

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

### 160

Vragen van de leden **Smaling** (SP) en **Klaver** (GroenLinks) aan de Ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu over *zoutwinning onder de Waddenzee* (ingezonden 11 september 2014).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken) mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken (ontvangen 1 oktober 2014)

#### Vraag 1

Op welke wijze is de beantwoording van eerdere vragen<sup>1</sup> betrokken bij de toetsing van de Natuurbeschermingswet vergunningaanvraag Frisia Zout B.V?

#### Antwoord 1

Eerdere vragen heb ik beantwoord op grond van de informatie die mij op dat moment bekend was. Deze informatie is, in combinatie met de overige ter beschikking staande informatie, gebruikt om de vergunningaanvraag van Frisia Zout B.V. (Frisia) te toetsen.

#### Vraag 2

Op welke wijze is invulling gegeven aan de beantwoording van vraag 3: «Een verdere bestudering zal moeten uitwijzen welke financiële en logistieke consequenties dit transport van pekel als grondstof voor zoutproductie met zich mee zou brengen»?

#### Antwoord 2

Om invulling te geven aan deze verdere bestudering heb ik Frisia gevraagd om nauwkeuriger in beeld te brengen welke consequenties het gebruik van de Duitse pekel voor de zoutproductie zou hebben. Frisia heeft op basis van chemische analyses, uitgevoerd zowel door het Niedersächsisches Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz in het kader van de benodigde vergunningen, als door het laboratorium van Frisia, de geschiktheid van de Duitse pekel voor de zoutproductie beoordeeld. Ook heeft Frisia de mogelijkheden voor en de bedrijfseconomische en logistieke consequenties van transport van de Duitse pekel naar Harlingen nader beschreven. Tenslotte heeft Frisia een beoordeling gegeven van de consequenties die het gebruik van de Duitse pekel voor de bedrijfsvoering zou hebben.

<sup>1</sup> Aanhangselnummer 201320141841

De nadere analyse van Frisia is op mijn verzoek getoetst door Rijkswaterstaat Noord-Nederland en door het Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Vraag 3

Wat zijn de uitkomsten van de «verdere bestudering»?

Antwoord 3

De verdere bestudering heeft de volgende uitkomsten opgeleverd.

#### *Bruikbaarheid*

De chemische samenstelling van de Duitse pekels is vergelijkbaar met de pekels die Frisia nu als grondstof gebruikt.

Uit een nadere analyse van de concentratie zout in de Duitse pekels blijkt echter dat deze gemiddeld 20% te weinig zout bevat om economisch rendabele zoutproductie mogelijk te maken omdat de energetische kosten bij een daling van de zoutconcentratie navenant toenemen. Bovendien blijkt de dichtheid van deze pekels aanzienlijk te kunnen fluctueren, afhankelijk van het ontwikkelingsstadium van de betreffende grotte. De reden voor deze fluctuaties is gelegen in de contractuele verplichting voor tijdige oplevering van de gasopslagcavernes waarbij de samenstelling van de geproduceerde pekels ondergeschikt is aan het voldoen aan deze contractuele verplichtingen.

#### *Transportkosten*

Voor het substantieel terugdringen van de zoutwinning onder de Waddenzee is minimaal de vervanging van de productie van 1 grotte nodig. Een grotte wordt gevormd voor de maximale productie van 660.000 ton zout per jaar. Dit betekent dat een aanlevering van 2.200.000 m<sup>3</sup> pekels per jaar nodig is. De pekels kan alleen met maximaal klasse Va binnenvaartschepen worden getransporteerd wegens de maximaal beschikbare vaardiepte in de Eems. De benodigde vervangende continue pekelaanvoer voor de zoutproductie vergt een volcontinu binnenvaarttransport van drie klasse Va scheepsladingen pekels per dag. Door de transportkosten hiervan komt de kostprijs van een ton geproduceerd zout ruim boven de marktprijs van het geproduceerde zout te liggen. Het KIM geeft aan dat de uitgevoerde berekening van pekelsvolumes en transportkosten realistisch is.

De huidige kades van Frisia in de haven van Harlingen zouden bovendien voor het aanmeren en lossen van dit volcontinu bulktransport moeten worden uitgebreid. De kosten hiervan zijn nog niet meegerekend.

#### *Logistieke mogelijkheden*

De binnenvaartroute van Jemgum naar Harlingen toe loopt via Eems, Dollard, sluis Delfzijl, het prinses Margrietkanaal, sluis Lemmer, IJsselmeer Lorenz sluisen (Kornwerderzand), en vaargeul Boontjes (Waddenzee). Lege klasse Va schepen mogen indien ontheffing is verleend retour over het Van Harinxmakanaal. Rijkswaterstaat geeft aan dat normaliter de capaciteit van deze vaarwegen toereikend is om de berekende toename van scheepvaart voor pekelstransport mogelijk te maken.

#### *Leveringszekerheid*

De aanvoer van Duitse pekels als grondstof betekent grote risico's voor de volcontinue zoutproductie. De grottebouw en dus ook de pekelsproductie ligt gemiddeld enkele weken per jaar stil. Dit impliceert dat Frisia de zoutproductie ook enkele weken per jaar zou moeten stilleggen.

Vanwege het grote aantal scheepsbewegingen moet bovendien rekening worden gehouden met vertragingen bij bruggen en sluisen. Hierdoor ontstaan wachttijden die een risico vormen voor de continuïteit van de zoutproductie en ook kostenverhogend kunnen werken voor Frisia maar ook voor andere transportbedrijven. Daarnaast kan door ijsvorming in de wintermaanden een vertraging of compleet stilvallen van de aanlevering van pekels plaatsvinden juist in een periode dat een toename van de productie van stroozout gewenst kan zijn.

Uit informatie van Gasspeicher GmbH is tenslotte gebleken dat de geplande doorlooptijd van het huidige gascaverneproject tot 2018 is. Voortgang van het project na 2018 is afhankelijk van marktontwikkeling voor gasopslagcapaciteit. Continuering van het project na 2018 is daarom onzeker.

Op grond van deze overwegingen komt Frisia tot de conclusie dat een economisch rendabele zoutproductie met pekels uit Duitsland niet is te realiseren.

Deze conclusie wordt ondersteund door de toetsing van de uitgevoerde berekeningen door het KIM. Ik zie geen reden om deze conclusie in twijfel te trekken.

Vraag 4

Op welke wijze is de verwerking van zout vanuit Duitsland een meer milieuvriendelijk alternatief gebleken dan het winnen van zout onder de Waddenzee? Is het transport van de Duitse pekels onderdeel geweest van de Nb-vergunningsaanvraag voor de voorgenomen winning? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Het gebruik van Duitse pekels vergt bij de aangegeven scheepvaartbewegingen een verbruik bijna 4,5 miljoen liter diesel per jaar, en ruim duizend scheepstransportbewegingen per jaar over een deel van de Waddenzee. Op voorhand is te verwachten dat de milieueffecten hiervan groter zijn dan van de zoutwinning onder de Waddenzee, waarvan de passende beoordeling heeft laten zien dat er geen negatieve effecten op de Waddenzee zullen optreden.

Het transport van Duitse pekels is geen onderdeel geweest van de Nb-wet vergunningaanvraag. Deze aanvraag had immers uitsluitend betrekking op het voornemen van Frisia om zout onder de Waddenzee te gaan winnen.

Vraag 5

Is de verwerking van zout vanuit Duitsland onderdeel geweest van de passende beoordeling? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst? Zo nee, waarom is dit niet betrokken bij de passende beoordeling?

Antwoord 5

De verwerking van zout vanuit Duitsland is geen onderdeel geweest van de passende beoordeling. Deze wordt opgesteld door de initiatiefnemer en beschrijft alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, in casu het winnen van zout onder de Waddenzee, op de instandhoudingsdoelen van het betreffende Natura 2000-gebied.

Vraag 6

Wat is de uitkomst van uw vraag aan Frisia om «nader te onderzoeken of van de Duitse pekels gebruik kan worden gemaakt voor de zoutproductie»?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 7

Wat is uit de door u genoemde nadere verkenning<sup>2</sup> gekomen en door welke onafhankelijke instantie is economische haalbaarheid getoetst? Wat is de inhoud van de inhoudelijke toets en wanneer gaat u nader overleg met Frisia voeren?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 3.

De economische en logistieke consequenties van het transport van Duitse pekels zijn getoetst door het Kennis Instituut voor Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, en door Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

Uit deze toetsing is gebleken dat deze consequenties door Frisia realistisch zijn beschreven.

---

<sup>2</sup> Antwoord vraag 7: «Daarom heb ik aan Frisia gevraagd om nader te onderzoeken of van de Duitse pekels 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».

Ik onderschrijf daarom de conclusie van Frisia dat het onmogelijk is om met pekkel uit Duitsland een economisch rendabele zoutproductie te realiseren. Ik zie daarom geen reden om hierover met Frisia nader overleg te voeren.

#### Vraag 8

Op welke wijze is het huidige besluit van de vergunningverlening aan Frisia Zout B.V, zoals weergegeven in de brief aan de Kamer van 2 september<sup>3</sup>, terug te draaien? Kan een aanpassing van de Mijnbouwwet hiervoor uitkomst bieden?

#### Antwoord 8

Artikel 43 van de Nb-wet benoemt de gronden voor het kunnen intrekken of wijzigen van een verleende Nb-wet vergunning. Dit is uitsluitend het geval bij achteraf gebleken onjuiste of onvolledige informatie bij de aanvraag, bij overtreding van vergunningsvoorwaarden, bij dermate gewijzigde omstandigheden dat de vergunning in deze situatie niet zou zijn verleend, of bij een vergunning die is verleend in strijd met wettelijke voorschriften.

Op dit moment is geen van deze voorwaarden van toepassing op de aan Frisia verleende Nb-wet vergunning.

Een aanpassing van de Mijnbouwwet zou hierin geen verandering brengen.

Op dit moment loopt de bezwaarprocedure tegen de verleende vergunning.

Op de uitkomsten van deze procedure kan ik nu nog niet vooruitlopen.

---

<sup>3</sup> Kamerstuknummer: 32 849-33