

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

1607

Vragen van het lid **Vendrik** (GroenLinks) aan de ministers van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat over *opnieuw gestarte zoutwinning in Friesland*. (Ingezonden 21 januari 2010)

1 Bent u bekend met het artikel «Frisia zout begint met extra zoutwinning»?¹

2 Kunt u uitleggen hoe de risico's van bodemdaling op lange termijn zijn afgewogen tegen de verkeersveiligheid op korte termijn?

3 Is er een mogelijkheid het winnen van zout eerder te stoppen wanneer blijkt dat er op korte termijn op een andere manier aan het benodigde zout gekomen kan worden?

4 Is er een mogelijkheid om eerder te stoppen wanneer het extra zout niet nodig blijkt?

5 Deelt u de mening dat dit de schijn wekt dat Frisia deze winter aangrijpt om de vergunning open te breken?

6 Kunt u uitsluiten dat er hierna toch weer een definitieve vergunning wordt verleend?

7 Nu u in een eerder stadium heeft aangegeven dat wat u betreft de

bodemdaling op dat moment niet opwoog tegen het economisch belang, kunt u aangeven hoeveel bodemdaling u dan geoorloofd acht voor het korte termijn economisch belang?

8 Wanneer verwacht u dat de genoemde 100.000 ton zout gewonnen is? Stopt de winning dan ook direct?

9 Reserveert u ook geld voor de schade door eventuele bodemdaling?

10 Heeft u de mogelijkheden onderzocht om in bijvoorbeeld de bebouwde kom te werken met gladheidsbestrijding met bijvoorbeeld zand? Zo nee, waarom niet?

11 Bent u ermee bekend dat in Scandinavië zout als gladheidsbestrijder niet wordt toegepast?

12 Wat is uw inschatting van de milieueffecten van de toepassing op zo grote schaal van zout deze winter?

13 Bent u in de toekomst voornemens te zoeken naar modernere vormen van gladheidsbestrijding?

14 Bent u voornemens om aanvullende eisen aangaande het verkeer te overwegen, zoals de verplichting tot het rijden op winterbanden in

bepaalde situaties zoals het geval is in Duitsland?

¹ AD, 11 januari 2010
<http://www.ad.nl/ad/nl/1000/Nieuws/article/detail/455918/2010/01/11/Frisia-Zout-begint-met-extra-zoutwinning.dhtml>

Antwoord

Antwoord van minister **Van der Hoeven** (Economische Zaken), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 15 februari 2010)

1 Ja, ik heb kennis genomen van het artikel.

2 In het vigerende winningsplan was reeds toestemming verleend tot een maximaal toegestane bodemdaling van 35 cm. De totale bodemdaling blijft met de extra productie van 100.000 ton, die maximaal 5 mm extra daling geeft, binnen mijn oorspronkelijke toestemming van 35 cm. In het door mij herziene winningsplan is de toegestane bodemdaling dus niet gewijzigd ten behoeve van de verkeersveiligheid.

3 De mijnbouwwet biedt daar aanknopingspunten voor, als niet voldaan wordt aan de randvoorwaarden als opgelegd in het goedgekeurde winningsplan. In dit geval kan de productie stilgelegd worden als de maximaal toegestane bodemdaling wordt overschreden. Frisia heeft aangegeven te stoppen

met de winning als aan de vraag van Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten is voldaan, de voorraden zijn hersteld en nalevering heeft plaatsgevonden aan industriële klanten, die hun bestelling ten behoeve van de gladheidsbestrijding hebben opgeschort.

4

Zie antwoord vraag 3.

5

Nee, deze mening deel ik niet. Ik heb Frisia Zout B.V. de toestemming verleend op uitdrukkelijk en gemotiveerd verzoek van mijn collega van Verkeer en Waterstaat, die daarbij aangaf dat Frisia met de extra productie een cruciale bijdrage zou leveren aan het op voldoende peil brengen van de zoutvoorraden van de wegbeheerders om de verkeersveiligheid en de mobiliteit op de wegen te kunnen waarborgen. Zonder dit verzoek van mijn collega van Verkeer en Waterstaat had ik Frisia geen uitbreiding van de productie toegestaan.

6

Ik ga er vanuit dat uw vraag doelt op het winningsplan en een toekomstige wijziging daarvan. Ik blijf bij mijn uitgangspunt, dat de bodemdaling binnen de maximaal toegestane bodemdaling van 35 cm moet blijven. Ik ben uitermate terughoudend in het geven van toestemming voor meer productie ten behoeve van strooizout uit de caverne Bas 1.

7

Met het vigerende winningsplan heb ik destijds toestemming gegeven voor een maximaal toegestane bodemdaling van 35 cm. Hier zal ik geen afbreuk aan doen.

8

Ik heb toestemming gegeven om tot uiterlijk 31 mei extra zout te produceren, dat nodig is voor de vraag naar strooizout, voorraad herstel en nalevering van industriële klanten. Mijn toestemming is expliciet voor maximaal 100.000 ton en moet daarna direct stoppen.

9

De kosten van schade met betrekking tot de waterhuishouding voor de maximaal toegestane bodemdaling van 35 cm zijn reeds meegenomen in

het gebiedsproces en binnen het in 2002–2003 door het Wetterskip Fryslan uitgevoerde herstelplan Barradeel.

Voor zaakschade aan gebouwen geldt de normale aansprakelijkheid als vastgelegd in Burgerlijk Wetboek. Indien partijen niet tot overeenstemming komen met betrekking tot de schade kan men zich wenden voor onafhankelijk advies tot de Technische Commissie Bodemdaling.

10

De toplaag van het door Rijkswaterstaat beheerde hoofdwegennet bestaat overwegend uit Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). Door de open structuur van ZOAB is alleen zout een geschikt strooimiddel. Pekel zou in het ZOAB weglopen, grind zou het asfalt beschadigen en zand zou in en op het wegdek een gevaarlijke en moeilijk te verwijderen modderlaag opleveren. Op provinciale en gemeentelijke wegen liggen daarentegen wegdektypen waarop heel goed pekelen en zand kan worden gestrooid. Dat is de afgelopen vorstperiode dan ook op veel plaatsen gebeurd, onder meer na een oproep daartoe vanuit de departementen van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Verkeer en Waterstaat.

11

In Scandinavië wordt wel degelijk zout gestrooid, zij het in mindere mate dan in Nederland. Dat Scandinavische wegbeheerders vaker gebruik maken van zand, pekelen en grind, heeft enerzijds te maken met het feit dat er op veel wegen onvoldoende voertuigen rijden om zout als gladheidsbestrijdend middel effectief te doen zijn. Anderzijds zijn de temperaturen in Scandinavië vaak zo laag dat zout alleen effectief zou zijn als het in extreem grote hoeveelheden zou worden gestrooid. Overigens zijn in Zweden proeven uitgevoerd om de hoeveelheid zout die op het wegdek wordt gestrooid te minimaliseren. Deze proeven zijn stopgezet toen bleek dat het aantal verkeersongevallen op de betreffende wegvakken sterk toenam.

12

Het strooien van zout op wegdekken heeft uiteraard invloed op het milieu, doordat het zout door het

afstromende wegwater in de bodem terecht komt. Naarmate er meer gestrooid wordt is die invloed navenant groter. Het strooi beleid van gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat er dan ook op gericht een zo goed mogelijk optimum te vinden tussen enerzijds een voldoende verkeersveiligheid en doorstroming en anderzijds een minimaal milieueffect.

Wegbeheerders minimaliseren het gebruik van strooizout door het optimaliseren van het gladheidsmeldsysteem, door toepassing van zoutbesparende technieken waaronder natstrooien, en door zonering. Dit laatste betekent dat niet op alle wegen zout wordt gestrooid.

Binnen de bebouwde kom wordt het gestrooide zout na verloop van tijd door smelt- en regenwater veelal afgevoerd via het riool en komt het in waterzuiveringsinstallaties terecht. De milieueffecten voor de bodem zijn hierdoor beperkt.

Bij snelwegen en provinciale wegen komt het zout door smelt- en regenwater na verloop van tijd veelal in de wegberm terecht. Als gevolg van het strooien nemen in de eerste meter direct naast het wegdek zoutconcentraties toe in de berm. In de loop van het voorjaar spoelt het zout gedeeltelijk uit de bovenste laag weg en komt in het in het grondwater terecht, dat daarvoor tijdelijk licht verzilt. Metingen laten zien dat de zoutwaarden door neerslag en verdunning afnemen tot gebruikelijke waarden in grondwater. Zout dat in oppervlaktewater terecht komt, kan ook daar tot lichte verzilting leiden, maar ook die is tijdelijk van aard.

13

Het spreekt voor zich dat iedere methode die, vanuit oogpunt van effectiviteit, kostenbesparing en/of milieueffecten, beter is, in overweging wordt genomen.

14

Het stellen van aanvullende eisen aangaande het verkeer wordt niet overwogen. Zoals aangegeven in het spoeddebat met de minister van Verkeer en Waterstaat van 20 januari 2010 over wegen en openbaar vervoer bij winterweer, vindt de regering het gebruik van winterbanden een eigen

verantwoordelijkheid van de weggebruikers. De overheid raadt, net als de ANWB, mensen die dagelijks auto rijden wel sterk aan om winterbanden te gebruiken. Conform toezegging aan uw Kamer tijdens het genoemde spoeddebat, zal de regering met organisaties zoals de ANWB en de Rijksdienst voor het Wegverkeer bezien hoe weggebruikers voor het volgende winterseizoen op de voordelen van winterbanden kunnen worden gewezen.