

Zitting 1978–1979

14 626

Rapport onderzoek aanvoer vloeibaar aardgas (LNG) in Nederland

Nr. 12

De vroegere stukken zijn gedrukt in de zittingen 1977 en 1977–1978

VERSLAG

Vastgesteld 18 oktober 1978

De bijzondere commissie,¹ ingesteld voor de voorbereiding van de openbare beraadslaging over het onderhavige onderwerp, heeft op maandag 9 oktober gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van een aantal daartoe uitgenodigde organisaties, te weten:

1. de NV Nederlandse Gasunie;
2. een bestuurlijke delegatie uit Groningen, bestaande uit leden van gedeputeerde staten, de burgemeester van Uithuizermeeden, de directeur van het Havenschap Delfzijl en enkele ambtenaren van de provincie;
3. een bestuurlijke delegatie uit Zuid-Holland, bestaande uit leden van gedeputeerde staten, een wethouder en ambtenaren van de gemeente Rotterdam en leden van het dagelijks bestuur en een ambtenaar van het Openbaar Lichaam Rijnmond;
4. nautische deskundigen, vertegenwoordigers van het Nederlands Maritiem Instituut, de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, de Vereniging de «Nederlandse Loods» en de Vereniging van Rotterdamse Havenloodsen;
5. de milieubeschermingsorganisaties, verenigd in de Werkgroep Noordzee.

De schriftelijke commentaren van al deze organisaties, alsmede de andere ontvangen commentaren liggen ter inzage bij het commissiesecretariaat.

De commissie heeft besloten de onderstaande vragen aan de Regering te stellen.

1. Het contract met Sonatrach bevat een bepaling, dat uiterlijk 31 december 1978 de aanlanding, het transport en de financiering van tankers en installaties op een voor alle contractpartners genoegzame wijze moeten zijn geregeld. In een zogenaamde «side letter» is bepaald, dat voor 31 oktober 1978 de plaats van aanlanding moet zijn medegedeeld. Welke is de relatie tussen het contract en de «side letter»? Wat betekent in het contract de «aanlanding», anders dan de plaats van aanlanding? Zijn aanlanding, transport en financiering voor 31 december 1978 op genoegzame wijze te regelen? (Zie 14 626, nr. 5, blz. 2.)

¹ Samenstelling: Porthoine (VVD), Van Rossum (SGP), Hermsen (CDA), Epema-Brugman (PvdA), Jansen (PPR), Hartmeijer (PvdA), De Boois (PvdA), Scherpenhuizen (VVD), Van Houwelingen (CDA), Van der Doef (PvdA), voorzitter, Van der Hek (PvdA), Rienks (PvdA), Beumer (CDA), Braams (VVD), Van Dijk (CDA), Eversdijk (CDA), Spieker (PvdA), Lambers-Hacquebard (D'66), Lubbers (CDA), ondervoorzitter, Andela-Baur (CDA) en Bolkestein (VVD).

2. Zijn in het contract met Sonatrach mogelijkheden ingebouwd om grotere quanta dan 4 miljard kubieke meter per jaar af te nemen? Zo ja, zijn dan bepalingen opgenomen over de voorwaarden waaronder meer LNG kan worden afgenomen?

3. Kan nadere informatie worden gegeven over de wijze waarop aansprakelijkheid en schadevergoeding bij eventuele calamiteiten zijn geregeld? In hoeverre worden schadeverzekeringen ter zake van opslag, verwerking en transport negatief beïnvloed in het geval van LNG? (Zie 14 626, nr. 10, blz. 3.)

4. Is een koppeling van de regimes voor de aanvoer van LPG en LNG mogelijk en gewenst? Is een vergelijkende risico-analyse mogelijk ter zake van het transport, de opslag en de verwerking van LPG en LNG, gezien de fysische en chemische verschillen tussen LPG en LNG? Welk oordeel heeft de Regering over de door Rotterdam voorgestelde combinatie van aanlandingsfaciliteiten voor LPG en LNG?

5. Op welke wijze is door de lagere overheden aan de bevolking de gelegenheid geboden tot inspraak, met name in het kader van de standpuntbepaling over de plaats van aanlanding, respectievelijk de Maasvlakte en de Eemshaven? (Zie 14 626, nr. 11, blz. 6.)

6. Kan een meer gespecificeerde opgave worden verstrekt van de eindprijverschillen van LNG en buisleidinggas, als gevolg waarvan een beter inzicht ontstaat over de kostprijs (= aankoopprijs) en de transport- en verwerkingsprijs? Is voor Sonatrach de wijze waarop het gas Algerije verlaat relevant? Welke specifieke problemen zijn verbonden aan de omzetting van het LNG-contract in een buisleidingcontract? (Zie 14 626, nr. 11, blz. 7.)

7. Bij de verklaring van de prijsverschillen tussen per buisleiding getransporteerd gas en per tanker vervoerd LNG wordt uitgegaan van een lineair verband tussen kosten en afstand. Is een dergelijk lineair verband onafhankelijk van de tankergrootte c.q. de buisdiameter? Met andere woorden blijft de relatie lineair, en zo ja, blijft de helling van de lijn er gelijk? Is een nadere aanduiding te geven van het snijpunt van de kosten-afstand-relaties? (Zie 14 626, nr. 9, blz. 5.)

8. Zijn ter zake van de leveringscontracten van Nederlands aardgas aan Italië bindende afspraken gemaakt over het gebruik c.q. het beschikbaar houden van de buisleidingen na afloop van de contractperiode, derhalve na 1994?

9. In hoeverre wordt de mogelijkheid van doorvoer van LNG beperkt door de aanlanding in de Eemshaven?

10. Deelt de Regering de (tijdens de besprekingen van de bijzondere commissie op 9 oktober jl. vernomen) opvatting, dat het aanvarings- en strandingsrisico kan toenemen met het tonnage van de LNG-schepen (moeilijke manoeuvreerbaarheid, langere uitloopsnelheid, ankerproblemen)? Op grond waarvan komt de Regering tot de stelling, dat de Maasvlakte een geringere kans geeft op kritieke aanvaringen? Is daarbij rekening gehouden met het aantal en de aard van de scheepsbewegingen bij de Maasvlakte, alsmede met variabele weersomstandigheden?

11. Kan de Regering een nadere reactie geven op het laatste rapport van de KNRV? In hoeverre speelt bij de standpuntbepaling van de KNRV een rol dat de KNRV sedert 1974 geen overleg heeft gevoerd met het Havenschap Delfzijl? Is het overigens juist, dat bij de door de KNRV gerelativeerde rapportage van het NSP zowel loodsen uit Rijnmond als uit Delfzijl betrokken zijn geweest?

12. Welke zijn de «onzekere toekomstige ontwikkelingen» (zie 14 626, nr. 11, blz. 12) op grond waarvan de meerkosten van de lokatie Eemshaven voor LNG-aanlanding niet goed te kwantificeren zijn? Hebben deze meerkosten te maken met de initiële kosten, de transportkosten, of de jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden? Zijn de meerkosten bij de Maasvlakte wel exact te ramen?

Is een globale aanduiding te geven van de fractionele verhoging van de kostprijs per m³ gas?

13. Op grond waarvan bestaat de verwachting, dat het overleg met de Bondsrepubliek Duitsland bevredigend en tijdig kan worden afgerond, zowel tegen de achtergrond van de in het contract met Sonatrach vastgelegde data, als in verband met de realisatieduur van 5,5 jaar van de LNG-terminal?

Is overigens in het overleg met de Bondsrepubliek over de aanlanding van LNG in de Eemshaven de zogenaamde Dollardhafen direct of indirect ter sprake gekomen of gebracht?

14. Kunnen vergelijkende cijfers worden medegedeeld ter zake van de stremmingen van de overige scheepvaart in aantallen en inhoud van het aantal schepen, dat wordt gehinderd? (14 626, nr. 11, bijlage 2.)

15. Kan nadere informatie worden verstrekt ter zake van het aantal gewonden en de materiele schade aan derden bij een maximaal effect van een maximaal ongeval op Maasvlakte, respectievelijk in Eemshaven?

16. Op grond van welke argumentatie worden vervolgactiviteiten van de LNG-aanlanding in de Eemshaven, althans de aantrekking daarvan, zeer gering geacht? Is daarbij wel rekening gehouden met de zogenaamde cryogene industrie?

Kan de afscheiding van ethaan uit LNG de kans op positieve volgeffecten voor de Eemshaven vergroten? Is de Regering bereid bij bevestigend antwoord bij Sonatrach aan te dringen op afspraken over het ethaangehalte van het in te voeren LNG?

17. Is de markt voor vloeibaar aardgas een kopers- of een verkopersmarkt?

18. Kan de kostprijs per m³ doorgezet gas gegeven worden, zoals toegezegd tijdens het mondeling overleg op 23 juni 1978?

19. Kunnen de basisgegevens voor de gemaakte kosten/batenanalyse bekend gemaakt worden?

20. Welke zekerheid is er dat Sonatrach de lokatie waar de tankschepen geladen kunnen worden voor of op 31 oktober bekend maakt? Is de zekerheid er dat de installaties in Algerije op tijd klaar zijn om aan het contract te voldoen?

21. Is het «technisch» mogelijk een opschuiving van de datum van 31 oktober te krijgen, met instandhouding van het contract?

22. Zijn in 1984 de technische mogelijkheden in Duitsland en België aanwezig om «onze» 4 mld. m³ gas/jaar in te voeren?

23. Bij welke aanloopfrequentie van tankers die LNG (of LPG etc.) vervoeren via de toegang van de Rotterdamse Waterweg zal het overige scheepvaartverkeer te veel belemmerd worden?

24. Kan er op grond van het contract een gedeeltelijke uitruil bij voorbeeld tot 1994 met Italië plaatsvinden?

25. Kan op basis van de beschikbare nautische gegevens voor Eemshaven en Europoort worden aangegeven:
- de kans dat een schip dat op een bepaald tijdstip uit Algerije is vertrokken zonder vertraging kan aanlanden?
 - de kans op een vertraging van x dagen?
Een en ander gespecificeerd per maand.
Hoe werkt de kans op vertraging door in de transportprijs?
26. Voor wiens rekening komen de kosten van de noodzakelijke infrastructurale voorzieningen?
27. Voorziet het contract Gasunie-Sonatrach in de mogelijkheid van cessie? Zo ja, wat zouden de financiële gevolgen van die cessie voor de Gasunie zijn?
28. Indien over een soortgelijk contract als tussen Gasunie en Sonatrach is gesloten, nu zou worden onderhandeld, zou een dergelijk nieuw contract naar alle waarschijnlijkheid op voordeliger of op onvoordeliger voorwaarden tot stand kunnen komen, en in welke mate?
29. Welke meerkosten zouden voor rekening van de Gasunie komen indien de verschepingshaven niet Arzew maar Skikda zou zijn?
30. Wanneer zal de geprojecteerde pijpleiding voor aardgas van Noord-Afrika naar Italië voltooid zijn?
31. Tot welk jaar duren de leveranties van de Gasunie aan Italië onder het huidige contract? Om hoeveel gas gaat het in dat contract? Zou de beëindiging ervan de pijpleiding kunnen worden gebruikt voor leveranties van of via Italië aan Nederland? Wat stelt het contract met Italië over eventuele blijvende beschikbaarheid van de pijpleiding aan dat land?
32. Hoe wordt de mogelijkheid getaxeerd van doorverkoop van Algerijns gas aan Duitse afnemers? Om welke hoeveelheden zou het daarbij gaan en welke waarschijnlijkheden zouden aan die verschillende hoeveelheden kunnen worden gegeven?
33. Hoeveel ton per jaar C₂, C₃ en C₄ zou uit de overeengekomen hoeveelheden Algerijns gas kunnen worden geëxtraheerd?
34. Van welke orde van grootte zijn de investeringen die nodig zouden zijn om de beschikbare koude-energie om te zetten in elektriciteit? Hoeveel elektriciteit zou 4 mld. m³ aardgas per jaar op die manier produceren? En 12 mld. m³ per jaar?
35. Welk percentage keel clearance wordt te allen tijde voor tankers van 165 000 m³ vereist en welke LNG-carrier mag representatief worden geacht voor een grote klasse van gastankers die reeds in de vaart zijn, dan wel in de toekomst in de vaart komen?
36. Welke baggerwerkzaamheden zouden nodig zijn om de Eemshaven ook bij laag water toegankelijk te maken voor tankers van 125 000 m³? En van 165 000 m³? En hoeveel zou dat kosten? Welke werken hiervan zouden in ieder geval uitgevoerd worden?
37. Over welke lengte is de vaargeul naar de Eemshaven niet breder dan 400 m? Kan inzicht worden verschaft in de breedte van het breder deel van de vaargeul?
38. Kan het oude mijnenveld voor de kust van de Eemshaven worden opgeruimd? Zo ja, tegen ongeveer welke kosten? Is opruiming hiervan noodzakelijk?

39. Zijn nu sleepboten aanwezig in Eemshaven? Zo ja, van welk vermogen? Welk vermogen is vereist voor tankers van 125 000 m³?

40. Is er reden aan te nemen dat een particuliere onderneming (een sleepbo(o)t(en) van voldoende capaciteit in de Eemshaven zal stationeren?

41. Hoeveel sleepboten zijn in Emden aanwezig en van welk vermogen? Zouden die sleepboten kunnen worden gebruikt ten behoeve van de gastankers uit Algerije? Zo ja, tegen welke kosten?

42. Gedurende gemiddeld hoeveel dagen per jaar (verdeeld naar maand) heerst er in de Eemshaven een wind van kracht zeven?

43. Onder wiens beheer fungeert de walradarketen in Eemshaven?

44. Kunnen de bewindslieden – naar aanleiding van de opstelling van Rijnmond en Rotterdam – nader ingaan op gecombineerde aanlanding van LNG en LPG, met name wat betreft de daarbij optredende risicofactoren (cumulatierisico's)? Kan hierbij ook worden betrokken hetgeen voor de distributieketen van LPG wordt gesteld in het rapport van het US General Accounting Office vgl. 14 626, nr. 10, punt 2)?

45. Wat houdt het «consortiumverband» tussen Gasunie en Ruhrgas AG en Salzgitter GmbH precies in; is het juist dat het contract Gasunie-Sonatrach wél als een afzonderlijk contract beschouwd kan worden, zodat eventuele wijziging van onderdelen van dit contract los kan staan van de relatie tussen de Duitse maatschappijen en Sonatrach?

46. Wanneer verwacht men dat vanuit Algerije wordt voldaan aan de contractuele verplichting de plaats van verscheping bekend te maken? Is hierbij overschrijding van de afgesproken datum te verwachten?

47. Hoe zijn thans de vooruitzichten dat Algerije tijdig de benodigde installaties klaar zal kunnen hebben; heeft men de hiervoor benodigde financiering rond en in hoeverre is hierbij het aantrekken van financiële middelen in Nederland in het geding?

48. Is de – onder meer in het gesprek van de bijzondere commissie met een delegatie van de Gasunie bevestigde – indruk juist, dat in elk geval niet hard valt te maken, dat het bedingen van enig uitstel, (bij voorbeeld om de wijze van aanvoer nader te bezien en omzetting in een gasleverantiecontract te overwegen) ertoe zou leiden, dat de beschikbaarheid van de gecontracteerde 4 mld. m³ gas voor Nederland in het geding komt?

49. Zijn inmiddels nadere besprekingen gevoerd met de autoriteiten van de Bondsrepubliek Duitsland in verband met mogelijke vestiging van een aanlandingsplaats in de Eemshaven? Waarop is de verwachting gebaseerd, dat het internationaal overleg geen belemmeringen zal opleveren? Als Nederland zich heeft vastgelegd ten opzichte van Algerije op aanlanding in de Eemshaven voordat het overleg met de Duitse autoriteiten hierover is afgerond, brengt dat Nederland dan niet in een zeer afhankelijke positie in het internationale overleg over de ontwikkelingen in het Eems-Dollardgebied?

50. Is het juist dat ten aanzien van invoer van meer dan 4 mld. m³ gas op dit moment geen vastomlijnde vooruitzichten op verdere gasleveranties bestaan? Welke leveranciers staan de Regering voor ogen voor de invulling van de streefcijfers van 10 à 15 mld. m³/jaar in 1995?

51. A. Onderkennen de bewindslieden dat:

1. het in de Energienota gestelde over de invoer van aardgas geen eenduidig antwoord oplevert met betrekking tot de wijze van invoer en de omvang van de in te voeren hoeveelheid;

2. sinds de opstelling van de Energienota zich verdere ontwikkelingen hebben voorgedaan, onder andere met betrekking tot het aardgasverbruik en de verwachtingen ten aanzien van de toekomstige beschikbaarheid van Nederlands aardgas en van Noordzeegas;

3. de in de Energienota geformuleerde centrale doelstelling van het energiebeleid een zo efficiënt mogelijk verbruik, dus het ten volle benutten van mogelijkheden van energiebesparing, voorop stelt?

B. Mag hieruit de conclusie getrokken worden, dat:

1. de door de Regering genoemde streefcijfers nog verder in discussie zullen moeten komen, niet alleen in het licht van de Nederlandse energiepolitiek, maar ook wat betreft verdere implicaties onder andere op het gebied van veiligheid en inpassing in het Europese energiebeleid, zodat aan mogelijke additionele invoer geen argument ontleend kan worden voor de wenselijkheid op dit moment om het Algerijnse gas in vloeibare vorm aan te voeren;

2. de urgentie van beschikbaarheid van de gecontracteerde 4 mld. m³ bezien moet worden in het licht van de huidige aardgassituatie;

3. gewaarborgd dient te worden dat de voorgenomen aardgasinvoer op geen enkele wijze afbreuk doet aan maximale besparingsinspanning en zeker additionele invoer tot 15 mld. m³ vergeleken moet worden met verdere mogelijkheden van energiebesparing?

C. Op welke wijze geeft de Regering deze conclusie nader inhoud?

52. Kan de kostenvergelijking tussen aanvoer in LNG-vorm en per pijpleiding (als gegeven in 14 626, nr. 9, blz. 4 e.v.) nader worden onderbouwd en uitgewerkt, daarbij met name ingaand op de volgende punten:

– de mogelijkheid van het optimaal benutten van reeds bestaande leidingen;

– bijstelling van de op blz. 6 gegeven bedragen voor zover deze investeringen betreffen die niet ten volle zijn toe te rekenen aan doorvoer van het gas naar Nederland;

– nadere specificatie van het opgegeven kostenverschil van vervoer van Noord-Italië naar Nederland per pijpleiding (4,0 ct. en via extra zeetransport van LNG (0,6 ct);

– een specificatie van de kostenbesparing op het totale in gasvorm in plaats van als LNG door het wegvallen van aan transport in LNG-vorm toe te rekenen kosten van kapitaalsinwesteringen voor de bouw van liquefactie-installaties, LNG-tankers, ontvangsterminal en de verdere voor aanlanding te treffen voorzieningen?

53. Is de mogelijkheid van ruil met Italië gedurende de eerste periode van de looptijd van het contract Gasunie-Sonatracht ooit in concreto tegenover Italië, Algerije en Tunesië ter sprake gebracht? Zo neen, waarom niet, in aanmerking nemende dat

– het contract Nederland-Italië tot 1994 loopt, zodat de overlapping met de looptijd van het contract Gasunie-Sonatracht altijd nog 9 jaar bedraagt;

– de van Algerije naar Italië aan te leggen pijpleiding het argument dat de bereidheid tot ruil met een LNG-contract ontbreekt, ontkracht;

– Nederland zich garant kan blijven stellen voor de leverantie aan Italië, zodat het argument van spreiding van leverantie vervalt;

– een ruil voor de eerste periode de ruimte biedt om de hele problematiek van aardgasinvoer in Nederland aan een meer fundamentele besluitvorming te onderwerpen en hiervoor met name uit veiligheidsoverwegingen beter blijvende oplossingen te zoeken?

54. Kan een commentaar worden gegeven op het rapport «Nautische aspecten van de aanlanding van LNG» van het Nederlands Maritiem Instituut (SNAC-146, rapport SRC-203; Rotterdam, 4 oktober 1978)?

Kan in aansluiting daarop ook worden ingegaan op de betekenis van onvoorspelbare c.q. onbeheersbare ricicoverhogende factoren – zoals meteorologische factoren en het vaargedrag van andere schepen – gedurende het hele transport vanaf Algerije? Is de conclusie gerechtvaardigd, dat de route te lang is om meteorologische condities te kunnen incalculeren?

Is het ontbreken van scheepvaartbegeleiding (er is alleen een informatie-systeem) in het Nauw van Calais niet een factor die voor de Regering de wenselijkheid van een route om Schotland tot punt van overweging moet maken uit een oogpunt van het verzekeren van een ongestoorde aanvoer zowel als uit veiligheidsoverwegingen, ook al spelen die buiten Nederlands territorium?

55. Hoeveel van de in de aspectsgewijze vergelijking voor de Eemshaven aangegeven arbeidsplaatsen (tijdelijke en blijvende) kunnen naar verwachting worden bezet vanuit het arbeidsaanbod in de noordelijke provincies?

56. Hoe valt de contradictie te verklaren tussen enerzijds de motivatie voor de keus voor de Eemshaven «dat de LNG-terminal de zo noodzakelijke impuls voor de werkgelegenheid in het Noorden zou kunnen leveren», en anderzijds de ook uit de aspectsgewijze vergelijking blijvende zeer geringe concrete effecten voor de noordelijke economie? Kunnen de bewindslieden uitleggen waarom het bedrag van de meerkosten van aanlanding in de Eemshaven ten opzichte van Maasvlakte B (dat de Regering kennelijk, daargelaten de LNG-aanlanding als zodanig, over heeft voor een extra stimulans voor het noorden) niet bestemd wordt voor projecten met meer effect qua blijvende werkgelegenheid en qua multiplier?

57. Is rekening gehouden met de mogelijkheid van een negatief psychologisch effect van de aanwezigheid van een LNG-terminal op de aantrekkingskracht van het Eemsmondgebied als vestigingsplaats voor andere soorten bedrijvigheid?

58. Is bij de in de aspectsgewijze vergelijking opgenomen kostenopgave uitgegaan van kostenberekeningen voor terminal, zeetransport en risicobeperkende voorzieningen etc. op basis van toepassing van «best technical means»?

59. Welke consequenties trekken de bewindslieden uit de omstandigheid, dat naarmate de tonnemaat groter wordt het ankeren van tankers in noodsituaties problematischer wordt (zoals geïllustreerd door het ongeval met de Amoco Cadiz); achten zij een inhoud van 125 000 m³ voor een risicodragend transport nog verantwoord? Welke kostenverschillen treden op bij gebruik van tankers van verschillende capaciteit; van welke capaciteit is uitgegaan bij de berekening van de kosten van zeetransport?

60. Hoe zijn de in het blokje «milieuhygiëne» van de aspectsgewijze vergelijking aangegeven negatieve gevolgen van aanlanding in de Eemshaven te rijmen met het beleidsuitgangspunt van bescherming van het Waddengebied in het algemeen en van het Eems-Dollard-estuarium (als beschermd natuurgebied) in het bijzonder? Wat heeft het «inschakelen van de voorlopige Interdepartementale Waddenzeecommissie» ingehouden?

61. Hoe is de aanwezigheid van recreanten (die door het jaar heen sterk uiteen kan lopen) verwerkt in de berekening van het maximaal ongevalseffect? Van welk soort ongeval is bij de berekening van dit maximaal effect uitgegaan? Welke zone waarbinnen gevolgen optreden is hierbij verondersteld? Waarom is de materiële schade niet gekwantificeerd? Wat zijn de maximale effecten bij cumulatierisico's; tot het uitsluiten van welke andere activiteiten binnen welke zones geeft dit aanleiding?

62. Is de bewindsman van mening dat alle betrokkenen voldoende bij de inspraak betrokken zijn geweest?

63. Welke afspraken zullen er worden gemaakt met de Bondsrepubliek Duitsland ten aanzien van de Dollard, de Eemsmond, eventueel grensverlegging en het akkoord gaan met uitbreiding van de haven van Emden?

64. Is het waar dat er bij AKZO plannen bestaan tot uitsluiting van de chloorfabriek in Delfzijl en deze naar Rotterdam te verplaatsen? Hebben deze plannen iets te maken met het besluit de LNG-aanlanding in Delfzijl te doen plaats hebben?

65. Is het waar dat nieuwe industrieën sinds het kabinetsbesluit over de LNG-aanlanding afgezien hebben van een vestiging in Delfzijl in verband met de veiligheid en/of milieugevaren? Zo ja, om welke gaat het dan en hoeveel arbeidsplaatsen zijn daarbij betrokken?

66. Om welk soort werkgelegenheid gaat het bij de vestiging van nieuwe, met de LNG-terminal verband houdende, bedrijven? Hoeveel arbeidsplaatsen?

67. Is het waar, dat de werkgelegenheid op de terminal zelf te gespecialiseerd zal zijn om enig effect te hebben op de heersende werkloosheid in Groningen?

68. Waarom verwacht de Regering van de aanlanding van LNG in Delfzijl een groot positief effect op de werkgelegenheid, waar de aanwezigheid van reusachtige voorraden aardgas in de Groningse bodem dit effect niet heeft gehad?

69. Wat is er bekend over nieuwe aanlandingscontracten gezien de grote overcapaciteit van de terminal, wanneer het gaat om het leveringscontract met Algerije?

70. Wil de Minister ingaan op de noodzaak van de aanlanding gezien de onlangs bekend geworden cijfers over de aanwezigheid van aardgas in Nederland en op het Nederlandse deel van het continentaal plat?

Onder het voorbehoud dat de Regering op bovenstaande vragen tijdig voor de openbare behandeling schriftelijk zal antwoorden, acht de commissie die openbare behandeling hiermee genoegzaam voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van der Doef

De griffier van de commissie,
Hubert