

Onderstaand de antwoorden op de gestelde technische vragen van statenlid Huizing/BBB inz. Statenvoorstel verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein.

1. Wat zijn de verwachte vervoersbewegingen over de bestaande infrastructuur wanneer er geen MMC zou komen met de verwachte volume groei? Dit ten opzichte van het huidige aantal.

Het huidige aantal vervoersbewegingen over de bestaande infrastructuur 792 vrachtbewegingen per dag tussen de haven Stein en de Chemelot-site.

Het vrachtverkeer tussen de haven Stein en de Chemelot-site gebruikt in de huidige situatie twee routes:

1. Noord: via gate 1 ter plaatse van de N294 Urmonderbaan. Het betreft in de huidige situatie 552 vrachtwagenbewegingen per werkdag.
2. Zuid: via de uitgang bij het Alert & Care Center aan de Kerenshofweg. Het betreft in de huidige situatie 240 vrachtwagenbewegingen per werkdag.

De verwachting is dat het aantal vrachtwagens op de Noord-route met 380 bewegingen per werkdag zal toenemen. Deze toename is als gevolg van de toegenomen aanvoer via de haven Stein.

In totaal worden het dan 1172 vrachtbewegingen. Noord: 932 per werkdag en zuid: 240 vrachtwagenbewegingen per werkdag. Zie hiertoe ook Mededeling Portefeuillehouder (GS DOC-00938312).

2. Welk deel hiervan wordt door het MMC weggenomen?

Alle vrachtwagenbewegingen tussen haven Stein en Chemelot op beide routes, 1172 vrachtbewegingen per werkdag, wordt door de MMC weggenomen.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat in de overgangsfase de dieseltrucks (die zullen worden uitgefaseerd) nog over de openbare weg zullen rijden. Alleen de elektrische trucks zullen over de MMC rijden.

3. Voor welk deel van de toegezegde SPUK-gelden is publieke co-financiering vereist en voor welk deel is privaat ook toegestaan?

In de SPUK 'Realisatiepact' is nadrukkelijk het vereiste van publieke cofinanciering opgenomen. Dit betreft een bedrag van 0,58 mln. De SPUK 'slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur'

biedt naast publieke cofinanciering ook ruimte voor private cofinanciering. Deze nadere lezing staat ook uitgelegd in Mededeling Portefeuillehouder (GS DOC-00938312).

4. Waarom is een bijdrage van publieke partijen "niet haalbaar, zoals in de MPH staat terwijl in het Statenvoorstel staat (ongenummerd, maar p.2 1 a laatste alinea), dat men als alternatief

private co-financiering nog niet mogelijk leek, wel een evenredig deel van 4,5 miljoen wilde investeren op Chemelot?

Op het moment dat tijdens het BO MIRT van januari 2026 afspraken werden gemaakt over de financiële bijdragen van de betrokken partijen, was de Provincie nog in overleg met de private partners over een evenredige bijdrage van deze partijen aan de MMC.

Over deze bijdrage was op dat moment echter nog geen overeenstemming bereikt. Dit hield verband met het feit dat aan de MMC geen bedrijfsmatige businesscase ten grondslag ligt. Een financiële investering in dit project is

voor de site-users namelijk niet op economische gronden te rechtvaardigen tegenover hun aandeelhouders of financiers. Daarom is Circle niet in staat deze kosten door te berekenen aan de site-users.

Tegelijkertijd heeft GS een hernieuwd proces gestart om te kijken naar brede, alternatieve investeringen ten goede van de site, waar deze financiële barrières niet aan de orde zijn.