

Begeleidende reactie bij de publicatie van het concept NRD locatiekeuze nieuwe kerncentrales

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) heeft van het ministerie van Klimaat en Groene Groei de mogelijkheid gekregen om bij de publicatie van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de locatiestudie naar twee nieuwe kerncentrales (cNRD) op 16 mei een reactie te geven. Deze reactie van HbR geeft voornamelijk inzicht in de manier waarop HbR betrokken is geweest en een toelichting over onze rol als havenbeheerder en waarom we vanuit die rol bepaalde afwegingen maken. Dit document is nog niet de inhoudelijke reactie van HbR op de cNRD. Die volgt later binnen de hiervoor gestelde termijn.

Over het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR):

De haven van Rotterdam is een belangrijke pijler in het Nederlandse en Europese transport- en economische systeem. De haven biedt naast grote economische en maatschappelijke waarde voor de regio Rotterdam-Rijnmond ook voordelen voor de logistieke sector en het importerend en exporterend bedrijfsleven in de rest van Nederland en Europa in de vorm van werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en bedrijfsvestigingen.

De kerntaken van het Havenbedrijf zijn de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven en het handhaven van de vlootte en veilige afhandeling van de scheepvaart. Doel van Havenbedrijf Rotterdam is de versterking van de positie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én toekomstbestendig industriecomplex. Havenbedrijf Rotterdam voelt zich verantwoordelijk voor de invloed van de activiteiten in de haven op het klimaat en de directe omgeving. Veiligheid en gezondheid van huidige en toekomstige generaties staan voorop in de keuzes die wij maken, ook in samenwerking met het bedrijfsleven.

HbR is havenbeheerder en heeft de grond waarop de bedrijven binnen het havengebied op- en overslaan, industriële productie en logistieke activiteiten verrichten in eeuwigdurende erfpacht verkregen van de Gemeente Rotterdam. Hiermee heeft HbR het recht om tegen een commerciële leasevergoeding grond uit te geven aan bedrijven in de haven namens onze aandeelhouders de Gemeente Rotterdam en het Ministerie van Financiën.

Feiten en cijfers van het Havenbedrijf Rotterdam en de Rotterdamse haven: Havenbedrijf Rotterdam: ca. 1.300 werknemers, omzet ca. € 842 miljoen en bruto investeringen € 295 miljoen. Havengebied: 12.500 ha havengebied (land & water, waarvan meer dan 6.000 ha bedrijfsterreinen). Lengte havengebied: ruim 40 km. Goederenoverslag: ca. 439 miljoen ton goederen per jaar. Scheepvaart: ca. 28.000 zeeschepen en ca 90.000 binnenvaartschepen per jaar. Werkgelegenheid: ca. 193.000 arbeidsplaatsen (direct en indirect in Rotterdam-Rijnmond). Toegevoegde waarde: €30,6 miljard, 3,2% van het BBP. Voor heel Nederland brengt de Rotterdamse haven werkgelegenheid van meer dan 500.000 arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van ruim €60 miljard met zich mee.

Consultaties met Ministerie van Klimaat en Groene groei

Sinds november 2023 hebben we regelmatig overleg met de afdeling Kernenergie van het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG). Het ministerie heeft ons destijds benaderd omdat de Maasvlakte een mogelijke locatie is voor de bouw van een nieuwe kerncentrale. Het vorige kabinet had besloten tot de bouw van twee nieuwe kerncentrales. De Maasvlakte 1 is sinds 1986 onderdeel van het nationale waarborgingsbeleid en is daarmee een mogelijke locatie voor een nieuwe kerncentrale.

In de cNRD is het waarborgingsbeleid geactualiseerd. Nu wordt ook de in 2013 in gebruik genomen Maasvlakte 2 als kansrijke locatiealternatief voor een kerncentrale meegenomen. Er zijn drie locaties op Maasvlakte 1 en 2 onderzocht. In de volgende procedurestap, de plan-Milieueffectrapportage (MER), zal volgens de cNRD enkel nog de locatie op Maasvlakte 2 onderzocht worden. Op dit moment zijn er geen activiteiten op de te onderzoeken locatie op Maasvlakte 2, maar er is wel een tijdelijke claim op gelegd als opslaglocatie. Naast Maasvlakte 2 zijn er nog drie locaties (Sloegebied, Terneuzen en Eemshaven) die nader worden onderzocht in de plan-MER.

Omdat het Havenbedrijf beheerder is van de grond die zowel in waarborgingsbeleid valt als de alternatieve locatie voor de eventuele bouw van twee nieuwe kerncentrales wordt beschouwd heeft het ministerie van KGG ons actief betrokken bij de totstandkoming van de cNRD. Verschillende keren hebben we concepten kunnen meelezen en van commentaar te voorzien. Dit hebben we enkel op feitelijke basis gedaan: welke projecten zijn er of worden de komende tijd verwacht, wat zijn zaken om op te letten in de bouwfase en bij een in werking zijnde kerncentrale, etc.

Belangrijk om te benadrukken is dat HbR dus geen rol heeft (gehad) in de uiteindelijke afwegingen die het ministerie van KGG heeft gemaakt in het cNRD. HbR heeft in de verschillende gesprekken wel een mening kenbaar gemaakt, in lijn met onze reactie op het eerdere Voornemen en Voorstel voor Participatie Nieuwbouw kerncentrales (V&VP) in maart 2024.¹

HbR staat niet negatief tegenover een uitbreiding van de kerncentrales in Nederland. De verduurzamingsopgave die Nederland heeft, vraagt om grote investeringen in zowel hernieuwbare als CO₂-vrije opwekcapaciteit als ook de noodzakelijke verbindingen naar land en het achterland. Het is wel zo dat gezien de omvang en de te verwachten lange duur van de bouw van grootschalige kerncentrales, HbR de voorkeur geeft aan de uitrol van *Small Modular Reactors* in het havengebied.

Ook kan een groter aandeel kernenergie in de energiemix een positief effect hebben op de elektriciteitsprijs wat bevorderlijk kan zijn voor de sterk onder druk staande concurrentiepositie van de energie intensieve industrie in Nederland en met name in de Haven van Rotterdam. Helaas zullen de grootschalige kerncentrales echter niet voor 2035-2040 op het net worden aangesloten, waardoor de bedrijven nog vele jaren op dit prijseffect moeten wachten.

Als we kijken naar de locatiekeuze voor Maasvlakte 2 dan heeft HbR verschillende zorgen, die slechts voor een deel worden geadresseerd in de cNRD. Wij spreken de wens uit dat deze onderwerpen goed worden meegenomen in plan-MER en/of de *Integrale Effect Analyse*.

Een eerste zorg is dat ruimte in de haven een schaars goed is. Met alle andere opgaven die er zijn heeft HbR de voor de kerncentrales beoogde ruimte in de Alexiahaven west nodig voor de energietransitie. De energietransitie is noodzakelijk voor zowel de verduurzaming van de industrie als ook voor het behoud van werkgelegenheid en economische toegevoegde waarde voor Nederland op de lange termijn. Dit vraagt zowel dat de bestaande industrie gaat verduurzamen door gebruik van schone energie en grondstoffen als dat nieuwe, circulaire bedrijven zich in Rotterdam vestigen. Verder moet er voldoende hernieuwbare

¹ <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/zienswijze-havenbedrijf-rotterdam-op-voornemen-nieuwbouw-kerncentrales>

energie beschikbaar zijn om de industrie te elektrificeren en groene waterstof te produceren. Dit alles vraagt zoveel ruimte dat de haven van Rotterdam eerder uitbreiding nodig heeft dan andere activiteiten, zoals kerncentrales, die mede door de intensieve bouwfase veel ruimte gaat vragen.

De ruimte in de Alexiahaven west dat in cNRD bestemd is als voorkeursalternatief heeft op dit moment nog geen langdurige bestemming², maar in het bestemmingsplan van 2018 is dit deel bestemd voor maritieme industrie, Breakbulk, biomassa, chemie en biobased industrie.³

Als havenbeheerder is het onze verantwoordelijkheid om juist op langere termijn vooruit te kijken om te bepalen hoe de schaarse ruimte in de haven ingevuld kan worden. Op basis van de toenemende vraag naar ruimte voor de energietransitie, zowel bij bestaande als voor nieuwe industriële (circulaire) bedrijven, is de ruimte in de haven en ook op de Maasvlakte zeer beperkt. De Maasvlakte 1 en 2 zijn ontwikkeld voor het huisvesten van op en overslag van goederen noodzakelijk voor de logistiek, industrie en energie. Het gaat hier dus om bedrijvigheid dat afhankelijk is van een zeehaven-gebonden overslaglocatie. Een kerncentrale lijkt minder tot niet afhankelijk te zijn van zeeoverslag. Zeker gezien in de Alexiahaven de laatste uit te geven plots van de haven liggen, is dit voor HbR een belangrijk argument in de afweging welke activiteit hier zou moeten komen.

Een tweede zorg met betrekking tot het voorkeursalternatief voor Maasvlakte 2 is de eerder genoemde bouwfase. Als we kijken naar de meest recente gebouwde kerncentrales in Flammanville (Fr) en Hinkley Point C (VK) dan zien we dat de bouwfase 10 – 17 jaar kan duren en er tussen de 8000-10.000 mensen werkzaam zijn. In de cNRD gaat men uit van een ruimtebeslag van 60 ha voor de in werking zijnde kerncentrales, maar tijdens bouwfase komt daar nog 70ha-100ha bij, zonder dat hier de grondopslag en parkeerplekken nog in zijn meegenomen. Hiernaast kan er nog sprake zijn van een koeltoren en een extra hoogspanningsstation dat ook nog zo'n 50ha extra vraagt en daarbij nog mogelijk de noodzakelijke additionele hoogspanningsverbindingen. Kortom, 60ha-110ha structureel en daarbij 70ha-100ha zijn tijdens de bouwfase van 10-17 jaar niet beschikbaar voor andere activiteiten.

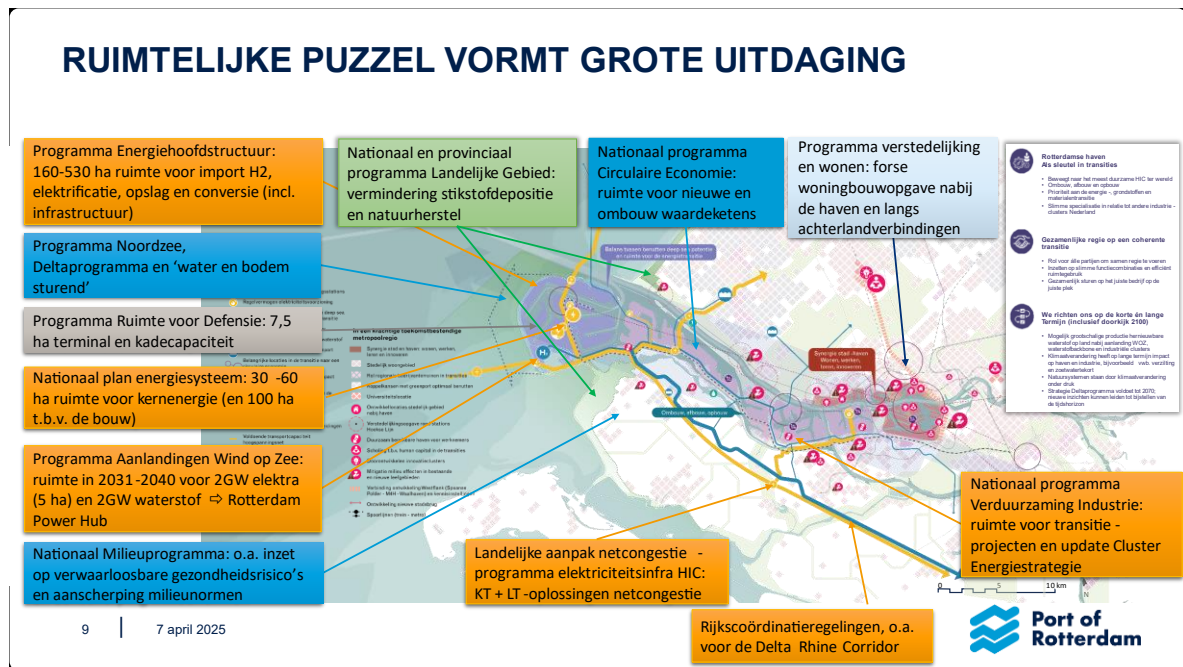
In het verlengde hiervan maken we ons grote zorgen over de vervoersbewegingen tijdens de bouw. Op welke manier gaat dit de doorstroom van de andere activiteiten, met name de container aan- en afvoer beïnvloeden? Er zijn nu al zo nu en dan files rond de Maasvlakte 2. Daarbij komt dat dit niet het enige project is wat we kunnen verwachten. De bouw van een biobrandstoffenfabriek, een CO2 leidingnetwerk over de buitencontour, aanlandingen voor wind op zee, verschillende elektrolyzers, etc. ter vergelijking het grootste bouwproject van de laatste 5 jaar is de huidige bouw van een biobrandstoffenfabriek op de Maasvlakte is, waar dagelijks 2.500 bouwvakkers komen. Het is niet moeilijk om voor te stellen dat de gevolgen voor het gebied zeer groot zullen zijn als er vier keer zo veel werknemers naar de Maasvlakte 2 komen en zich in de nabijheid zullen moeten gaan vestigen.

Het draagvlak in de omgeving is voor ons ook zeer van belang. Zowel de vervoersbewegingen als mogelijke huisvesting van arbeidsmigranten kunnen de leefbaarheid in de regio beïnvloeden. Dit zal zorgvuldig moeten worden meegenomen in de besluitvorming.

² Neste huurt het in de cNRD beoogde terrein tot iig media 2026 als lay down area voor de bouw van de nieuwe biobrandstoffenfabriek.

³ https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0599.BP1111Maasvlakte2-va02/t_NL.IMRO.0599.BP1111Maasvlakte2-va02.html

Volgens HbR worden ten aanzien van de locatiekeuze de verschillende beleidsinitiatieven van KGG niet integraal genoeg afgewogen. Er zijn verschillende (rijks) programma's waarin een beroep wordt gedaan op de ruimte op de Maasvlakte 2. Hierdoor heeft HbR te maken met veel verschillende initiatieven en het is van belang dat hierover ook een integrale afweging wordt gemaakt.



Een gebiedsgerichte aanpak via Bestuurlijk Overleg Novex zou hiervoor een geschikt middel kunnen zijn.

Met een dergelijke integrale afweging kan ook gemakkelijker worden gekeken naar een lange termijn inpassing van de verschillende opgaven die er zijn. Zo wordt bij de locatiekeuze van de kerncentrales nu geen rekening gehouden met een eventuele uitbreiding van de Maasvlakte 2, de Zeewaartse uitbreiding. Mocht deze uitbreiding er komen, wellicht juist om de ambitie van het huidige kabinet om nog twee extra kerncentrales te bouwen te kunnen faciliteren, dan is het toch van belang dat deze wordt meegenomen in de integrale afweging. Niet in de laatste plaats omdat er dan sprake kan zijn van een andere type nautische ontsluiting, die in het gebied van het beoogde voorkeursalternatief gesitueerd is.

HbR zal binnen gestelde termijn met een uitgebreide reactie op cNRD komen. Ook blijven we in goed gesprek met KGG over de impact en alternatieven van een eventuele keuze voor Maasvlakte 2 als voorkeursalternatief voor de bouw van twee grootschalige kerncentrales.