



B-124

Green Deal LNG: Rijn en Wadden

Partijen:

1. De Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, de heer drs. M.J.M. Verhagen en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de heer J.J. Atsma, ieder handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, samen hierna te noemen: Rijksoverheid;
2. Havenbedrijf Rotterdam N.V., te dezen vertegenwoordigd door de president directeur de heer ir.drs. H.N.J. Smits;
3. Stichting Energy Valley, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter de heer drs. G. van Werven;
4. Deltalinqs, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter de heer M.W. van Sluis, RA;
5. Stichting LNG TR&D, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter van het bestuur de heer dr. A.J. Dalhuijsen;

samen (nrs. 2 tot en met 5) hierna te noemen: de Green Deal LNG partners:

Hierna samen te noemen: Partijen;

Algemene overwegingen:

1. Het kabinet beoogt een algemene Green Deal met de samenleving, die bijdraagt aan verduurzaming van de maatschappij op korte en langere termijn en die lonend is voor overheid en maatschappij. Doel van de Green Deal is laten zien dat groen en groei hand in hand gaan.
2. Partijen zien publiekprivate samenwerking als de beste manier om verduurzaming van de Nederlandse economie te versnellen en hier ook economisch van te profiteren. Deze unieke gezamenlijke aanpak is in Nederland op andere terreinen zeer succesvol en de Green Deal zal hierop voortbouwen. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn onmisbaar om deze verduurzaming mogelijk te maken.
3. Bij de Green Deal gaat het om concrete duurzame initiatieven, waarbij barrières verdwijnen, innovaties ontwikkeld, gefinancierd en toegepast worden en duurzame kansen worden benut. In de praktijk loopt de maatschappij tegen belemmeringen aan die in de weg staan aan initiatieven die leiden tot een verdere verduurzaming.
4. In de Green Deal willen partijen concrete afspraken maken die deze belemmeringen wegnemen, zodat de initiatieven die anders moeilijk van de grond komen ruim baan krijgen. Deze initiatieven kunnen vervolgens ook als voorbeeldfunctie dienen voor andere partijen en daarmee de totale markt in beweging zetten.
5. De voor de Green Deal geïnventariseerde projecten van initiatiefnemers zijn door het wegnemen van de beschreven belemmeringen potentieel succesvol, kunnen op korte termijn resultaten opleveren en kunnen uitmonden in nieuwe economische activiteiten of kostenbesparingen op korte of langere termijn voor het bedrijfsleven. De resultaten van een concrete Green Deal kunnen daarna toepasselijk zijn op andere, vergelijkbare projecten, waardoor de reikwijdte van de Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.



Specifieke overwegingen Green Deal LNG: Rijn en Wadden

Doel Green Deal

Gebruik van Liquid Natural Gas (LNG) in de binnenvaart, de visserij en de zeevaart (hierna gezamenlijk benoemd als scheepvaart) en zwaar wegtransport brengt grote economische, milieu-, natuur- en gezondheidsvoordelen met zich mee. Toch ontwikkelt deze optie zich niet vanzelf, er is sprake van een kip-ei-probleem: de overstap naar LNG vindt alleen plaats als er voldoende aanbod/infrastructuur is, en er wordt slechts voldoende aanbod/infrastructuur ontwikkeld als er voldoende op LNG wordt overgeschakeld mede als gevolg van de introductie van stabiele positieve randvoorwaarden (investeringsklimaat, wetgeving, maatschappelijke en bestuurlijke acceptatie) die deze systeemverandering over de drempel kunnen helpen. Samenwerking tussen sleutelpartijen in een publiek-privaat-partnerschap is nodig om deze situatie te doorbreken en om te zetten in een positieve spiraal. Als de kip-ei-situatie eenmaal is doorbroken en een kritische massa voor LNG-infrastructuur en –gebruik is gecreëerd, kan de verdere uitrol vervolgens kosteneffectief verlopen. Daarop richt zich deze Green Deal LNG Rijn & Wadden.

Kansen en voordelen LNG

Inzet van LNG voor scheepvaart en zwaar wegtransport versterkt de goede economische positie van ons land op het gebied van gas, en sluit nauw aan bij het concept van de gasrotonde. Inzet van LNG is voor de scheepvaart en in mindere mate voor het zware wegtransport een van de opties om de milieubelasting sterk terug te dringen, en is ook nog eens kosteneffectief als de aanlopdrempel eenmaal is geslecht. Tevens maakt de vervanging van vloeibare brandstoffen door LNG minder afhankelijk van olie: gas is wereldwijd ruim voorradig, de voorraden zijn goed gespreid, waar een stabiliserend effect op de prijzen van uitgaat. Naast de economische en werkgelegenheidsvoordelen zijn de milieu- en gezondheidseffecten zeer positief. Emissies van NO_x, SO₂ en fijnstof dalen drastisch, de geluidbelasting neemt sterk af, alsmede de uitstoot van CO₂. Op langere termijn kan verdere vergroening plaatsvinden door opvoeren van het aandeel Bio-LNG: LNG gebaseerd op organische (i.t.t. fossiele) koolstof.

Verscheidende bedrijven zijn zich al aan het voorbereiden op de uitrol en hebben vergaande investeringsplannen. Het gaat daarbij onder andere om het realiseren van een *breaking bulk terminal* bij de Gate terminal in Rotterdam en om het realiseren van een distributiestructuur voor heel Nederland. Om de marktintroductie van LNG als transportbrandstof voor scheepvaart en zwaar wegtransport (samen: *small scale LNG*) te versnellen is het noodzakelijk om de investeringsbereidheid van de sector te bevorderen door de haalbaarheid van businessplannen te verhogen. Een deels tijdelijk en voor de Rijksoverheid budgetneutraal palet aan afspraken en maatregelen is te ontwikkelen dat een first mover/launching customer-coalitie van alle stakeholders in de keten (LNG-eigenaren, LNG-hoteliërs, LNG-brandstofleveranciers, LNG-gebruikers) door de aanloopperiode heen helpt.

De basisgedachte is via deze Green Deal een robuust LNG-gebruiksvolume te creëren waarmee de marktintroductie wordt aangejaagd en LNG een competitief alternatief wordt voor de inzet van traditionele brandstoffen in scheepvaart en zwaar wegtransport.

Samenwerking

Deze Green Deal voorziet daarom in een samenwerking tussen:

- bedrijfsleven, zowel aan de aanbodzijde (LNG, infrastructuur) als aan de vraagzijde (scheepvaart, zwaar wegtransport), voor de benodigde investeringen die in samenwerking zullen moeten worden gedaan;
- rijksoverheid, voor het wegnemen van barrières die op landelijk niveau spelen, voor het creëren van de benodigde internationale samenwerking via de diplomatie, en voor het realiseren van stabiele positieve randvoorwaarden (investeringsklimaat, wetgeving, maatschappelijke en bestuurlijke acceptatie) die de systeemverandering over de drempel helpen;
- regionale overheden, in het bijzonder in en rond de uitrolgebieden Wadden/Noord Nederland en rond het Rijnmondgebied;
- kennisinstellingen, voor verdere innovatie, vooral via het onlangs ingediende Innovatiecontract Gas dat een LNG-spoor omvat, alsmede opleidingsinstellingen voor de benodigde scholing;
- maatschappelijke organisaties die schoon vervoer propageren, en die tevens kunnen en willen helpen verder draagvlak te creëren en belemmeringen weg te nemen.

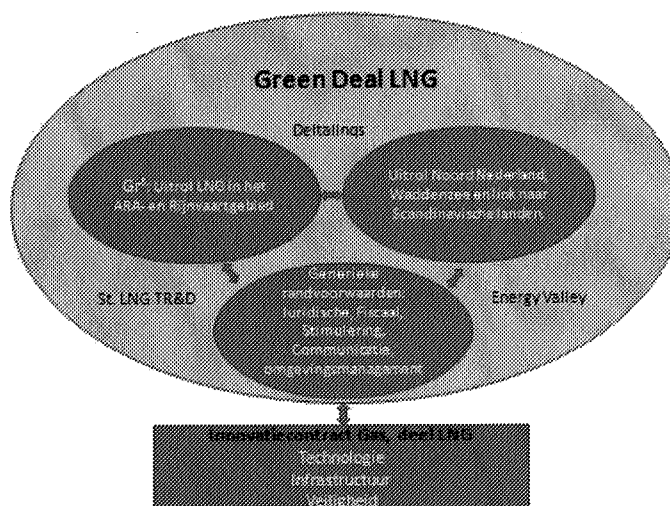


Deze Green Deal bundelt twee onderliggende initiatieven, uitrol van LNG vanuit het Rijnmondgebied en uitrol vanuit het Waddengebied, die de handen ineen hebben geslagen en in deze Green Deal samenwerken. Door deze samenwerking kan de uitrol van LNG sneller verlopen, waardoor de doorbraakperiode (de uitrol- en ontwikkeltijd die naar verwachting nodig is om tot rendabele business-cases te komen) kan worden verkort. Beide uitrolplannen zullen tegen vergelijkbare knelpunten aanlopen, die mede door de Rijksoverheid kunnen worden weggenomen.

De samenwerking behelst:

1. Onderzoeken en objectiveren van een stabiele set van positieve randvoorwaarden om de economische kansen te verzilveren door de aanloopdrempel te slechten. Deze randvoorwaarden zijn voor de Rijksoverheid budgetneutraal en waar relevant tijdelijk van aard. Dit onderdeel wordt in samenspraak tussen Rijksoverheid en bedrijfsleven opgepakt, zodat iteratief de relatie tussen randvoorwaarden en investeringstempo/-omvang kan worden bepaald en geoptimaliseerd.
2. Belemmeringen wegnemen, internationale afspraken voorbereiden. Internationaal overleg is een taak van de Rijksoverheid, die daarbij door bedrijfsleven en kennisinstellingen van adequate informatie kan en zal worden voorzien om internationaal een zo goed mogelijke harmonisatie tussen landen te kunnen realiseren.
3. Afstemming demonstratieprojecten en verdere investeringen (timing en plaats) qua aanbod en infrastructuur enerzijds en vraag (scheepvaart, zware trucks) anderzijds. Voortouw ligt hier vooral bij het bedrijfsleven, in samenspraak met kennisinstellingen. Omvang en tempo van de investeringen hangen deels af van de randvoorwaarden. Voor demonstratie en uitrol ligt de focus op twee uitrolgebieden:
 - a. Het Rijnmondgebied inclusief Amsterdam en Vlissingen en Rijnvaartgebied van Rijnmond tot Basel,
 - b. Het Waddenzeegebied in ruime zin (Waddenzee, landzijde Noord-Nederland en aansluitende vaarroutes naar West-Nederland, Duitsland en Scandinavië).

Onderstaande figuur geeft de samenwerking en samenhang van het Green Deal-programma weer.



Samenwerking en samenhang Green Deal LNG, en relatie met het Innovatiecontract Gas, onderdeel LNG

Het LNG deel van het Innovatiecontract gas dat door de stichting LNG TR&D wordt gefaciliteerd staat formeel los van deze Green Deal. Een hechte samenwerking tussen de Green Deal en het Innovatiecontract is echter wel van belang omdat beide processen elkaar kunnen versterken.



Bij de juiste randvoorwaarden en geslaagde samenwerking is potentieel een (Nederlandse) markt te ontsluiten voor 2-3 miljoen ton LNG (2030), wat een reductie in CO₂-emissie equivalenten betekent van ruim 1 Mton per jaar en voor fijn stof een reductie van 400 -600 ton/jaar, afhankelijk van de uiteindelijke verdeling van LNG brandstof over de scheepvaart- en wegtransport-markt. De huidige Euro V en toekomstige Euro VI emissie-normen voor dieselmotoren in vrachtwagens hebben nu al een lage PM10 uitstoot afgedwongen waardoor hier de milieuwinst voor LNG iets lager is dan in de scheepvaart.

Urgentie, timing

Het is om verschillende redenen van belang dat de introductie van LNG voor scheepvaart en zwaar wegtransport snel van de grond komt:

1. Per 1/1/2015 treden de nieuwe SECA-normen in werking: Sulphur Emissions Control Area, geldig voor Noordzee, het Kanaal en de Oostzee. Overstap op LNG is een van de weinige opties om daaraan te voldoen, maar dan moeten de mogelijkheden wel aanwezig zijn. Om bijtijds de investeringen gereed te hebben moeten marktpartijen uiterlijk maart 2013 hun Final Investment Decision rond hebben, en daarvoor moet in september 2012 het vergunningstraject in gang worden gezet.
2. De energiemarkt verandert snel op vele gebieden. Binnen dit veranderende speelveld kan Nederland als gasland haar positie versterken mede door de inzet van de gasrotonde strategie. Door de grootschalige inzet van LNG als transportbrandstof in Nederland en het Nederlandse achterland kan Nederland deze centrale positie op de gasmarkt verder uitbouwen. Dit vraagt echter wel om snel handelen omdat ook andere landen graag een centrale rol willen spelen op de LNG markt.
3. De CO₂-eisen voor mobiliteit worden steeds scherper (doelstelling van de Europese Unie voor 2050 is een reductie van 60%), de optie LNG is onmisbaar om daaraan te kunnen voldoen.
4. In verschillende regio's zit de milieugebruiksruimte als het gaat om o.a. SOx, NOx en fijnstof "vol" met als gevolg dat nieuwe economische activiteiten in deze regio's geen milieuvergunning meer kunnen krijgen. Als door de inzet van LNG de SOx, NOx en fijnstof emissies teruggebracht kunnen worden ontstaat er voor deze regio's wel weer meer ruimte voor nieuwe activiteiten.

Maatgevend voor de timing van het uitroltraject is de eerste reden.

Komen het volgende overeen:

1. Green Deal initiatief

Artikel 1

De Green Deal LNG bestaat uit 3 hoofdlijnen:

1. Verkennen en onderzoeken van generieke randvoorwaarden (investeringsklimaat en regelgeving) die zo zouden kunnen worden aangepast dat substitutie van oliegebaseerde brandstoffen door LNG en de verdere ontwikkeling van het LNG-potentieel er door worden bevorderd.
Het leeuwendeel van de investeringen in LNG-infrastructureur en -gebruik zal moeten worden gedaan door het bedrijfsleven. Een stabiel investeringsklimaat werkt richtinggevend en versnellend. In het kader van deze Green Deal zullen de volgende onderwerpen opgepakt worden:
 - a. Bespreking van de huidige financiële randvoorwaarden zoals die uit onderzoek naar voren komen en de mogelijkheden om een stabiel en stimulerend investeringsklimaat voor LNG te creëren.
 - b. Harmonisatie van regelgeving en vergunningen, o.a. ontwikkeling 'modelvergunning' voor LNG-bunkering.
 - c. Internationale afstemming, i.h.b. met Duitsland, België en de Scandinavische landen.
2. Investeringen, zowel aan aanbod- als vraagzijde, in 2 gebieden: Waddengebied, en c.q. Rijnvaartgebied Rotterdam – Basel. In dit kader worden de volgende acties ingezet:
 - a. Ontwikkeling LNG-infrastructureur in de twee gebieden.
 - b. Demonstratieprojecten bij enkele scheepvaart- en wegtransportbedrijven.
 - c. Verdere uitrol op basis van de lessen uit de demonstratieprojecten.

Op basis van het onderzoek naar en de eerste besprekingen van de randvoorwaarden kan een investeringsvolume en –tempo worden geraamd, waarover de Rijksoverheid en bedrijfsleven nadere afspraken kunnen maken.



3. Communicatie en strategisch omgevingsmanagement: om bij relevante spelers een gelijk beeld te krijgen van het belang van LNG en zo samenwerking te bevorderen zal in het kader van deze Green Deal een structurele aanpak van de communicatie en het omgevingsmanagement ingezet worden. Partijen spannen zich in voor een zo hoog mogelijk tempo bij de uitvoering van deze Green Deal.

Artikel 2 Inzet en acties Green Deal LNG partners

De Green Deal LNG-partners vormen gezamenlijk het Nationaal LNG Platform, waarin ook andere ondernemingen, organisaties en kennisinstellingen lid van zijn waaronder met name Stichting LNG TR&D, Deltalinqs en Energy Valley samenwerken en optreden als primaire gesprekspartners voor de Rijksoverheid. Het Nationaal LNG Platform vervult een rol als centrale meld- en regelkamer en *clearing-house* voor kennis en informatie, verzorgt waar nodig de coördinatie en ziet toe op de uitvoering van de afgesproken acties. Het Nationaal LNG Platform zal zich laten bijstaan door een Strategische Adviesgroep LNG met vertegenwoordigers op topniveau uit bedrijven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties; zie bijlage. Deze bijlage vormt een integraal onderdeel van deze Green Deal. Het is mogelijk dat tijdens de uitvoering van deze Green Deal nieuwe relevante partijen tot het Nationaal Platform LNG toetreden en daarmee de doelen van deze Green Deal onderschrijven.

Meer in het bijzonder richt het Nationaal LNG Platform en alle daaraan deelnemende partijen zich op:

- communicatie op alle benodigde niveaus;
- formeren van een startgroep van ondernemingen die zich willen binden om LNG in de diverse markten te introduceren;
- activiteiten ter voorbereiding van het creëren van een juist wettelijk kader (nationaal en internationaal);
- activiteiten ter voorbereiding van Omgevingsmanagement en maatschappelijke acceptatie;
- activiteiten ter voorbereiding van de economische ontwikkeling van de LNG-keten in Nederland;
- financiële middelen goedkeuren om de werking van het Platform mogelijk te maken.

De Green Deal LNG partners stellen samen met de andere leden van het Nationaal LNG Platform eenmalig een bedrag van € 170.000,- beschikbaar voor de activiteiten uit te voeren in het kader van de Green Deal.

Artikel 3 Inzet en acties Rijksoverheid

De Rijksoverheid spant zich in om de ontwikkeling van een goed investeringsklimaat voor LNG te bevorderen, binnen de voor de Rijksoverheid geldende mogelijkheden en randvoorwaarden. Voorts zet de Rijksoverheid zich in voor coördinatie en harmonisatie van de regelgeving met het relevante buitenland. Meer in het bijzonder richt de Rijksoverheid zich op:

1. het waar nodig en nuttig afstemmen van regionale, nationale en internationale wet- en regelgeving om de toepassing van LNG te bevorderen;
2. omgevingsmanagement, gericht op de communicatie rond LNG naar de plaatselijke overheden, NGO's en burgers;
3. een onderzoek of en hoe stabiele stimulerende - niet-fiscale - randvoorwaarden kunnen worden gecreëerd voor een snelle introductie van LNG, waarna verdere uitrol kosteneffectief op eigen kracht kan plaatsvinden.

De Rijksoverheid stelt binnen de relevante wettelijke kaders eenmalig een financiële bijdrage van maximaal € 170.000,- inclusief eventueel verschuldigde BTW beschikbaar voor proceskosten waaronder de opzet en presentatie van een scenariostudie en een bijdrage aan een op te zetten communicatiestrategie voor zover deze bijdrage strookt met de toepasselijke staatssteunregels. Daartoe zullen de Green Deal LNG partners een subsidieaanvraag indienen, vergezeld van een projectplan (inclusief begroting).

Artikel 4

In september van het jaar 2012 zullen Partijen op basis van deze Green Deal nadere afspraken maken over de uitvoering van de Green Deal. Op basis van deze Green Deal zal dan een uitgewerkt projectplan voor de samenwerking tussen de leden van het Nationaal LNG Platform en de Rijksoverheid worden opgesteld, waarin opgenomen een meer gedetailleerd voorstel voor de financiering van het gehele plan.



2. Slotbepalingen

Artikel 5

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het Unierecht worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, staatssteun en technische normen en voorschriften.

Artikel 6

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen 2 maanden nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.
4. De wijziging wordt openbaar gemaakt op www.rijksoverheid.nl.

Artikel 7

Partijen komen overeen dat de Green Deal afspraken niet in rechte afdwingbaar zijn.

Artikel 8

Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening en loopt tot en met 31 december 2015. Alle in deze Green Deal genoemde afspraken worden zo snel mogelijk ter hand genomen.

Artikel 9

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.



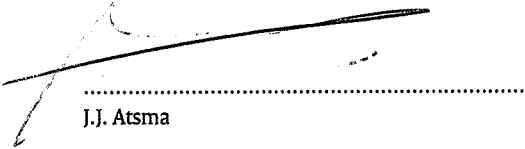
Aldus overeengekomen en in zesvoud ondertekend te 's-Gravenhage op

**Minister van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie**



.....
drs. M.J.M. Verhagen

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu



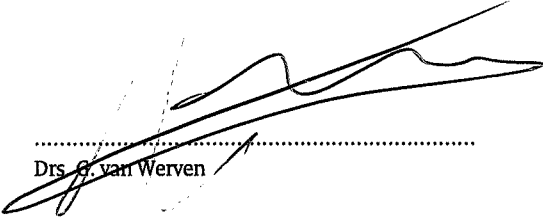
.....
I.J. Atsma

Havenbedrijf Rotterdam N.V.



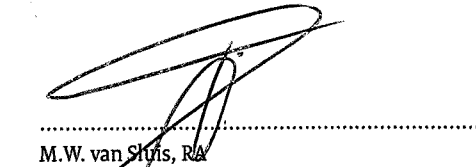
.....
Ir. drs. H.W.J. Smits

Stichting Energy Valley,



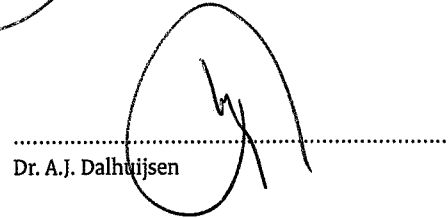
.....
Drs. G. van Werven

Deltalinqs,



.....
M.W. van Stris, RA

Stichting LNG TR&D,



.....
Dr. A.J. Dalhuijsen



Bijlage:

Samenstelling Nationaal Platform LNG en Strategische Adviesgroep LNG

Onderstaand wordt aangegeven welke partijen betrokken zijn geweest bij het opstellen van de Green Deal. Het Nationaal Platform LNG heeft echter nadrukkelijk een open karakter en staat dus open voor alle partijen die een rol spelen bij de uitrol van LNG. Na ondertekening van de Green Deal zal actief gewerkt worden aan uitbreiding van de groep partijen die actief betrokken zijn bij het Platform.

Deelnemers Strategische Adviesgroep LNG:

Gerrit van Tongeren – Deltalinqs/RCI, vz. a.i.
Hans Smits, Bas Hennissen – HBR
Wim van Sluis, Cees-Jan Asselbergs – Deltalinqs
Frits Bulderink, Ernest Groensmit – Vopak
Ulco Vermeulen, Piet Kager – Gasunie
Jan Willem Doeksen – Doeksen
Robert Tieman – CBRB
Dick Benschop – Shell Nederland B.V.
Maarten de Hoog – DCMR
Mart van Bracht – TNO
Bé Boneschansker - ThyssenKrupp Veerhaven B.V.
Harm Post – Groningen Sea-Port
Willem Kuipers – LNG TR&D
Jan Valkier/Klaas Kerssemakers - Anthony Veder
Peter Goedvolk - Argos/NSG
Vertegenwoordigers van het Rijk, (EL&I en I&M)

Deelnemers van het Nationaal LNG Platform

Gerrit van Tongeren – Deltalinqs/RCI, vz.
Willem Kuipers – LNG TR&D
Stephan Huisman – Vopak
Ernest Groensmit – Vopak
Michiel Erkelens – VSL
Cees Dikker – Shell Nederland B.V.
Patrick Cnubben – Energy Valley
Ankie Janssen - HBR
Cees Jan Asselbergs – Deltalinqs
Gerben Dijkstra / Piet Kager – Gasunie
René Peters – TNO
Piet van den Ouden – Argos/NSG
Hans Warmenhoven – De Gemeeynt
Mariska van Wensem (secretariaat / notuliste)- Deltalinqs
Monique van Dongen (communicatie)