbaar voor deze investeringen. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt samen met het havenbedrijfsleven en overheden aan een «facetplan stikstof Maasvlakte 2». Het facetplan moet het mogelijk maken om binnen het Haven industrieel complex door middel van intern salderen en mitigerende maatregelen zoals extern salderen stikstofruimte te (her)verdelen. Het Rijk, provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam zijn hierbij betrokken. Het voornemen is om het facetplan eind 2021 gereed te hebben.

Vraag 4

Klopt het dat nog niet alle wettelijk verplichte natuur en de afgesproken impuls aan de verbetering van de leefomgeving is gecompenseerd en gerealiseerd voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en dat de dialoog tussen de Project Mainportontwikkeling Rotterdam partijen en omgevingspartijen nog volop gaande is? Zo ja, wat is de huidige stand van zaken?

Antwoord 4

Voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is een ADC-procedure inclusief positief advies van de Europese Commissie doorlopen. In deze procedure zijn de effecten van het maximale en volledige gebruik van Maasvlakte 2 op de Natura 2000-gebieden in Nederland getoetst en is geconcludeerd dat voor een beperkt aantal habitattypen compensatie plaats moest vinden. Deze compensatie betreft de realisatie van een nieuw duingebied (het Spanjaards Duin) en de instelling van een bodembeschermingsgebied in de Voordelta. Aanvullend is een breed pakket ter verbetering van de leefomgeving afgesproken. In de Integrale rapportage Visie en Vertrouwen die onlangs naar de Tweede Kamer is verzonden, is de meest recente stand van zaken opgenomen (Kamerstuk 24 691, nr. 138). Spanjaards Duin is inmiddels aangelegd en de juiste condities zijn aanwezig voor de verdere ontwikkeling van het duingebied. Wat betreft de natuurcompensatie in de Voordelta zijn de nadere inhoudelijke en juridische analyses daarop nog volop gaande. De Minister van IenW zal uw Kamer hierover per brief nader informeren.

Vraag 5

Bent u het eens met de stelling dat deze natuurcompensatie niet ingezet kan worden voor ontwikkelruimte voor andere projecten aangezien de ontwikkelruimte al in gebruik is voor de tweede Maasvlakte?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 4 is voorafgaand aan de aanleg van Maasvlakte 2 een volwaardige ADC-procedure doorlopen, waarin de effecten van de aanleg en het volledige gebruik van Maasvlakte 2 zijn beoordeeld. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft vervolgens ook voor de aanleg en realisatie van Maasvlakte 2 een vergunning in het kader van de toenmalige Natuurbeschermingswet (inmiddels Wet natuurbescherming) verkregen. De gedachte was dat door middel van deze vergunning het maximale gebruik van Maasvlakte 2 door de ADC-procedure en gerealiseerde compensatie plaats kon vinden. De vergunbaarheid van nieuwe bedrijvigheid op Maasvlakte 2 is echter complex gebleken. Bij de eerste vestiging van de containerterminals in 2012 bleek dat de compensatie niet de beoogde zekerheid bood voor vergunbaarheid en zijn in diverse natuurgebieden aanvullende maatregelen getroffen. Na de PAS-uitspraak van de Raad van State in 2019 is de onzekerheid over vergunbaarheid van nieuwe bedrijven nog steeds aan de orde. Aangezien de compensatie, ook bij volledige ontwikkeling van de doelhabitats uit de milieueffectrapportage, geen volledige zekerheid biedt voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2, ben ik met het Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en Deltalinqs in overleg of en hoe deze compensatie alsnog ingezet kan worden. Het uitgangspunt is om de compensatie enkel in te zetten voor Project Mainportontwikkeling Rotterdam en het gebruik van Maasvlakte 2.