

Vergaderjaar 2020–2021

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 134

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 16 juni 2020 inzake Evaluatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Kamerstuk 24 691, nr. 133).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 november 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Vraag 1

Welke additionele kosten zijn er verbonden aan het voortzetten van de grootprojectstatus?

Antwoord 1

Voortzetting van de grootprojectstatus betekent dat de informatievoorziening over PMR aan de Tweede Kamer zoals de Regeling Grote Projecten die voorschrijft conform de afspraak met de Kamer uit 2015 hierover moet worden gecontinueerd. Dit geschiedt door middel van de jaarlijkse Integrale Rapportage «Visie en Vertrouwen». De kosten hiervan worden gedeeld tussen de PMR partners en bedragen bij voortzetting naar verwachting € 190.000 (incl. BTW) per jaar. Vervolgens zal op enig moment opnieuw een eindevaluatie conform de Regeling Grote Projecten moeten worden uitgevoerd. De (eenmalige) kosten daarvoor bedragen naar inschatting circa € 120.000 (incl. BTW).

Vraag 2

Is het voortzetten van de grootprojectstatus enkel nuttig voor natuurbeheer, of wordt er in dat geval ook nog extra aandacht besteed aan de knelpunten bij ondernemers op de Tweede Maasvlakte?

Antwoord 2

De grootprojectstatus is een instrument voor controle van de Tweede Kamer op de uitvoering van grote projecten. Dit levert als zodanig geen extra instrumenten of beleidsruimte voor de uitvoering voor natuurbeheer of het wegnemen van knelpunten voor ondernemers.

Vraag 3

Kunt u bij het aspect natuurcompensatie inzetten op het wegnemen van knelpunten bij de vestiging van nieuwe bedrijvigheid?

Antwoord 3

De beoordeling van nieuwe bedrijvigheid heeft te maken met de ontstane nieuwe juridische situatie voor stikstof. Knelpunten voor vestiging van nieuwe bedrijvigheid kunnen optreden wanneer van nieuw te vestigen bedrijven een te hoge stikstofuitstoot wordt verwacht. In mijn antwoord op vraag 10 geef ik aan op welke wijze bedrijven volgens de Habitatrichtlijn kunnen worden vergund.

Vraag 4

Brengt het aanhouden van de grootprojectstatus nog extra mogelijkheden voor het omzeilen van de stikstofregels die ondernemers nu in de weg zitten met zich mee?

Antwoord 4

De natuur verdient bescherming en daarom zijn er stikstofregels. Het kabinet heeft niet de intentie om die regels te omzeilen, maar om binnen die regels de ruimte voor economische ontwikkeling optimaal te benutten in het belang van een economisch aantrekkelijk vestigingsklimaat. Voor de praktische mogelijkheden verwijs ik naar het antwoord op vraag 10. Het aanhouden van de grootprojectstatus levert daarvoor geen concrete extra mogelijkheden of instrumenten op. De grootprojectstatus is niet bedoeld voor het omzeilen van stikstofregels.

Vraag 5

Welk risico ziet u met betrekking tot de vestiging van bedrijven en het behalen van de planning voor een volledig gevuld bedrijventerrein? In welke mate is dat afhankelijk van (mondiale) economische bewegingen?

Vraag 6

Wordt extra inzet geleverd, zodat meer bedrijven zich op de Tweede Maasvlakte gaan vestigen? Op welke wijze en tegen welke kosten?

Antwoord vraag 5 en 6

Het aantrekken en vestigen van bedrijven loopt goed in lijn met de gestelde doelstellingen van PMR die voor het project Maasvlakte 2 het uitgangspunt zijn. Het risico voor het niet behalen van een volledig gevuld bedrijventerrein volgens planning (d.w.z. vóór 2033) is vanuit economisch perspectief gering volgens opgave van Havenbedrijf Rotterdam, dat als havenbeheerder hier primair verantwoordelijk is. Er is grote vraag naar haventerreinen en mondiale economische bewegingen hebben hier weinig invloed op. Het aantrekken en vestigen van bedrijven vraagt geen extra inzet, geeft HbR aan. Specifieke ontwikkelingen kunnen wel tot knelpunten in vergunningverlening leiden, hetgeen ook zijn weerslag kan hebben op het vestigingsklimaat. De stikstofproblematiek is daarvan een voorbeeld. Het Rijk voorziet in een structurele aanpak van de stikstofproblematiek, zoals aan uw Kamer gemeld op 24 april 2020.

Vraag 7

Hoeveel minder stikstof- en fijnstofemissie zou er plaatsvinden, als het afgesproken aandeel containers via het spoor zou worden vervoerd, in plaats van met vrachtwagens?

Antwoord vraag 7

Hier is geen eenduidig antwoord op te geven. Dit is onder andere afhankelijk van het concrete ladingaanbod, de vervoerder en de bestemmingen. Wel is bekend dat één goederentrein ongeveer net zo veel lading als 56 vrachtwagens vervoert¹, maar de belading per transport, de bestemming en bereikbaarheid per spoor, de af te leggen weg en de emissies verschillen daarom per geval.

Overigens is een verkeersbesluit van kracht, teneinde de emissies van het vrachtvervoer over de weg van en naar de Maasvlakte zo klein mogelijk te houden. Vrachtwagens die de Maasvlakte bezoeken moeten voldoen aan de strengste emissienorm die van toepassing is, zijnde Euro 6. Voor de stikstofemissies betekent Euro 6 een reductie van ongeveer 80% t.o.v. voorgaande Euro 5 norm, en voor de fijnstof emissies betekent Euro 6 een reductie van ongeveer 50%. Om de emissies van het vrachtvervoer over de weg van en naar Maasvlakte 2 te compenseren is het Verkeersbesluit ook van toepassing op vrachtverkeer van en naar bedrijven op Maasvlakte 1.

Vraag 8

Welke invloed heeft de aanpak van de stikstofproblematiek op de vestiging van bedrijven op de Tweede Maasvlakte? Verwacht u dat er aanvullende maatregelen moeten worden genomen, zoals het opstarten van nieuwe natuurprojecten, om het mogelijk te maken dat alle geplande bedrijfsactiviteiten op de Tweede Maasvlakte kunnen plaatsvinden? Heeft dat invloed op de planning en afronding van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)? Welke risico's in tijd en geld ziet u?

Vraag 9

Heeft de Programma Aanpak Stikstof (PAS) invloed op de planning en afronding van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)? Welke risico's in tijd en geld ziet u?

¹ <https://www.prorail.nl/spoorgoederenvervoer/goederen-over-het-spoor-in-nederland-en-daarbuiten?>

Antwoord vraag 8 en 9

De Raad van State heeft geoordeeld dat de passende beoordeling die ten grondslag lag aan het Programma aanpak stikstof (PAS) voor de periode 2015–2021 niet voldeed aan de eisen die in de Habitatrictlijn worden gesteld. Sindsdien kan er geen gebruik worden gemaakt van de passende beoordeling van het PAS en moet zelfstandig worden aangetoond dat een plan of project geen natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied aantast als gevolg van bijdragen aan de stikstofdeposities. Dit geldt voor alle plannen en projecten waarvan vooraf niet is uit te sluiten dat deze significant negatieve effecten hebben op voor stikstofgevoelige natuur in de Natura 2000-gebieden. Dit geldt ook voor nieuwe bedrijfsvestigingen op Maasvlakte 2, ondanks dat voor Maasvlakte 2 de verplichte natuurcompensatie vanwege de stikstofdeposities als gevolg van de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 is ontwikkeld d.m.v. de aanleg van een geheel nieuw duingebied in 2008. Deze duincompensatie is indertijd gebaseerd op de («worst case») effecten van toekomstige bedrijvigheid.

Op 24 april 2020 heeft de Minister van LNV uw Kamer een brief gestuurd over de structurele aanpak van stikstof van het kabinet. Op 13 oktober jl. is het wetsvoorstel stikstofreductie en natuurherstel (Kamerstuk 35 600) aan uw Kamer toegezonden. Dit wetsvoorstel voorziet in de wettelijke verankering van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek. De aanpak is gericht op het versterken van de natuur en het verlagen van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zodat op den duur geleidelijk weer meer ruimte ontstaat voor economische ontwikkeling. In de brief zijn ook de bestaande mogelijkheden voor toestemmingverlening uiteengezet, waaronder mogelijkheden voor een ecologische onderbouwing, intern en extern salderen en een ADC-toets. Bedrijfsvestigingen zijn in beginsel mogelijk op basis van een passende beoordeling, extern salderen of ADC-toets (zie ook vraag 11). Dit zijn echter tijdsintensieve en onzekere trajecten, die een vertragend effect kunnen hebben op de verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2. In samenspraak met het Rijk, provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam is de gemeente Rotterdam een facetbestemmingsplan Stikstof aan het voorbereiden, op basis van wat het «koepelconcept» wordt genoemd. Dat concept steunt op de gedachte dat het mogelijk zou moeten zijn om de toelating van activiteiten voor wat betreft hun effecten op de omgeving via het bestemmingsplan toe te staan, in plaats van met afzonderlijke vergunningen, zodat over de toelaatbaarheid na de planvaststelling geen onzekerheid meer bestaat. Daarbij kunnen de genoemde instrumenten worden ingezet.

Vraag 10

Hoe kunnen bij een volgend vergelijkbaar project, waarbij industriële ontwikkeling moet samengaan met leefbaarheid en natuurherstel/-compensatie, de (emissie)vergunningen van bedrijven voorwaardelijk gemaakt worden aan het succes van de compenserende en mitigerende (natuur)maatregelen? Moeten in een post-PAS-systematiek niet eerst de natuurmaatregelen zijn uitgevoerd en effectief zijn, voordat eventueel nieuwe emissies vergund of gefaciliteerd worden?

Antwoord vraag 10

Projecten kunnen volgens de Habitatrictlijn worden vergund als uit een passende beoordeling blijkt dat het project de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet aantast. Een project kan aantasting voorkomen door natuurmaatregelen te nemen die de effecten mitigeren of door te salderen met de reductie van de depositie op dezelfde plek vanuit een andere bron. Het behoud van de natuurkwaliteit in het betrokken gebied moet zijn geborgd en de effectiviteit van de maatregelen moet vaststaan ten tijde van de passende beoordeling.

Wanneer de effecten niet kunnen worden gemitigeerd en een project de natuurlijke kenmerken wel kan aantasten, dan kan het project alleen doorgang vinden als het een dwingende reden van groot openbaar belang dient waarvoor geen voor de natuur mindere schadelijke alternatieven beschikbaar zijn en wanneer de aantasting wordt gecompenseerd. Hierbij is het nodig dat in ieder geval alle voor de uitvoering van de compenserende maatregelen vereiste technische, juridische of financiële bepalingen zijn vastgesteld voordat de uitvoering van het plan of project een aanvang neemt, en dat de compensatie waarborgt dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft. De compensatie moet in beginsel effect hebben voor de aantasting door het project plaatsvindt.

Vraag 11

Worden kandidaatgebruikers die met hun activiteit stikstof uitstoten geweerd? Wat zijn de criteria voor nieuwe vestigingen?

Antwoord vraag 11

Kandidaatgebruikers die met hun activiteit stikstof uitstoten worden niet geweerd. Indien een bedrijf zich wil vestigen op Maasvlakte 2 zal ten eerste getoetst worden of het bedrijf past binnen de regels van het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018). Immers, het bestemmingsplan bepaalt waar welke typen bedrijven mogen komen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is toentertijd met diverse milieuaspecten rekening gehouden, onder meer met deposities van stikstof. Aan het bestemmingsplan hebben een MER en passende beoordeling ten grondslag gelegen. Indien blijkt dat een bedrijf past binnen het gestelde in het bestemmingsplan, dan zal het bedrijf diverse vergunningen moeten aanvragen, zoals een Omgevingsvergunning en (in geval het initiatief leidt tot stikstofdeposities in een Natura 2000-gebied) meestal ook een Wet natuurbeschermingsvergunning. In de vergunningaanvragen zal informatie over onder meer de deposities van stikstof moeten worden aangeleverd. Mede aan de hand daarvan zal de provincie Zuid-Holland bepalen of een vergunning mogelijk is en zo ja, onder welke voorwaarden.

Vraag 12

Als de kolencentrale zou sluiten, is dat voldoende compensatie voor de stikstofemissie?

Antwoord vraag 12

Er staan twee kolencentrales op Maasvlakte 1, één van Riverstone en één van Uniper. De stikstofemissies van deze centrales veroorzaken deposities op Natura 2000-gebieden. In theorie zijn deze emissies, bij een beperking of beëindiging ervan, bruikbaar voor externe saldering met de deposities van nieuwe activiteiten. Uit een salderingsberekening zal dan moeten blijken of de deposities in voldoende mate tegen elkaar wegvallen.

Vraag 13

Welke extra inzet zal worden gepleegd om de modal split van maximaal 35% van het containertransport over de weg in 2033 te halen? Wat is hierbij de inzet vanuit u en wat wordt verwacht van de betrokken partijen?

Vraag 14

Hoe wordt het afgesproken doel bereikt om maximaal 35% van de containers over de weg te vervoeren?

Antwoord vraag 13 en 14

Ontvangers, verladers en reders bepalen zelf hoe ze hun containers (laten) vervoeren. Ik wil echter samen met alle betrokken partijen de modal shift bevorderen en daarmee het afgesproken doel om in 2033 maximaal 35% van de containers over de weg te vervoeren realiseren.

I&W zet volop in op de gewenste modal shift met onder meer het in de Goederenvervoeragenda aangekondigde *hands-on* programma modal shift en de stimuleringsregeling modal shift. Het *hands-on* programma richt zich op het identificeren en aanpakken van knelpunten voor het verplaatsen van vrachten van weg naar water en spoor. Hierbij is een eerste inventarisatie gemaakt van knelpunten die verladers en vervoerders daarbij ervaren, waarvoor nu praktische oplossingen worden ontwikkeld. Voorjaar 2021 is een eerste pakket maatregelen gereed die in de praktijk de mogelijkheden voor de gewenste modal shift verruimen. De stimuleringsregeling heeft als doel om structureel 2000 TEU aan containers van de weg naar de binnenvaart over te hevelen. Daarbij gaat het om de ondersteuning van projecten gericht op zowel het bundelen en verplaatsen van vrachten als het opzetten van frequente binnenvaart lijndiensten. Deze regeling treedt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 in werking.

Daarnaast investeert IenW samen met HbR in het Theemswegtracé, waardoor het treinverkeer niet meer over de Calandbrug hoeft te rijden, zodat scheepvaart- en treinverkeer elkaar hier niet kruisen (gereed eind 2021).

Ook de andere betrokken partijen tonen hun inzet. Op Maasvlakte is een groot spoorwegemplacement gerealiseerd. De terminaloperators kunnen transport per spoor en binnenvaart verder stimuleren door hun terminals daarop in te richten. Zo heeft APMT een rechtstreekse treinverbinding opgezet met de Cabooter Terminal in Venlo. HbR faciliteert innovatieve logistieke concepten. Voorbeelden zijn ten eerste de Container Exchange Route (CER) op de Maasvlakte, waarmee containerstromen gebundeld. Hierdoor worden vrachtwagenbewegingen, en ook stikstof-emissies, op de openbare weg op de Maasvlakte gereduceerd; ten tweede de West-Brabant Corridor: lading van Tilburg en Oosterhout vaart met kleine schepen naar Moerdijk, wordt daar gebundeld op de terminal en gaat met grotere schepen naar de Maasvlakte. Bij de terminals op de Maasvlakte hebben deze schepen een *fixed window* (gegarandeerde kaderuimte op bepaalde momenten) en ten derde worden digitale tools ingezet zoals pilot «Nextlogic» voor de binnenvaart en «On Track» voor het spoor.

Tot slot heeft HbR de mogelijkheid om bij de uitgifte van terreinen met de betrokken bedrijven afspraken te maken over de modal split. Dit is, zoals eerder bij de terminals op MV2, ook bij nieuwe contracten elders in de haven gebeurd, indien die bedrijven goed zijn ontsloten voor binnenvaart en/of railverkeer.

Vraag 15

Wat zou het betekenen voor de modal split van het containervervoer als de A15 een tolgeweg voor vrachtwagens zou worden? Is deze optie onderzocht?

Antwoord vraag 15

Het effect op de modal shift zal vooral afhangen van de hoogte van het toltarief. Er zal mogelijk op een bepaald moment een omslagpunt zijn waarop een verlader de kosten van het wegtransport te hoog vindt t.o.v. vervoer per spoor of over water. Maar dat zal onder meer ook afhangen van de aard van de goederen, de snelheid en het tijdstip dat deze op de plaats van bestemming moeten zijn en de bereikbaarheid per spoor of water van de plaats van bestemming. De optie om van de A15 een tolgeweg voor vrachtwagens te maken is echter niet onderzocht zodat het effect op de modal split voor de A15 niet bekend is.

Vraag 16

Welke stappen gaat u zetten om de beloofde kwaliteitsverbetering van de Voordelta te realiseren?

Vraag 17

Hoe verlopen de gesprekken en wat zijn de (tussentijdse) uitkomsten met betrekking tot de Voordelta? Wat zijn de risico's in tijd en geld?

Antwoord vraag 16 en 17

Op dit moment is de rapportage afgerond over 15 jaar monitoring en onderzoek naar de effectiviteit van de getroffen natuurcompensatiemaatregelen in de Voordelta. Hoewel de kwaliteit van de biodiversiteit van de Voordelta als geheel is toegenomen, concluderen de onderzoekers dat de getroffen maatregelen niet tot de beoogde ecologische winst in het afgebakende bodembeschermingsgebied hebben geleid. Op de door aanleg van Maasvlakte 2 beïnvloede vogelsoorten zijn geen nadelige effecten op aantallen of broedsucces waargenomen.

Deze rapportage en de conclusies worden thans besproken met de PMR-partijen en omgevingspartijen (natuur en milieuorganisaties en visserij) in een daartoe gestarte dialoog. In deze dialoog wordt besproken of vervolgstappen nodig zijn en zo ja, welke vervolgstappen mogelijk zijn te nemen om de beoogde compensatie te realiseren. Deze gesprekken lopen volgens planning. Het is vervolgens aan het Havenbedrijf Rotterdam als vergunninghouder en het Ministerie van LNV als bevoegd gezag om hierin in het kader van de vergunning Wet natuurbescherming de vervolgstappen te bepalen. Het is thans nog niet duidelijk wat die vervolgstappen zullen zijn en welke risico's in tijd en geld daarmee zullen zijn gemoeid. Het streven is eind 2020 uw Kamer over de uitkomst van de dialoog te kunnen informeren, met een mogelijke uitloop tot begin 2021 als een goede afronding van dit proces dat vraagt.

Vraag 18

In hoeverre wordt de Kamer over de voortgang van de ontwikkeling van het nieuwe duingebied Spanjaards Duin geïnformeerd, aangezien het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk is voor de realisatie en monitoring en de provincie Zuid-Holland toeziet op de periodieke evaluatie? In hoeverre draagt u bij aan het behalen van de doelstelling, indien blijkt dat de duincompensatie niet (volledig) gerealiseerd wordt?

Antwoord vraag 18

De Tweede Kamer wordt jaarlijks over de voortgang van de ontwikkeling van het nieuwe duingebied Spanjaards Duin geïnformeerd, sinds 2016 door middel van de Integrale Rapportage «Visie en Vertrouwen». Rijkswaterstaat heeft de duincompensatie aangelegd voor het Havenbedrijf, als onderdeel van de toenmalige kustversterking. Het Zuid-Hollands Landschap voert het beheer van Spanjaard Duin uit. Recent is door een extra afgraving ingegrepen om het areaal op de juiste dimensies te brengen voor de verdere ontwikkeling van de natte duinvallei. Waar nodig wordt via het beheer opnieuw bijgestuurd om de habitats het grijze duin en de natte duinvallei te ontwikkelen.

Vraag 19

Welke risico's ziet u voor de afronding van het project Buitenland van Rhooen (in tijd, geld, en overig)? Hoe zorgt u ervoor dat dit project tot een goed einde wordt gebracht? Wat is de rol van de provincie Zuid-Holland daarbij?

Antwoord vraag 19

In de Uitwerkingsovereenkomst van het deelproject «750 hectare natuur- en recreatiegebied», waar het Buitenland van Rhooen onderdeel van uitmaakt, is overeengekomen dat de provincie Zuid-Holland aanspreekpunt is voor de Staat (i.c. het Ministerie van LNV) ten aanzien van de uitvoering van het programma «750 hectare natuur- en recreatiegebied» en dat de provincie de uitvoering hiervan coördineert. Dit houdt

onder meer in dat de Provincie Zuid-Holland het eerste aanspreekpunt is voor de Staat wat betreft de voortgang en hiertoe voortgangsrapportages verstrekt. De Provincie Zuid-Holland draagt zorg voor het financieel beheer van het projectbudget en voor de opzet en onderhoud van de projectbeheersingsstructuur. Er zijn op dit moment geen budgettaire risico's voorzien. Voor wat betreft de uitvoering van het Buitenland van Rhoon is de Provincie Zuid-Holland met de Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon een samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Hierin is overeengekomen dat het streefbeeld voor het Buitenland van Rhoon uiterlijk in 2026 gerealiseerd zal zijn. Hoewel dit later is dan de oorspronkelijke streefdatum van realisatie (2021), hebben de gebiedscoöperatie, de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van LNV de overtuiging dat met de oprichting van de gebiedscoöperatie in combinatie met een samenwerkingsovereenkomst er geen risico's zijn wat betreft de realisatie.

Vraag 20

Hoe kijkt u aan tegen het inzetten van het overgebleven budget van het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied voor de projecten Gebiedsgerichte Benadering Goedereede, Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer en het Warmtebedrijf?

Antwoord vraag 20

Vanuit het deelprogramma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) wordt geen budget meer ingezet ten behoeve van bovengenoemde projecten. De uitgangspunten voor het programma BRG zijn vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO-BRG). Hierin staat opgenomen dat het programma afloopt op 31 december 2020. Het programma BRG bevindt zich momenteel dus in de afrondende fase, waarbij ingezet wordt op het afronden van de lopende projecten in het programma. Het opnieuw inzetten van het overgebleven budget past niet bij de afrondende fase van het programma. Vanwege het uitbreken van de coronacrisis hebben de projecten Kop Keilehaven, Buitenruimte Blue City en Groene Gordel Hoogvliet een vertraging opgelopen. Voor deze projecten wordt de mogelijkheid onderzocht om het programma met één jaar te verlengen.

Vraag 21

In hoeverre zal nog geïnvesteerd worden in het behalen van het oorspronkelijke doel voor het Oostvoornse Meer? Is hier nog budget voor? Zo nee, bent u bereid het overgebleven budget hiervoor in te zetten?

Antwoord vraag 21

Nee, zie het antwoord op vraag 20.

Het BRG-project Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer is in 2009 formeel afgerond. Het project bleek na monitoring niet helemaal te voldoen aan de projectambities, omdat het waterpeil nog aangepast moest worden. Het Waterschap Hollandse Delta is inmiddels gestart met de herzieningsprocedure van het peilbesluit. Volgens de planning zal het peilbesluit in de winter van 2020 geëffectueerd worden.

Vraag 22

Welke lessen kunnen worden geleerd van het vastlopen van de oprichting van het Warmtebedrijf? Wordt er nog onderzocht of de Tweede Maasvlakte op het warmtenet kan worden aangesloten? Zo ja, zal het project Warmtebedrijf opnieuw opgestart worden? Wat betekent dit voor het afronden van PMR en wat zijn de financiële risico's?

Antwoord vraag 22

Vanuit BRG heeft het Warmtebedrijf een bijdrage gekregen voor het (financieel) mogelijk maken van het businessplan. Het gehele businessplan, dat financieel vele malen groter is dan de BRG-bijdrage, zou

uiteindelijk resulteren in de realisatie van een Warmtetransportbedrijf. Voor BRG is het project Warmtebedrijf afgerond en in 2015 gemonitord. Geconcludeerd is dat het Warmtebedrijf voldoet aan de projectambities. Die zijn, kort samengevat, oprichting van een warmtetransportbedrijf, dat warm water aanbiedt voor stadsverwarming en ander huishoudelijk gebruik. Buiten deze bijdrage is er geen relatie tussen het Warmtebedrijf en PMR.

In opdracht van de gemeenteraad van Rotterdam is de raadsenquête Warmtebedrijf Rotterdam uitgevoerd. Hierin is onder meer inzichtelijk gemaakt welke lessen uit de oprichting van het Warmtebedrijf kunnen worden gehaald. Op dit moment wordt niet onderzocht of de Tweede Maasvlakte op het warmtenet kan worden aangesloten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga