

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1841

Vragen van de leden **Van Gerven** en **Paulus Jansen** (beiden SP) aan de Ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu over *de bouw van cavernen in De Duitse Dollard* (ingezonden 25 maart 2014).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken) mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 28 april 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat er in Duitsland, Jemgun, volgens planning de komende dertig jaar, drieëndertig cavernen worden gebouwd, waarvoor zout uit de bodem wordt gespoeld?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met het feit dat – vanwege een defecte pijpleiding naar Rysumer Nacken – nu wekelijks grote hoeveelheden zoutoplossing, dag en nacht met twee tankschepen wordt vervoerd, waarna het in zee gedumpt wordt?

Antwoord 2

Ja, het is mij bekend dat de pekkel vanuit Jemgum nu per schip naar het lozingspunt nabij Rysum wordt vervoerd. Daar wordt het via het laatste stuk van de pijpleiding op de Eems geloosd.

Vraag 3

Deelt u de mening dat verkwisting voorkomen kan worden indien het Duitse zout door Frisia weer wordt vrijgemaakt uit het water, iets wat anders bij zoutwinning onder de Waddenzee ook zou moeten gebeuren?

Zo ja, waarom wordt het Duitse zout niet Frisia Zout BV?

Antwoord 3

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid acht ik het van groot belang om verantwoord om te gaan met de bodemvoorraad delfstoffen.

¹ Streekkrant: Rheiderland, 20 maart 2014

Daarom vind ik het belangrijk om te bekijken of de pekels die in Duitsland vrijkomt als afvalstof, benut kan worden als grondstof voor de zoutproductie door Frisia Zout BV (verder: Frisia). Frisia heeft op mijn verzoek een eerste inschatting gedaan naar de bruikbaarheid van de Duitse pekels. Beschouwd vanuit de technische kant van de zoutproductie zou dit waarschijnlijk kunnen. De Duitse pekels lijken geschikt als grondstof voor zoutproductie. Deze eerste beoordeling is gebaseerd op schriftelijk verkregen informatie over samenstelling, concentratie en hoeveelheden van de Duitse bedrijven die de gascavernes in Duitsland bouwen.

Bedrijfseconomisch lijkt het transporteren van de Duitse pekels vanuit Jemgum naar Frisia in Harlingen na een eerste globale verkenning door Frisia niet haalbaar. Volgens een eerste berekening liggen de transportkosten te hoog ten opzichte van het huidige business model. Hierbij zijn nog niet meegerekend de extra investeringen die Frisia zou moeten doen voor de mogelijk benodigde uitbreiding van de havenkade en losfaciliteiten. Daarbij leidt de hoeveelheid benodigde scheepsbewegingen waarschijnlijk tot problemen bij de aanwezige sluisen en bruggen. Een verdere bestudering zal moeten uitwijzen welke financiële en logistieke consequenties dit transport van pekels als grondstof voor zoutproductie met zich mee zou brengen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat hierdoor milieuwinst optreedt, omdat het maritieme leven in de Noordzee niet onnodig overbelast wordt door zoutstortingen?

Antwoord 4

Volgens de Duitse passende beoordeling die is opgesteld voor de lozing van pekels in de Duitse Waddenzee zijn de effecten van de lozing op instandhoudingsdoelen van de Duitse Natura 2000-gebieden verwaarloosbaar. Uit de toetsing blijkt dat de pekels van vrijwel dezelfde samenstelling is als zeewater, en dat de zoutconcentratie na lozing door vermenging zo snel daalt dat de effecten verwaarloosbaar zijn. Van overbelasting van het maritieme leven in de Noordzee is blijkens de Duitse effectbeoordeling dan ook geen sprake. Op grond hiervan zijn voor de pekellozing de benodigde Duitse vergunningen verleend.

Vraag 5

Is naar uw mening de voorgestelde wijze van verwerking van zout vanuit Duitsland een meer milieuvriendelijk alternatief dan het winnen van zout onder de Waddenzee? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5

De Nb-wet vergunningaanvraag voor de voorgenomen winning onder de Waddenzee is nog in behandeling. In de bij de aanvraag ingediende passende beoordeling en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeksrapporten wordt geconcludeerd dat er geen effecten op de natuurlijke kenmerken en waarden van de Waddenzee te verwachten zijn. Bij de beoordeling van de aanvraag wordt ook de aanvullende informatie die aan Frisia is gevraagd betrokken.

Bij het transport per schip van de Duitse pekels zijn het daarmee gepaard gaande brandstofverbruik en bijbehorende emissies ook belastend voor het milieu. De omvang hiervan is nog niet nader onderzocht.

Het staat daarom nog niet vast of het verwerken van Duitse pekels een meer milieuvriendelijk alternatief zou zijn voor het winnen van zout onder de Waddenzee.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het Natura 2000-gebied, de Waddenzee, aan twee kanten «aangevallen» wordt: ten eerste vanwege het uit te spoelen Sole dat gedumpt wordt in de Dollard en ten tweede doordat in de toekomst elders in datzelfde gebied onder het Wad te boren naar zout? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 6

Zie mijn antwoorden op de vragen 4 en 5.

Vraag 7

Bent u bereid Frisia Zout BV ook deze mogelijkheden van zoutwinning te laten onderzoeken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ik vind het niet vanzelfsprekend dat zoutwinning onder de Waddenzee kan plaatsvinden. Daarom heb ik aan Frisia gevraagd om nader te onderzoeken of van de Duitse pekkel gebruik kan worden gemaakt voor de zoutproductie. Indien uit de nadere verkenning door Frisia en toetsing ervan door een onafhankelijke instantie toch blijkt dat dit bedrijfseconomisch haalbaar lijkt, zal ik hierover met Frisia nader overleg voeren.

Vraag 8

Op basis van welke criteria gaat bij zoutwinning onder de Waddenzee «de hand aan de kraan»?

Antwoord 8

De aanvraag van Frisia voor een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is nog in behandeling. Indien aan Frisia de gevraagde vergunning wordt verleend, zal in de vergunning worden aangegeven op welke wijze het «hand aan de kraan»-principe dient te worden toegepast.