

Zitting 1977–1978

14 626

Rapport onderzoek aanvoer vloeibaar aardgas (LNG) in Nederland

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 22 december 1977

Samenstelling commissies:

¹ Van der Mei (CDA), Joekes (VVD), Portheine (VVD), Van Muiden (CDA) (plv. Lid), Van der Gun (CDA), Smit-Kroes (VVD) (plv. Lid), Epema-Brugman (PvdA), H. de Boer (CDA), Salomons (PvdA), Van Houwelingen (CDA), Kolthoff (PvdA), Van der Hek (PvdA), Weijers (CDA), Engwirda (D'66), Jacobse (VVD), Wöltgens (PvdA), Spieker (PvdA), De Kam (PvdA)

² Van Leeuwen (CDA), Nypels (D'66), Rietkerk (VVD), Hermsen (CDA), Dolman (PvdA), Van der Gun (CDA), Van Dis (SGP), Van de Ven (VVD) (plv. Lid), Van Dam (CDA), Keja (VVD), Van Zeil (CDA), Poppe (PvdA), Jansen (PPR), Hartmeijer (PvdA), Van der Doef (PvdA), Weijers (CDA), Albers (PvdA), Evenhuis-van Essen (CDA), Knol (PvdA), Spieker (PvdA), Nijpels (VVD), Moor (PvdA)

³ Braks (CDA) (plv. Lid), Veder-Smit (VVD), P. A. M. Cornelissen (CDA), Haas-Berger (PvdA), Van Leijenhorst (CDA), Epema-Brugman (PvdA), Jansen (PPR), De Boois (PvdA), Scherpenhuizen (VVD), Konings (PvdA), Kraaijeveld-Wouters (CDA), Van Houwelingen (CDA), De Graaf (PvdA), Lansink (CDA), Spieker (PvdA), Gualthérie van Weezel (CDA), Verkerk-Terpstra (VVD), Lambers-Hacquebard (D'66), Giphart-Jabaaij (PvdA)

⁴ Aantjes (CDA), Tolman (CDA), Schakel (CDA), Koning (VVD), P. A. M. Cornelissen (CDA), Van Rossum (SGP), De Beer (VVD), Roels (PvdA), Smit-Kroes (VVD), Epema-Brugman (PvdA), Van Zeil (CDA), Hartmeijer (PvdA), Van der Doef (PvdA), Albers (PvdA), Drenth (PvdA), Van de Ven (VVD), Zeevaiking (D'66), Eversdijk (CDA), Dijkman (CDA), Castricum (PvdA)

⁵ Aantjes (CDA), Nijhof (DS'70) (plv. lid), P. A. M. Cornelissen (CDA), Nypels (D'66), De Beer (VVD), Scholten (CDA), Jansen (PPR), Bremen (CDA), Salomons (PvdA), Kombrink (PvdA), Scherpenhuizen (VVD), Rienks (PvdA), De Graaf (PvdA), Schaapman (PvdA), Müller van Ast (PvdA), Lauxtermann (VVD), Van Dijk (CDA), Eversdijk (CDA), Dijkman (CDA), De Hamer (PvdA).

De vaste Commissies voor Economische Zaken¹, voor Sociale Zaken², voor Milieuhygiëne³, voor Verkeer en Waterstaat⁴ en voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening⁵ hebben op 27 oktober 1977 mondeling overleg gevoerd met de Ministers Lubbers, Vorrink en Gruijters, de laatstgenoemde tevens optredend als Minister ad interim van Verkeer en Waterstaat.

Onderwerp van het mondeling overleg vormde het vloeibaar-aardgas-(LNG)-contract met de Algerijnse Maatschappij Sonatrach en de daarmee samenhangende problemen van transport, overslag en opslag.

Het antwoord van de Ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, van Verkeer en Waterstaat, van Sociale Zaken en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne op door de leden Jansen, Epema-Brugman en Lambers-Hacquebard met betrekking tot deze materie gestelde vragen kwam kort voor het overleg ter beschikking van genoemde commissies (Zie Aanhangsel Handelingen 1977–1978, 401–405).

Voor de overige voor dit mondeling overleg relevante stukken wordt verwezen naar de eerder in dit zittingsjaar verschenen kamerstukken 14 626 nrs. 1 t/m 4.

De commissies brengen van het gevoerde overleg als volgt verslag uit.

Inleiding Minister van Economische Zaken

Ter inleiding van het overleg schetste de Minister van Economische Zaken in het kort de ontwikkelingen, die aan het vloeibaar-aardgascontract zijn voorafgegaan. Al in de Energienota werd gesproken over de mogelijkheid van vloeibaar aardgas, waaraan later in toenemende mate aandacht is besteed. Het belang van de inkoopfunctie van de Gasunie is steeds onderkend, hetgeen in een eerder stadium geleid heeft tot contracten met Noorwegen, waarvoor de Minister, gezien de door hem te verlenen toestemming, mede verantwoordelijkheid draagt. Ondanks de nieuwe boringen blijkt het niet mogelijk de netto aardgasvoorraad op peil te houden. Het aardgas heeft, in het licht van de aanwezige infrastructuur, bovendien bijzondere voordelen. Een en ander vormt de verklaring voor de in Nederland al geruime tijd bestaande belangstelling voor het LNG. Besprekingen van een commercieel karakter tussen enerzijds de Gasunie en het Duitse Ruhrgas en anderzijds het Algerijnse bedrijf Sonatrach hebben geresulteerd in een contract, met enkele bijzondere elementen. In de eerste plaats biedt het contract de moge-

lijkheid om tussentijds de prijs te herzien. Voorts is bepaald op welke wijze het door de Gasunie afgesloten contract een definitief karakter zal krijgen. Ten aanzien daarvan zijn verschillende stadia te onderscheiden.

In eerste instantie zal op 31 oktober 1977 door de betrokken autoriteiten, te weten de Minister van Economische Zaken, goedkeuring moeten zijn verleend aan hetgeen tot dusver in het contract is geregeld, zoals de hoeveelheden en de prijzen. De Minister heeft inmiddels aan de Gasunie laten weten deze goedkeuring te verlenen. In het volgende stadium zal alles in het werk moeten worden gesteld om het contract daadwerkelijk te realiseren. Dit impliceert dat problemen als de aanlandingskwestie binnen één jaar zullen moeten worden opgelost. In een zogenaamde «side-letter» is bepaald dat vóór 31 oktober 1978 de plaats van aanlanding aan Sonatrach moet zijn medegedeeld. Voorts bevat het contract een bepaling dat uiterlijk 31 december 1978 de aanlanding, het transport alsmede de financiering van de daarvoor benodigde tankers en installaties op een voor alle contractpartners genoegzame wijze moeten zijn geregeld. Ingeval partijen hieraan niet kunnen voldoen, zullen zij ontslagen zijn van hun verplichtingen uit het contract. In die zin is hier sprake van een ontbindende voorwaarde.

De aanlandingskwestie heeft nog extra aan actualiteit gewonnen na een verzoek van de Belgische regering om te onderzoeken in hoeverre er mogelijkheden bestaan het door Distrigaz eveneens met Sonatrach gecontracteerde LNG in Nederland te laten aanlanden en zo ja, op welke condities.

De vraag naar de betrokkenheid van de regionale autoriteiten, de gemeente Rotterdam en het openbaar lichaam Rijnmond, bij de besluitvorming over de wijze van aanlanding, die in de ministerraad veel aandacht heeft gekregen, blijft van groot belang bij alle denkbare alternatieven.

Op informele basis hebben inmiddels contacten met de regionale bestuurlijke instanties plaatsgevonden, waaruit o.a. naar voren is gekomen, dat deze kwestie door zowel Rotterdam als Rijnmond ook in het kader van de eigen energievoorziening wordt geplaatst.

Het feit, dat voor de aanlandingsproblematiek op dit moment nog geen oplossing is gevonden (en zelfs rekening moet worden gehouden met de kans dat aanlanding in Nederland uiteindelijk niet mogelijk zal blijken), zal de Gasunie niet weerhouden het contract aan te gaan. Dit moet gezien worden tegen de achtergrond van het gegeven, dat de Minister in dit stadium geen aanleiding zag zijn goedkeuring te onthouden. De volgende fase, waarin voor de technische problemen een oplossing moet worden gezocht, is daarmee ingeluid.

Opmerkingen en vragen vanuit de commissies

De woordvoerder van de fractie van D'66 stelde met betrekking tot drie punten een aantal vragen.

In de eerste plaats vroeg zij, in het kader van de gang van zaken tot nog toe, of het niet mogelijk was geweest om de datum van 31 oktober 1977 in overleg met Sonatrach met enkele maanden te verschuiven. Zij sprak daarbij de wens uit, dat de besluitvorming in de nu komende fase op een rustiger en meer geïntegreerde wijze zou kunnen verlopen, dan tot dusverre het geval was geweest. Ten aanzien van het contract vroeg zij zich af in hoeverre de implicaties voor het algemene energiebeleid van gasimporten al onder ogen waren gezien en in hoeverre het bezuinigingsbeleid consequenties zou kunnen ondervinden van gasaanvoer uit het buitenland. Gaat het in casu om LNG of om gas? Volgens deze spreker mocht het contract niet worden losgemaakt van de nog niet definitief besliste kwestie over eventueel door Nederland ten behoeve van derde landen te verlenen doorvoerfaciliteiten.

Over de beweerde voordelen van het contract, in de zin van diversificatie in de energievoorziening en het effect op de eigen gasvoorraad, zou dit D'66-fractielid graag nog nader worden geïnformeerd. Voor wat betreft de problematiek van de «aanlanding», die zij liever als «aanvoer» wilde aanmerken, zei dit lid de nu beschikbare termijn om een oplossing te vinden te kort te

oordelen. Alvorens de risico's kunnen worden afgewogen dient immers eerst de benodigde capaciteit voor de terminal te worden vastgesteld.

Samenvattend constateerde dit lid, dat de fractie van D'66 de bewilliging van de Minister, tegenover de Gasunie betoond, beschouwde als niet meer dan een ondersteuning vanuit energiepolitiek oogpunt van een tot op heden nog uitsluitend door de Gasunie te sluiten privaatrechtelijke overeenkomst. De behandeling van alle hieruit voortvloeiende beleidsaspecten ligt nog volledig open en het is wenselijk een duidelijke afspraak te maken over periodiek overleg tussen de verantwoordelijke bewindslieden en de betrokken commissies. Dit overleg zal zowel de verkeerstechnische als de milieuhygiënische consequenties moeten omvatten.

In aansluiting op het voorgaande zei een lid van de fractie van de P.P.R. het contract vanuit het oogpunt van gasvoorziening bezien positief te beoordelen. Dit neemt niet weg, dat thans nog te weinig inzicht bestaat in de commerciële, de ruimtelijke ordenings- en de veiligheidsaspecten van LNG bij voorbeeld in vergelijking met kolen, om een definitief standpunt te kunnen bepalen. Eventuele aanvoer van LNG ten behoeve van de produktie van kunstmest is, zo meende deze spreker, ongewenst. Is het mogelijk om vloeibaar gas per pijpleiding te transporteren? Voor een analyse van de economische aspecten wees het hier het woord voerende lid op een in «de Ingenieur» dd. 15 maart 1973 verschenen publikatie, waarin de schrijver stelt dat het transport per tanker van LNG in economisch opzicht slechts boven gaspijpleidingen is te verkiezen bij afstanden van meer dan 4 à 5000 km. Kan een vergelijkbare beoordeling door het Departement van Economische Zaken worden gegeven? Bij gebrek aan gegevens zouden de veiligheids- en de ruimtelijke-ordeningsaspecten niet in voldoende mate kunnen worden overzien. Kunnen de bewindslieden dit bevestigen? Wat zullen de economische consequenties zijn van de met de aanvoer gepaard gaande scheepvaartbewegingen en van de telkenmale noodzakelijk te nemen veiligheidsmaatregelen? Er zal hierbij toch ook rekening moeten worden gehouden met het Kanaal en niet uitsluitend met de Waterweg. Heeft de Gasunie voor de benodigde investeringen nog overheidsgoedkeuringen nodig? Welke aspecten zullen naar het oordeel van de MICONA¹ nog nader moeten worden onderzocht en zullen hierbij ook de eventuele economische aspecten mede in beschouwing worden genomen? In hoeverre wordt rekening gehouden met de mogelijkheid, dat het aan te voeren gas de hoeveelheid van 4 mld. m³ per jaar in de toekomst zal overschrijden? Op welke termijn zullen de lagere overheden hun standpunt over de algemene problematiek aan de Regering kenbaar moeten maken? Bestaat de verwachting, dat deze overheden daartoe bereid zullen zijn?

Het STUNET²-rapport besteedt te weinig aandacht aan de veiligheidsaspecten en is daarom te beperkt, aldus deze woordvoerder. Met betrekking tot eventuele ruilcontracten werd gevraagd of de mogelijkheden daartoe zijn onderzocht en in hoeverre in dat verband contacten hebben plaatsgevonden met de betrokken landen. In deze context is het gewenst over meer informatie te beschikken over de aanleg van de pijpleiding van Algerije naar Zuid-Italië via Sicilië. Heeft bij het werkgelegenheidsaspect van het tankertransport van LNG een afweging plaatsgevonden ten opzichte van de aanvoer van kolen per schip? De P.P.R.-woordvoerder besloot met de vraag of de volgens het contract mogelijke tussentijdse prijsaanpassingen gepaard gaan met de mogelijkheid het contract op te zeggen.

Volgens een lid van de fractie van de P.v.d.A., dat hierna aan het woord kwam, dienden bij de besluitvorming over het LNG drie aspecten, te weten de energievoorziening, de veiligheid en de economische kanten te worden afgewogen en wel in verhouding tot de overige energiedragers. Dit lid zei daarbij de aankoop van gas in principe als positief te kunnen beoordelen. De afweging van economische aspecten is niet beperkt tot de factor werkgele-

¹ MICONA – Ministeriële Coördinatie Commissie voor Noordzee-aangelegenheden.

² STUNET – Stuurgroep Studie Noordzee-eilanden en Terminal

genheid. Ook de vraag in hoeverre er aan de aankoop iets valt te verdienen is van belang, hetgeen nadere bezinning vereist over eventuele doervoer vanuit Nederland naar de omliggende landen. De veiligheidsaspecten dienen in volle aanvang (bij bijvoorbeeld kolen inclusief de ongevalsaspecten in de buitenlandse mijnen tot en met de milieueffecten) grondig te worden bestudeerd. Zo zouden bij het gas ook de landen dienen te worden betrokken, waar de pijpleidingen doorheen moeten lopen, aldus dit lid. Zij meende, dat een totaalbeeld van risico's, milieueffecten en economische aspecten zal moeten worden gegeven, ten einde op basis van deze feitelijke gegevens een verantwoorde – politieke – beslissing te kunnen nemen. Onder verwijzing naar de bij de NEOM³ bestaande plannen voor kolenvergassing in het Eemsmondgebied en het hierover in het advies van de voorlopige Algemene Energie Raad gestelde, vroeg dit lid of een eventuele aanlanding in het Eemsmondgebied serieus was overwogen. Zij vroeg Minister Lubbers voorts naar de gevolgen ingeval zou blijken, dat voor de aanlandingsproblematiek niet binnen de nu beschikbare termijn een oplossing kan worden gevonden. Zullen de contractanten dan ontslagen zijn van hun verplichtingen, of moet de Gasunie het Algerijnse gas doorverkopen? Zij vroeg de Minister van Economische Zaken ten slotte het contract aan de Kamer ter inzage te willen geven.

De voorgenomen gasaankoop getuigt van een verstandig lange-termijnbeleid, aldus de woordvoerder van de fractie van de V.V.D. Hij wierp de vraag op, in hoeverre het mogelijk is algemene objectieve criteria te ontwikkelen voor de aanvaardbaarheid van de risico's, waarmee de aanlanding van LNG in Nederland gepaard gaat. Hierbij zou tevens een risicovergelijking, in de zin, dat ook de risico's van alternatieve energievoorziening worden geanalyseerd, moeten plaatsvinden. Als de belangrijkste risicofactor is het ontstaan van een gaswolk door een lekkage aan boord van een tanker aangemerkt. In dat verband is van belang te weten of er mogelijkheden zijn om de kans op ontstaan van een gaswolk als bedoeld te verkleinen: Zou de verbetering van de scheepsbegeleiding hiertoe kunnen bijdragen of verfijning van de wijze van tankerbouw (meer en kleinere compartimenten), dan wel nieuwe technieken, met een innovatiebevorderend effect op het gebied van hoogwaardige technologie?

Een lid van de fractie van de S.G.P. stemde in met de door de Minister van Economische Zaken aan het contract gegeven goedkeuring, die getuigde van een juist beleid op het gebied van de energievoorziening. Ook in het licht van de reeds gedane investeringen ten behoeve van de infrastructuur van het aardgas tot een bedrag van f5 mld. is de aankoop van gas een goede zaak. Kan de verrichte risico-analyse voldoende worden geacht om op basis daarvan tot een verantwoorde beslissing te komen? Een volgende vraag had betrekking op de verhouding van Ruhrgas tot de Gasunie. Waarom is Ruhrgas bij de bespreking over het contract betrokken? Heeft de Minister zijn goedkeuring afhankelijk gesteld van de te zijner tijd door de Gasunie op te volgen aanbevelingen? Welk voordeel voor wat betreft de eigen gasvoorziening denkt Rijnmond te kunnen krijgen wanneer de LNG-aanlanding daar zal plaatsvinden? Is hier sprake van enige parallel met de voor het Noorden van het land getroffen regeling in de vorm van een verlaging van de tarieven? Kan nu al geconcludeerd worden, dat Rijnmond geen overwegende bezwaren heeft tegen aanlanding op de Maasvlakte? Bestaat er al een mening over de in het kader van de werkgelegenheidsvoorziening door Verolme kenbaar gemaakte plannen voor de bouw van tankers van een bijzonder soort?

Van de zijde van de C.D.A.-fractie werd gememoreerd, dat van het begin af aan de plannen van de Gasunie tot gasaankoop positief zijn ontvangen in C.D.A.-kring. In vergelijking met kolen en kernenergie moet gas zeker als milieuvriendelijk worden aangemerkt. Het hier sprekende lid sloot zich aan bij de vraag van de P.v.d.A.-woordvoerder met betrekking tot het beschik-

³ NEOM – Nederlandse Energie Ontwikkelings Maatschappij

baar stellen van het contract aan de leden van de Tweede Kamer. Kennisgeving van de inhoud van het contract zal met name meer inzicht kunnen geven in de consequenties ingeval over de aanlanding en het daaraan voorafgaande vervoer niet vóór de daartoe in het contract bepaalde datum een voor alle partijen bevredigende oplossing zal kunnen worden gevonden. Dit lid vroeg zich voorts af of de nagestreefde datum van 31 oktober 1978 wel haalbaar was, gezien de voor de inspraakprocedure benodigde tijd. Bevat het contract enige bepaling met betrekking tot een verplichting van Nederland om deel te nemen in de in Algerije te verrichten investeringen. In hoeverre zal Nederland naar het oordeel van de Regering een functie kunnen vervullen als distributiecentrum voor Europa, zoals deze gedachte leeft bij de Gasunie? Dit lid zei de aanlandingsproblematiek te willen loskoppelen van het in dit mondeling overleg primair ter discussie staande LNG-contract en dit in een later stadium aan de orde te zullen stellen, nu over deze problemen nog te weinig gegevens voorhanden waren.

Een ander lid van de fractie van het C.D.A. vroeg hoe het kwantitatief met de verhoudingen in de ICONA⁴ gesteld is. Er blijkt immers sprake te zijn van minderheidsstandpunten. Kan een reactie worden gegeven op de door het ICONA-lid Reij, directeur-generaal milieuhygiëne, naar voren gebrachte opmerkingen en bezwaren, die zijn opgenomen in bijlage 3 bij kamerstuk 14 626, nr. 3?

De Ministers van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat hebben aangekondigd nader adviezen in te winnen. Door wie, op welk moment en ten aanzien van welke punten zullen bedoelde adviezen worden aangevraagd?

Een lid van de fractie van de V.V.D., die nog niet eerder aan het woord was, vroeg of bij de studie over de plaats van aanlanding ook de vraag van de kwetsbaarheid voor een eventuele onderbreking van de LNG-levering, zoals het geval is geweest met de aardolie in 1973, mee in beschouwing wordt genomen. De mogelijkheid van geringere kwetsbaarheid bij aanlanding in het buitenland met een daar aanwezig goed distributienet is niet bij voorbaat uitgesloten.

Antwoord Minister van Economische Zaken

In zijn antwoord op de vraag met betrekking tot de gevolgde procedure memoreerde de Minister dat het LNG al geruime tijd onderwerp van gesprek heeft gevormd. De kwestie is zeer actueel geworden – eerst door Distrigaz, later door het Gasuniecontract – in de zomer 1977, en toen uitgebreid in de publiciteit gekomen, zonder dat dit evenwel voor de Kamer op dat moment aanleiding is geweest daarop te reageren. Indien uit verrichte studies zou zijn gebleken, dat de aanvoer van LNG vanuit het oogpunt van techniek of om economische redenen in verband met de te hoge kosten, niet te realiseren is, hadden de onderhandelingen met Sonatrach niet moeten worden voortgezet. Zolang echter een gerede kans bestaat oplossingen te vinden voor de problematiek is het vanuit energiebeleidsoogpunt onverantwoord het contract niet aan te gaan. Er zijn inmiddels al uitvoerige studies, die overigens nog zullen moeten worden aangevuld, verricht. Enkele maanden uitstel voor de goedkeuring zou geen afdoende effect hebben gehad, omdat ook dan de ter beantwoording van de voorliggende vragen benodigde tijd onvoldoende zou zijn geweest. Op dit moment is primair aan de orde of deze vragen vóór 31 oktober 1978 wel zullen kunnen worden beantwoord. In de nu beschikbare tijd zullen ook de economische aspecten volledig moeten worden doorgenomen, naast de technische en veiligheidsaspecten. Voor de argumenten voor en tegen de aankoop van LNG verwees de bewindsman naar het rapport van de voorlopige Algemene Energie Raad (kamerstuk 14 626, nr. 2).

Met het contract kan een bijdrage worden geleverd aan de vorming van een zogenaamde strategische aardgasreserve. Daarbij is er wel degelijk sprake van diversificatie.

⁴ ICONA – Interdepartementale Coördinatie Commissie voor Noordzee-aangelegenheden.

Dankzij aangekocht LNG zal langer en beter over een strategische reserve kunnen worden beschikt en zal het in Nederlandse bodem aanwezige aardgas kunnen worden ingezet ingeval de aanvoer van geïmporteerde energie wordt verstoord. De voor het LNG te betalen prijs laat de noodzaak voor een energiebesparend beleid onverlet en in die betekenis blijft het tot op heden gevoerde energiebeleid zijn waarde behouden. De Minister deed te tezegging het contract met Sonatrach ter vertrouwelijke inzage aan de Kamer te zullen toezenden. Gevraagd naar de voor Rijnmond eventueel te verwerven voordelen zei de Minister, dat deze kwestie in het kader van het tussen de bewindslieden van Economische Zaken en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne over het Brandstoffen Inzet Plan (BIPC) gevoerde gesprek aandacht had gekregen. Van onvermijdelijke vermindering van de aardgasinzet ondervindt de luchtverontreiniging negatieve effecten, hetgeen noodzaakt tot een optimale inzet van het beschikbare aardgas zowel voor wat de spreiding in tijd betreft alsook in geografisch opzicht. Om het voor de betrokkenen aantrekkelijk te maken aan een spreidingsschema als bedoeld medewerking te verlenen wordt onderzocht of de mogelijkheid bestaat een zekere hoeveelheid extra gas ter beschikking te stellen. In de discussie hierover, die een landelijk karakter heeft, speelt Rijnmond een bijzondere rol, gezien zijn bevolkingsdichtheid en grote milieubelasting enerzijds en anderzijds de daar aanwezige behoefte aan aardgas. Wanneer de MICONA de nader uit te brengen adviezen heeft kunnen bestuderen zal er zeker opnieuw contact met de betrokken kamercommissies moeten plaatsvinden.

Ingaande op de vraag over de verhouding van het LNG tot kolen, deelde de bewindsman mee de indruk te hebben, dat zelfs bij een zo pessimistisch mogelijke kostencalculatie van het LNG kolengassificatie nog duurder zal uitvallen. Het gebruik van kolen zelf als energiebron stuit op milieuhygiënische bezwaren, afgezien van de hiervoor – in tegenstelling tot het aardgas – ontbrekende infrastructuur. In casu is sprake van een LNG-contract en niet van een gascontract. Het gas wordt namelijk niet aan de bron geleverd, maar in vloeibare vorm aan de haven. Voor Sonatrach is de wijze waarop het gas Algerije verlaat, irrelevant; voor de verkoper gaat het erom een goede prijs te vragen. De tot nog toe verrichte technisch-economische evaluaties wijzen uit, dat het transport vanaf de bron van het gas via pijpleidingen veel minder aantrekkelijk is dan het transport van vloeibaar aardgas. Desgewenst zal de Kamer over deze evaluaties de beschikking kunnen krijgen.

Chemische productie op basis van als LNG aangevoerd gas is niet realistisch, gezien het prijsniveau. In zoverre is het economischer om kunstmest in Algerije te maken. Ingeval Nederland een distributiefunctie zou gaan vervullen voor Noordwest-Europa zal de nu gecontracteerde jaarlijkse hoeveelheid van 4 mld. m³ vanzelfsprekend veel groter worden. Voor Nederland alleen zal de hoeveelheid niet zonder meer aanzienlijk toenemen.

Ingaande op een interruptie van de woordvoerder van de P.v.d.A.-fractie, die meende dat in de discussie een relatie zal moeten worden gelegd tussen de hoeveelheid gewenst gas en de aanlandingsplaats, zei de Minister van Economische Zaken het volgende: Er is wel degelijk de vraag gesteld welke hoeveelheid LNG zal moeten worden aangevoerd om de benodigde installatie in technisch-economisch opzicht realiseerbaar te doen zijn. Afgezien daarvan zal het element van de scheepvaartbewegingen en de daarmee gepaard gaande begeleidingsmaatregelen aandacht moeten krijgen bij de verschillende alternatieven als aanlanding aan de kust of aanlanding op een eiland. Het ICONA-advies bevat hieromtrent nog geen harde conclusie. Ook het tijdselement speelt een rol bij de keuze uit de denkbare alternatieven. Denkbaar is bovendien, dat een opstelling wordt gekozen, in die zin, dat een zekere begrenzing wordt gesteld aan de aanlanding aan de kust met het vooruitzicht in de toekomst van aanlanding op grotere schaal op een eiland. Voor een economisch verantwoorde grotere hoeveelheid, bij voorbeeld 20 mld. m³, is men afhankelijk van de bereidheid van België en Duitsland om mee te doen.

De directie en commissarissen van de Gasunie hebben hun eigen verantwoordelijkheid voor het besluit over de aanlandingsplaats. Dit neemt niet weg, dat een eventuele keuze voor Wilhelmshaven minder in aanmerking komt, omdat de werkgelegenheidseffecten, indien enigszins mogelijk, in Nederland zullen moeten worden gerealiseerd.

Rijnmond en Rotterdam zullen, evenals alle overige belanghebbende lagere overheidsinstanties, zeker worden betrokken bij de verdere besluitvormingsprocedure. Over eventuele ruilcontracten, die overigens niet eenvoudig zullen zijn te realiseren gelet op de uiteenlopende loop- en leveringstijden, zal in een later stadium, wanneer meer zicht bestaat over aanlandingsmogelijkheden van Rotterdam/Rijnmond, nader kunnen worden nagedacht. Het LNG zal worden afgewogen tegenover alle andere denkbare energiedragers, die immers alle hun eigen specifieke problemen hebben.

Het door de woordvoerder van de S.G.P. genoemde pro-argument van de reeds gedane investeringen werd door de Minister gesteund. Hij zette uiteen, dat Ruhrgas een zelfde contractuele positie inneemt tegenover Sonatrach als de Gasunie. Zowel Ruhrgas als Gasunie hebben in de gezamenlijk afgesloten overeenkomst elk 4 mld. m³ per jaar gecontracteerd. In Duitsland en in Nederland (nog afgezien van België) wordt onderzocht waar de gezamenlijke hoeveelheid LNG van 8 mld. m³ per jaar kan worden aangeland. Dit impliceert, dat eerst de mogelijkheden van Rotterdam/Rijnmond moeten worden onderzocht. De Minister zei het contract zo te lezen, dat daarin wel degelijk een verplichting is neergelegd om intensief te trachten een oplossing te vinden voor de problemen. De Gasunie zal niet over een jaar aan Sonatrach kunnen laten weten bij nader inzien, zonder dat serieus naar een oplossing is gezocht, op het LNG toch geen prijs te stellen. Een evenwichtige en toch open behandeling van het contract, waarbij, indien dat noodzakelijk blijkt, tijdig wordt medegedeeld dat de problematiek niet zal kunnen worden opgelost, ligt in de rede. Wellicht zal hierover nog nader met de vaste commissies van gedachten kunnen worden gewisseld, nadat het contract is ingezien. Ingevolge het contract is elk land zelf verantwoordelijk voor de respectievelijk in de verschillende landen te verrichten investeringen. Bij beslissing over een distributiefunctie van Nederland moet in aanmerking worden genomen, dat de bestaande Nederlandse infrastructuur reeds op het buitenland is gericht. De Minister van Economische Zaken zei op dit moment niet in staat te zijn in te gaan op de vraag hoe de meningsverhoudingen binnen de ICONA liggen.

Antwoord Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne

De bewindsvrouw van Volksgezondheid en Milieuhygiëne zei de door de P.v.d.A.-woordvoerder gedane suggestie om alle voor- en nadelen van de verschillende energiedragers onderling te vergelijken, te kunnen onderschrijven. Inderdaad zal deze afweging, waarmee in het kader van het BIPC al een begin is gemaakt, niet beperkt moeten blijven tot Nederland. Aan de mogelijkheid om de Eemshaven tot aanlandingsplaats te bestemmen besteedt het rapport van de Projectgroep LNG-Terminal wel aandacht. Gezien de situering van de aardgasconsumptie in Nederland wordt dit alternatief echter als minder voor de hand liggend beschouwd.

De Minister deelde in antwoord op de vraag of de besluitvorming binnen 13 à 14 maanden zal kunnen zijn afgerond mee, niet in staat te zijn hierover 100% zekerheid te geven. Zij zei in het algemeen de van de zijde van de V.V.D.-fractie geponeerde stelling over de verkiesbaarheid van objectieve normen voor risico-aanvaarding boven ad hoc-afwegingen te kunnen onderschrijven. De Normennota vormt daarvan het bewijs. Een zeer specifiek gebeuren als aanlanding van LNG op de Maasvlakte of op een kunstmatig eiland laat zich echter minder gemakkelijk plaatsen in een duidelijk voor categorale gevallen geschreven normenstelsel, zoals bij voorbeeld voor chemische fabrieken wordt gehanteerd. Volgens de Minister van Volksgezondheid

en Milieuhygiëne vormt het ontstaan van een gaswolk boven het wateroppervlak niet het enige risico. Dit blijkt uit het ICONA-advies, in het bijzonder uit het standpunt van de heer Reij. Het moet worden betreurd, dat de discussie in dit mondeling overleg in onvoldoende mate wordt gevoerd aan de hand van laatst bedoeld advies. Overigens ontbraken naar haar opvatting in de risico-analyse, zoals deze is neergelegd in de door TNO en door de Projectgroep LNG-Terminal uitgebrachte rapporten, nog een drietal elementen. In de eerste plaats wordt geen goed inzicht gegeven in de kans op een bliksemsnelle brand van de gaswolk. Voorts wordt daarin onvoldoende aandacht besteed aan de vraag in hoeverre een ongeval aan boord van het LNG-schip of op de terminal tot andere explosies kan leiden. Ten slotte is onduidelijk welke invloed zich bij andere bedrijven voordoende explosies kunnen hebben op het LNG-schip of op de terminal. Deze punten zullen nog nader moeten worden bestudeerd. Overeenkomstig het in het antwoord op kamervragen gestelde, zal over een en ander eerst nog nader advies worden gevraagd aan de Rijks Planologische Commissie (RPC) en aan de Interdepartementale Coördinatie Commissie voor Milieuhygiëne (ICMH), alvorens een definitief oordeel kan worden gegeven. De materie wordt door het demissionaire kabinet van zeer veel gewicht geacht; het nieuwe kabinet zal geconfronteerd worden met het spanningsveld van de vraag of de beschikbare gegevens al dan niet voldoende zijn om een beslissing te nemen. Het stellen van normen is in dit verband alleen niet afdoende omdat alle belangen en risico's zullen moeten worden afgewogen. Minister Vorrink zei altijd al de gedachte om aardgas uit Algerije aan te kopen, te hebben toegejuicht, daar aardgas als energiedrager vanuit milieuhygiënisch oogpunt zeer te prefereren is.

Antwoord Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, tevens Minister ad interim van Verkeer en Waterstaat

De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening gaf hierna tevens in zijn hoedanigheid van bewindsman ad interim van Verkeer en Waterstaat nog een korte aanvulling op hetgeen door de Ministers Vorrink en Lubbers in het voorgaande is gesteld.

In de Ministerraad zijn onlangs enkele procedurebesluiten genomen. De Minister van Verkeer en Waterstaat is coördinerend bewindsman voor Noordzee-aangelegenheden. Na onderzoek naar de mogelijkheid van een LNG-terminal in de Noordzee bleek het alternatief van aanlanding op de Maasvlakte ook in aanmerking te komen. Dit impliceert, dat de bij de reeds lang bestaande instellingen behorende besluitvormingsprocedures gevolgd zullen moeten worden. Het is de taak van de Minister van Verkeer en Waterstaat om alle relevante aspecten, waarbij vele andere departementen zijn betrokken, in een alles omvattende studie weer te geven. Hiertoe behoort, zo is afgesproken, ook het inventariseren, met behulp van de verschillende departementen van de voor de besluitvorming noodzakelijke procedures. Naast een regeringsbesluit zijn immers beslissingen vereist van provincies, van Rijnmond en van Rotterdam, waarbij op gepaste politieke wijze inspraak zal moeten plaatsvinden. Procedureel worden alle verwickelingen gecoördineerd door de bewindsman van Verkeer en Waterstaat. Weliswaar zal het LNG eerst in 1984 arriveren, maar een principebesluit over de wijze van aanlanding moet op veel kortere termijn worden genomen.

Naar het oordeel van de Minister zou de Eemshaven, afgezien van het bezwaar van de te grote afstand tot het gebruiksgebied, ook op grond van nautische bezwaren minder in aanmerking komen. Overigens zal een eventuele voorkeur voor de Maasvlakte niet de mogelijkheid in de weg staan, dat uiteindelijk toch definitief wordt gekozen voor een terminaleiland of voor een andere landlokatie, ingeval de besluitvormingsprocedure voor de Maasvlakte negatief uitvalt. De hiervoor bedoelde inventarisatie, die op zeer korte termijn zal dienen te zijn gerealiseerd, zal moeten uitwijzen of de besluitvormingsprocedure binnen de beschikbare termijn afgerond kan worden.

Aanvullende opmerkingen

De Minister van Economische Zaken voegde toe, dat hier in goed bestuur en samenwerking getracht moet worden een oplossing te vinden binnen ongeveer veertien maanden. Op 31 december 1978 zal vanzelfsprekend niet alles geregeld kunnen zijn; er zal bij voorbeeld nog geen hinderwetvergunning zijn afgegeven. Wel moet de Gasunie dan al kunnen beslissen over de vraag of de in het contract gestelde voorwaarden in voldoende mate zijn vervuld, zodat de volgende fase kan worden ingegaan waarin de betrokken instanties verdere deelbeslissingen zullen moeten nemen.

De Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne wees op het feit, dat de Minister van Economische Zaken eerst zijn goedkeuring heeft verleend aan het contract na overleg met de betrokken lagere overheidsinstanties.

Nadere discussie

In de tweede termijn zei het voor de fractie van D'66 sprekende lid de indruk te hebben, dat na de inmiddels verleende ministeriële goedkeuring de lagere overheden onder zware druk worden gezet om toestemming te verlenen. Zij deed het uitdrukkelijke verzoek dat de kamercommissies over de verdere gang van zaken, na het gereedkomen van de inventarisatie, zo snel mogelijk zullen worden ingelicht.

Van de kant van de P.P.R.-fractie werd de Minister van Economische Zaken gevraagd of de mogelijkheid van gasaanvoer uit Algerije door middel van een pijpleiding via Sicilië nog nader zal worden onderzocht. Dit lid vroeg voorts of de medewerking van de Regering voor de financiering van de benodigde investeringen werkelijk noodzakelijk is. Gaat het hier om goedkeuring van de voor de financiering aan te gane verplichtingen of om daadwerkelijke beschikbaarstelling van gelden?

Welke financiële verplichtingen zal de Gasunie hebben, indien over een jaar mocht blijken, dat het contract niet zal worden gerealiseerd? Zal de Nederlandse Regering nog moeten bijdragen ingeval een schadeclaim door Sonatrach wordt ingediend, zo vroeg de woordvoester van de fractie van de P.v.d.A.

Door leden van de fractie van het C.D.A. werden de bewindslieden een drietal vragen voorgelegd: Op welke termijn kan inventarisatie van de vereiste besluitvormingsprocedure door de Kamer tegemoet worden gezien? Is er enige zekerheid voor een alternatieve uitwijkmogelijkheid naar Duitsland ingeval aanlanding in Nederland niet te realiseren zou zijn? In hoeverre vormt deze problematiek onderwerp van overleg in EEG-verband?

In zijn antwoord op de in tweede ronde gestelde vragen deed Minister Lubbers allereerst het voorstel aan de betrokken kamercommissies om elke drie maanden in het kader van het periodiek te voeren mondeling overleg op de agenda te plaatsen «voortgang van het aanlandingsoverleg met andere landen». Het wordt zinvol geacht om op korte termijn het overleg met Duitsland en België aan te vangen, hetgeen aan de Gasunie zal worden meege-deeld.

Over de aan de financiering van de investeringen te verlenen overheids-medewerking zei de bewindsman, dat een eventueel aan te leggen eiland staats eigendom zal zijn; voor aanlanding op de Maasvlakte als alternatief draagt uitsluitend de Gasunie financiële verantwoordelijkheid. De overheid heeft hierin wel enige invloed, die eventueel is hard te maken via aanwijzingen aan de DSM-commissarissen. Van kosten bij niet-realiseren van het contract zal volgens de Minister alleen sprake zijn, indien Nederland, in strijd met de intentie van de overeenkomst, niet serieus tracht het contract te effectueren, hetzij op eigen kracht hetzij in samenwerking met Duitsland of België. Van EEG-overleg is geen sprake.

Volgens Minister Vorrink is het onjuist om te spreken van een fait accompli, waarvoor de lagere overheden zich gesteld zouden zien. De lagere overheden zijn immers op de hoogte en kunnen op dit moment al bij monde van hun gekozen vertegenwoordigende lichamen van zich doen horen.

Aan het slot van het mondeling overleg deelde Minister Gruijters mee te verwachten, dat de inventarisatie van de procedures en van de materiële problemen ongeveer een maand in beslag zal nemen. Er zal nu al een parallelschakeling van de procedures kunnen plaatsvinden, gelet op de thans bestaande betrokkenheid van de lagere overheden. De lagere overheden behouden hun autonome bevoegdheden, ook indien de Regering een uitgesproken standpunt inneemt.

De fungerend voorzitter van de vaste Commissie voor Economische Zaken,
Van Houwelingen

De fungerend voorzitter van de vaste Commissie voor Sociale Zaken,
Van Leeuwen

De fungerend voorzitter van de vaste Commissie voor Milieuhygiëne,
Epema-Brugman

De fungerend voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en
Waterstaat,
Schakel

De fungerend voorzitter van de vaste Commissie voor Volkshuisvesting en
Ruimtelijke Ordening,
Aantjes

De (wnd.) griffier van de vaste Commissie voor Economische Zaken,
Vrins