



Aan de gemeenteraad

Op 19 maart 2025 zijn door het raadslid D.P.A Tak (PvdA) en M.Y. Morkoç (GroenLinks) schriftelijke vragen gesteld over Honderden Rotterdammers op de keien. Wat doet Rotterdam (25bb001947).

Inleidend wordt gesteld:

18 maart 2025 gaat de boeken in als een heftige dag voor de Rotterdamse haven. Twee grote chemiebedrijven moeten sluiten en honderden mensen verliezen hun baan. Vanzelfsprekend vinden onze fracties dit een zeer zorgwekkende ontwikkeling. Niet alleen voor de werkgelegenheid, maar ook voor onze positie als grootste en belangrijkste haven van Europa. De sluiting komt ruim een maand na de brandbrief aan het kabinet (25bb000960). Het lijkt er daarom op dat het college te laat in actie is gekomen. De beslissing om een fabriek te sluiten gaat tenslotte niet over één nacht ijs.

Zoals terecht in de brandbrief wordt gesteld heeft dit met name met landelijke regelgeving te maken en het onvermogen van de rechtse kabinetten om deze problemen op te lossen (stikstof, maatwerkafspraken industrie). Toch hebben wij onze vraagtekens bij de timing van het handelen van het college. Daarom hebben wij de volgende vragen.

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Wanneer kwamen de eerste signalen bij het college binnen dat bedrijven in onze haven aan het overwegen waren om te vertrekken?

Antwoord:

Het vestigings- en investeringsklimaat in de Rotterdamse haven staat al enige jaren onder druk. Sinds mei 2019 is het verkrijgen van vergunningen voor noodzakelijke investeringen in de energietransitie een groeiend probleem en vanaf oktober 2023 geldt er een stop op nieuwe aansluitingen op het hoogspanningsnet in delen van de haven (zie ook de wethoudersbrief aan het kabinet over stikstof 23bb006259 en de collegebrief over netcongestie 23b0008090). Tijdens de kabinetsformatie (periode april-juni 2024) is door Deltalinqs bij de formerende partijen aangekaart dat de relatief hoge elektriciteits- en



netwerkkosten in Nederland een verdere belemmering vormen voor investeringen van bedrijven in de Rotterdamse haven.

Vanaf de herfst van 2024 werden de signalen over het verslechterende investeringsklimaat urgenter. Dit hebben wij in onze bestuurlijke en ambtelijke contacten met de Rijksoverheid aangekaart, onder andere in een overleg tussen de burgemeester en wethouder Simons en minister Hermans op 25 november 2024. Uiteindelijk hebben wethouder Simons en gedeputeerde Weverling besloten om richting vaststelling van de Voorjaarsnota 2025 een brief te sturen naar het kabinet met het verzoek voor urgente steun voor de Rotterdamse haven (25bb000961).

Hieronder vindt u de tijdlijn van de aankondigingen van de sluitende bedrijven:

- Indorama sluit fabriek op de Maasvlakte: eerste signalen in de media in april 2024
- Westlake stopt een deel van hun productie: juli 2024 in de media
- Gunvor stopt de brandstofproductie: december 2024
- Tronox sluit hun fabriek: maart 2025
- Lyondell Basell sluit de fabriek op de Maasvlakte: maart 2025. De grote fabriek in de Botlek blijft open.

Bij de meeste bedrijven hebben we voorafgaand aan de formele aankondiging van (gedeeltelijke) bedrijfssluitingen informele signalen gekregen over dat ze in zwaar weer verkeerden. Bij LyondellBasell was de burgemeester kort voor de aankondiging van de sluiting op bezoek. Zij is toen geïnformeerd door het bedrijf over hun voornemen.

Vraag 2:

Welke acties heeft het college, mogelijk in samenwerking met het Havenbedrijf en/of de provincie, toen ondernomen?

Antwoord:

Wij kaarten al gedurende een langere periode actief bij alle betrokken partijen aan dat het investerings- en vestigingsklimaat in de Rotterdamse haven verbeterd moet worden. Dit doen wij zowel gericht voor de specifieke problematiek rond netcongestie en stikstof, als met een bredere oproep richting het kabinet en de Tweede Kamer over de noodzaak het investeringsklimaat in de Rotterdamse haven te verbeteren (zie onder andere de eerdergenoemde brief 25bb000961).

Vraag 3:

Onze, en andere fracties, geven al langere tijd een noodsignaal af richting dit college. Waarom is de brandbrief van dit college zo laat richting het kabinet gestuurd?

Antwoord:

Uit onze eerdere contacten met het kabinet en de ministeries werd duidelijk dat het kabinet pas bij de Voorjaarsnota 2025 eventuele besluiten zou nemen om het investeringsklimaat voor haven en industrie te verbeteren. De timing van de brief van wethouder Simons en gedeputeerde Weverling was daarom bewust gericht op effectieve beïnvloeding van de Voorjaarsnota.

Vraag 4:

Heeft het kabinet al gereageerd op de brief?



Antwoord:

Minister Hermans heeft in een gesprek met gedeputeerde Weverling en wethouder Simons op 19 maart, direct voorafgaand aan het Kamerdebat over verduurzaming van de industrie, namens het kabinet op de brief gereageerd. De minister herkent het signaal dat is afgegeven met de brandbrief. Ze zag overeenkomsten in knelpunten met de andere haven- en industrieclusters. Op 25 april heeft het kabinet een energie- en klimaatpakket gepubliceerd met maatregelen gericht op verbetering van het investeringsklimaat voor de Nederlandse industrie (zie het antwoord op vraag 5).

Vraag 5:

Wat gaat het college doen als een oplossing vanuit het kabinet uitblijft?

Antwoord:

Het kabinet gaf op 25 april met het energie- en klimaatpakket invulling aan de vraag naar investeringen in behoud en verduurzaming van de Nederlandse industrie. De kamerbrieven volgen op de Voorjaarsnota en geven een eerste beeld van maatregelen die genomen worden en hoe de ombuiging van cumulatief 600 miljoen euro op het Klimaatfonds vorm krijgt. Het biedt een aantal oplossingen voor knelpunten die bedrijven nu ervaren. In het kort enkele maatregelen:

- Budget voor SDE++ (Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie) waarmee bedrijven bewezen technologieën als CO₂-opslag en waterstof kunnen toepassen voor verduurzaming.
- Rijk draagt het risico van Aramis, het vervolgproject voor CO₂-transport en opslag onder de Noordzee.
- Voor een gelijk speelveld in de EU keert de Subsidieregeling Indirecte Kostencompensatie (IKC) terug om de verschillen voor de elektriciteitsrekening te verkleinen ten opzichte van die in ons omringende landen.
- Door het aanpassen van de raffinageroute wordt het aantrekkelijker om groene waterstof te gebruiken bij de productie van brandstoffen. Dit is van groot belang voor de ontwikkeling van groene waterstofproductie in Rotterdam.

Niet alle maatregelen zijn al bekend, goed uitgewerkt of financieel onderbouwd. Vanuit de bedrijven in de haven krijgen we het signaal dat een goede eerste stap is gezet, maar dat het pakket onvoldoende is voor een gelijk speelveld tussen de Nederlandse industrie ten opzichte van de buurlanden. Aanvullende maatregelen op het gebied van nettarieven, de CO₂-heffing, randvoorwaarden om de investeren (stikstofruimte, infrastructuur) en het stimuleren van marktvraag naar duurzame producten zijn volgens de bedrijven nodig. We volgen de nadere uitwerking nauwgezet en kaarten zowel bij het Rijk en op Europees niveau voortdurend aan welke maatregelen nodig zijn voor de Rotterdamse haven.

Vraag 6:

Welke onorthodoxe maatregelen is het college voornemens op te nemen of heeft het college al genomen?

Antwoord:

We nemen de maatregelen die passen binnen onze (beperkte) financiële mogelijkheden en rol als gemeente. Voorbeelden van de vernieuwende maatregelen deze collegeperiode zijn het aanstellen van een Vergunningenloots en innovatieve maatregelen om het probleem van netcongestie te beperken. Daarnaast werken we mee aan Recharge Rotterdam (voorheen Pilot Botlek), een samenhangend pakket aan maatregelen om de



mogelijkheden voor bedrijven in de Botlek te verbeteren. Dit project wordt gecoördineerd door HbR en Deltalinqs.

Vraag 7:

Zijn er concrete signalen dat er nog meer bedrijven op het punt staan om hun deuren te sluiten?

Antwoord:

We hebben informele signalen dat er meerdere bedrijven in de chemie- en brandstoffensector in zwaar weer verkeren. Bedrijven zijn echter zeer terughoudend met het delen van concrete signalen, omdat hiermee naar buiten treden negatieve gevolgen kan hebben voor de beurskoers en/of de positie in de markt.

Vraag 8:

Zo ja, staan er al duurzame bedrijven klaar die dit gat op kunnen vullen?

Antwoord:

Ja, er zijn signalen dat meerdere duurzame bedrijven graag een plek in de haven willen hebben. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bedrijven als Power 2X en Advario die een plan hebben om in de Botlek een fabriek te bouwen waar duurzamere brandstof voor in de luchtvaart wordt geproduceerd. Voor dit soort investeringen is echter vaak een natuurvergunning nodig en de stikstofimpasse vormt nog steeds een belemmering hiervoor. Voortgang vanuit het Rijk op dit dossier is dus essentieel om te zorgen dat er nieuwe investeringen komen in de haven.

Vraag 9:

Kregen de fabrieken die nu sluiten korting op de erfpacht?

Antwoord:

HbR kan geen informatie over specifieke contracten of klanten geven. In algemene zin kan HbR aangeven dat zij al hun terreinklanten een inflatie- en duurzaamheidsreductie hebben aangeboden. De eerste is bedoeld om de hevige inflatiepercentages van de afgelopen jaren te dempen en de tweede dient ter stimulering van verduurzaming van de activiteiten in Rotterdam. De inflatiereductie is onvoorwaardelijk, aan de duurzaamheidsreductie zijn dus voorwaarden verbonden.

Vraag 10:

Zo nee, is dit wel besproken toen de bedrijven aankondigen om te vertrekken? En kunnen wij dan concluderen dat de korting onvoldoende is?

Antwoord:

Het Havenbedrijf geeft aan niet op individuele contracten van klanten in te kunnen gaan. HbR geeft in algemene zin aan dat de bedrijven die hun fabrieken (deels) sluiten met dusdanige tekorten kampten dat een huurkorting onvoldoende zou zijn om weer tot een goede business case te komen.

Vraag 11:

Ziet het college gelijkenissen tussen de situatie van ASML en de situatie in de Rotterdamse haven? Zo nee, waarom niet?



Antwoord:

Ja, wij zien het cluster van bedrijven in de Rotterdamse haven net als ASML als een cruciaal onderdeel van de Nederlandse economie. De 3000 bedrijven in de Rotterdamse haven vormen een sterk cluster, goed voor 193.000 banen (Havenmonitor 2024). In de haven worden tal van producten geproduceerd die noodzakelijk zijn voor andere sectoren in bijvoorbeeld de bouw en de maakindustrie. Net als bij ASML zijn er in de Rotterdamse haven stevige maatregelen nodig om het investerings- en vestigingsklimaat te verbeteren.

Vraag 12:

Zet het Rotterdams college in op een soortgelijk project om de Rotterdamse haven te redden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, vanuit gemeente Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, Deltalings en Havenbedrijf bestaat de behoefte aan een lange termijn investeringsagenda voor het Havengebied te ontwikkelen waarvoor met het Rijk concrete (werk)afspraken gemaakt worden. Belangrijk is dat het Rijk de urgentie herkent en zich bestuurlijk committeert aan deze afspraken. De investeringsagenda is gericht op de versterking van het toekomstig verdienvermogen van de Rotterdam-Rijnmond regio, versterking van de concurrentiepositie, de strategische autonomie en de transitie van de haven. Er lopen al meerdere trajecten, korte en lange termijn, die bijdragen aan bovenstaande doelen.

Vraag 13:

Voert het college op dit moment gesprekken met het Rijk om de haven uit het slop te trekken? Zo ja, hoe verlopen deze gesprekken?

Antwoord:

Ja, er zijn meerdere gesprekken geweest met verschillende ministers, waaronder minister Hermans en minister Madlener. Daarnaast is er met verschillende Kamerleden contact over de noodzaak om het investeringsklimaat in de haven te verbeteren. Ook op ambtelijk niveau is er continu contact met de verschillende ministeries. In algemene zin is het beeld uit die gesprekken dat de toegevoegde waarde van de haven onderschreven wordt en dat een deel van de voorgestelde maatregelen is uitgewerkt in het energie- en klimaatpakket van het kabinet. Voor een deel van de problematiek is echter nog onvoldoende zicht op adequate maatregelen vanuit het Rijk, zoals voor de stikstofimpasse.

Vraag 14:

Is in beeld waar de werknemers die hun baan zijn verloren wonen?

Antwoord:

Nee, die informatie hebben we niet.

Vraag 15:

Ligt er een plan klaar voor Rotterdammers die hun baan zijn verloren om hen aan duurzaam werk te helpen?

Antwoord:

Het maken van een sociaal plan is de verantwoordelijkheid van het bedrijf. Daarin wordt vastgelegd voor welke vergoedingen medewerkers in aanmerking komen. Dat heeft ook betrekking op bemiddeling en bijscholing. Dat is iets tussen werkgever en vakbonden. Indien nodig kan de mobiliteitsdienstverlening via het Werkcentrum Regio Rijnmond



worden georganiseerd, mede omdat de werkgevers- en de werknemersorganisaties daar vertegenwoordigd zijn. Wij investeren via de Human Capital Coalitie Energietransitie (HCCE) in een netwerk van bedrijven die duurzaam op zoek zijn naar nieuwe medewerkers. De opleidingsinstituten in de HCCE zijn goed geïnstrumenteerd met opleidingen en modules om mensen snel en toereikend om te scholen.

Vraag 16:

In de haven staan op dit moment duizenden vacatures open. Wordt erop ingezet om deze mensen een nieuwe baan in de haven te bieden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, het zou zonde zijn deze mensen voor de haven te verliezen. Er is tussen de vertrekkende bedrijven en bedrijven in de omgeving onderling al veel contact over overname van personeel. Deltalinqs heeft bij de bedrijven de handreiking gedaan hen te ondersteunen in die werk-naar-werkbegeleiding door het HCCE- netwerk en de bedrijven die duurzaam op zoek zijn naar personeel te mobiliseren.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten