

Consultatie ‘Conceptwetsvoorstel voor de implementatie van de herziende EU richtlijn hernieuwbare energie, over de artikelen gericht op het versnellen van vergunningsprocessen voor hernieuwbare-energieprojecten’

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en ondernemersvereniging voor de haven Deltalinqs maken graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op deze consultatie. Wij onderschrijven het doel van de implementatie: versnellen van de verduurzaming, gericht op het behalen van de klimaatdoelstellingen met een belangrijk economisch perspectief. Versnellen van vergunningenprocedures, of ten minste het voorkomen van (risico's op) vertraging, is daarbij een cruciale randvoorwaarde.

Bijdrage haven van Rotterdam

Als de grootste haven van Europa neemt Rotterdam een belangrijke plek in binnen het industriële ARRRRA-cluster: de Antwerp-Rotterdam-Rhine-Ruhr-Area, dat verantwoordelijk is voor zo'n 40% van de petrochemische productie in de EU. Ook komt circa 13% van de energie in de EU binnen via de haven van Rotterdam. Dit bestaat vandaag de dag voor een groot deel uit ruwe olie die in raffinaderijen in de haven wordt verwerkt tot verschillende brandstoffen voor wegvervoer, luchtvaart en scheepvaart. Een deel wordt ook door de chemie verwerkt tot belangrijke grondstoffen voor de Europese maakindustrie. De basisinfrastructuur, kennis en clusterwerking (samenkomst logistiek, energie, industrie) maakt de haven van Rotterdam een zeer efficiënte en aantrekkelijke locatie, maar het wordt steeds uitdagender om deze sterke uitgangspositie te behouden.

Om de transitie vorm te geven, zet HbR in op nieuwe duurzame waardeketens die voortbouwen op het bestaande succes van de haven. Dit verduurzamingsprogramma bestaat uit vier pijlers. De pijlers zijn: infrastructuur, hernieuwbare energie, circulaire grondstoffen en duurzaam transport. Langs deze vier pijlers wordt gewerkt aan meer dan 300 transitieprojecten in de haven (bron: CES Rotterdam – Moerdijk) richting 2030 en 2050. De voortgang van de energietransitie dreigt echter fors te vertragen doordat een aantal belangrijke randvoorwaarden tekortschieten.

Door met name recente rechterlijke uitspraken over intern salderen en het ontbreken van een geborgd pakket voor natuurherstel en door de hogere energiekosten in combinatie met netcongestie in Nederland liggen momenteel projecten gericht op de energie- en grondstoftransitie in de haven van Rotterdam stil. Het investeringsklimaat en onze strategische onafhankelijk staat ernstig onder druk. Er is meer snelheid en daadkracht nodig om de klimaatdoelen in het zicht te houden.

Inzet haven van Rotterdam

HbR en Deltalinqs zien het potentieel van de REDIII als herziene richtlijn van de EU om de versnelde uitrol van hernieuwbare energie te bevorderen. Het doel is de hernieuwbare energie in de energiemix te vergroten en daartoe kunnen versnellingsgebieden een belangrijke stimulans zijn.

De aanwijzing van versnellingsgebieden kan tot versnelling leiden als de vereiste plan-MER inclusief een passende beoordeling voor het versnellingsgebied ertoe leidt dat de milieuscreening het maken van een project-MER en passende beoordeling voor de individuele projecten overbodig maakt. Op die manier leidt dit voor individuele projecten tot versnelling van procedures rond natuur- en milieuvergunningen. Het stellen van maximale doorlooptijden voor vergunningenprocedures helpt daarbij. Hierbij zou uitgegaan moeten worden van de proceduretermijnen die nu al worden gehanteerd (en dus geen langere termijnen) waarbij bijvoorbeeld afspraken worden gemaakt over het (blijven) stellen van aanvullende vragen aan bedrijven. Dit biedt initiatiefnemers van projecten meer zekerheid dat hun project doorgang kan vinden binnen een bepaalde termijn.

Wij pleiten ervoor het toepassingsgebied van de richtlijn niet te strikt te interpreteren. Een integrale, ketengerichte gebiedsaanpak waarbij opwek, opslag, transport én benutting samenkomen zal een effectief toepassingsgebied opleveren. Mogelijk in combinatie met het instrumentarium vanuit de Net Zero Industry Act (NZIA). Het havencluster kan daarmee als geheel worden aangewezen om daarbinnen mogelijkheden te realiseren om tot de noodzakelijke versnelling te komen. Voor de haven van Rotterdam betekent dat bijvoorbeeld het toepassen op een deelgebied van de haven, zoals een gebiedsgerichte aanpak voor projecten in de Botlek, of op een specifieke waardeketen, zoals de import, opslag, productie en doorvoer van waterstof(dragers).

Versnellingsgebieden kunnen echter alleen goed werken als belangrijke beperkingen voor de transitie op gebiedsniveau worden weggenomen. We denken hierbij aan:

- a) Rond stikstof concreet ontkoppelen van de toets op additonaliteit en projectvergunningen in verband met het hoger openbaar belang van de energietransitie, eventueel aangevuld met stikstofruimte voor versnellingsgebieden die geborgd zijn door beleidsmatig gerealiseerde daling.
- b) Met betrekking tot netcongestie gebiedsgericht ruimte om af te wijken van landelijke regels rond prioritering van aanvragen voor aansluitingen en inzet van energieproductiecapaciteit om netcongestie te beperken. Bijvoorbeeld het per hoogspanningsstation van Stedin en TenneT de aansluitingen en bedrijfsprojecten koppelen en prioriteren en vergunnen.

Single Point of contact (SPoC)

In het wetsvoorstel wordt het DSO genoemd als het centrale contact punt. In de praktijk verwijst deze slechts door naar de gemeente, provincie of waterschap in het betreffende gebied. De initiatiefnemer wordt hiermee onvoldoende geholpen en ontzorgd, wat immers wel de bedoeling van de wetgever is. Wij vinden het belangrijk dat het SPoC een directe link kan leggen met de geëigende loketten voor de haven, inclusief de 'interventie instrumenten' die daarvoor beschikbaar zijn, zoals het Versnellingshuis en de Vergunningenloods. Dit onderdeel vergt daarmee nadere invulling en specifieke aansluiting bij de methodieken die al zijn uitgewerkt in het cluster.

Aanwijzing van gebieden

In het wetsvoorstel is ervoor gekozen de bevoegdheid voor het aanwijzen van versnellingsgebieden te leggen bij het Rijk en bij de provincies. Het Rijk als verantwoordelijke voor de doelstelling van de richtlijn en de provincies als gebiedsregisseur bij de energietransitie. Wij wijzen erop dat in de praktijk in ons gebied sprake is van een samenspel van overheden en het HbR, in afstemming met het bedrijfsleven. Dit is, in combinatie met alle complexe uitdagingen die er in de Rotterdamse haven spelen, ook de reden dat de Rotterdamse haven als NOVEX-gebied is aangewezen. We achten het daarom van belang dat er voldoende aansluiting wordt gezocht bij de projecten uit de CES Rotterdam (Data Safe House) en MIEK projecten en de NOVEX-aanpak Rotterdamse Haven.

Aanvullende kansen

Daarnaast zien wij een aantal additionele kansen. Het Rotterdamse havengebied biedt een kans voor synergie tussen verschillende planprocessen. De provincie Zuid-Holland werkt momenteel aan een herziening van haar omgevingsbeleid (Omgevingsvisie, programma en omgevingsverordening), de gemeente Rotterdam voorziet binnen afzienbare tijd een actualisatie van haar Omgevingsvisie en zal

uiterlijk eind 2031 het omgevingsplan moeten vaststellen en binnen NOVEX is de uitvoeringsagenda Rotterdamse Haven in afronding.

Door de plan-MER met PB uit deze initiatieven te koppelen aan een versnellingsgebied kunnen procedurestappen worden gecombineerd en versneld. Hierbij zou het maken van afspraken over onder welke voorwaarden met de bouw gestart kan worden terwijl de omgevingsvergunning MBA of natuurvergunning nog niet rond zijn. Dit kan veel tijdswinst opleveren. Doordat REDIII-gebieden aantoonbaar van hoger publiek belang zijn, geeft dit het Rijk voldoende mandaat en urgentie om (deels) garant te staan voor de financiële risico's van projecten. Iets wat normaliter moeilijker te legitimeren valt. Hierdoor durven bedrijven mogelijk meer door te pakken, kunnen projecten versneld worden gerealiseerd en ontstaat er ruimte om met nieuwe vergunningsconstructies te experimenteren

Samenvattend

Kortom, wij zijn positief over het voorliggende voorstel. Voorliggend wetsvoorstel kan helpen om te komen tot versnelling en voorspelbaarheid. Wij vragen om het wetsvoorstel zo in te richten dat de samenhang en mogelijkheden die het instrumentarium van de *Net Zero Industry Act* en de aankomende *EU Industrial Decarbonisation Accelerator Act* gaan bieden elkaar versterken.

Vanzelfsprekend komen wij graag met u hierover in gesprek.