



Investeringsimpuls LNG-vulpunten binnenvaart

24 februari 2011

Nr. IENM/BSK-2011/9575

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;

Besluit:

Artikel 1

Als programma als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat, wordt vastgesteld de Investeringsimpuls LNG-vulpunten binnenvaart, die is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 april 2011.

Artikel 3

Dit besluit wordt aangehaald als Investeringsimpuls LNG-vulpunten binnenvaart.

Dit besluit zal met de toelichting en de bijlage in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



BIJLAGE, BEDOELD IN ARTIKEL 1

Investeringsimpuls LNG-vulpunten in de binnenvaart

§ 1. Begripsomschrijvingen

In dit programma wordt verstaan onder:

bio-LNG: biologisch geproduceerde variant van LNG, bestemd als brandstof voor binnenschepen;

kaderregeling: Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;

LNG: vloeibaar aardgas, bestemd als brandstof voor binnenschepen;

vulpunt: installatie op een bunkerstation waarmee LNG wordt afgeleverd in de brandstoftanks van vaartuigen.

§ 2. Thema en doel van de investeringsimpuls

1. De minister kan op aanvraag een financiële bijdrage verlenen als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel m, onder 1, van de kaderregeling, voor de aanleg van een nieuw vulpunt waar binnenschepen LNG kunnen bunkeren (milieu-investeringsproject).
2. Het doel van de bijdrage is het stimuleren van het gebruik van LNG als brandstof in de binnenvaart door de aanleg van vulpunten, en zodoende het verbeteren van het milieu door vermindering van de uitstoot door binnenschepen van CO₂, NO_x en fijnstof.

§ 3. Projecten die in aanmerking komen voor een investeringsimpuls

Een aan te leggen vulpunt voor LNG kan voor een eenmalige impuls in aanmerking komen, indien het:

- a. voor het beroepsvervoer van personen of goederen in de binnenvaart openbaar toegankelijk is;
- b. een tankinhoud heeft van ten minste 50 m³;
- c. uitbreidingsmogelijkheden heeft tot ten minste 250 m³, indien de tankinhoud kleiner is;
- d. geen onverbrand methaan uitstoot;
- e. ten minste vijf jaar operationeel blijft op de in de aanvraag vermelde locatie; en
- f. zich bevindt in een van de volgende havengebieden:
 - 1°. de haven van Rotterdam,
 - 2°. Drechtsteden/Moerdijk,
 - 3°. de Waal ten oosten van Tiel,
 - 4°. Limburg (Maastricht), of
 - 5°. het traject Amsterdam–Utrecht.

§ 4. Mogelijke ontvangers van de investeringsimpuls

De eindverantwoordelijke voor de realisatie van een in paragraaf 3 bedoeld vulpunt kan een eenmalige investeringsimpuls ontvangen.

§ 5. Looptijd van het programma

Dit programma vervalt met ingang van 1 april 2012, met dien verstande dat het op reeds toegekende bijdragen van toepassing blijft.

§ 6. Termijn waarbinnen een bijdrage kan worden aangevraagd

1. De bijdrage wordt aangevraagd binnen dertien weken na inwerkingtreding van dit besluit.
2. De aanvraag wordt ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, t.a.v. de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen, postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG.
3. Van de aanvraag maken onderdeel uit:
 - a. een aanvraagformulier dat door de minister wordt vastgesteld alsmede de daarin gevraagde bijlagen;
 - b. een begroting; en
 - c. een projectplan waaruit blijkt:
 - 1°. dat wordt voldaan aan de voorschriften, genoemd in paragraaf 3, en
 - 2°. in welke mate wordt voldaan aan de beoordelingscriteria, genoemd in paragraaf 10.

§ 7. Termijn waarbinnen een project moet worden voltooid

De realisering van het vulpunt wordt uiterlijk twee jaar na toekenning van de bijdrage afgerond.



§ 8. Plafond van het programma

De gezamenlijke bijdragen, bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel g, van de kaderregeling, bedragen ten hoogste € 500.000.

§ 9. Hoogte van de bijdrage en wijze van verdeling van de beschikbare gelden

1. Ten hoogste drie vulpunten komen voor een bijdrage in aanmerking.
2. De bijdrage bedraagt € 100.000, met een aanvulling die afhankelijk is van de mate waarin de aanvraag naar het oordeel van de minister voldoet aan de beoordelingscriteria, genoemd in paragraaf 10.
3. De bijdrage bedraagt per aanvraag maximaal 50% van de kosten die worden gemaakt om een vulpunt aan te leggen dat afwijkt van een in de binnenvaart gebruikelijk vulpunt voor gasolie, zijnde extra investeringskosten, die de investeringskosten voor een vergelijkbaar vulpunt voor gasolie overschrijden.

§ 10. Beoordelingscriteria

1. De rangschikking van de aanvragen geschiedt met inachtneming van de volgende criteria:
 - a. de tankgrootte in m³ LNG;
 - b. de technische en geografische uitbreidingspotentie;
 - c. de vulsnelheid in m³ LNG per uur;
 - d. de mate waarin wordt voldaan aan de voorwaarden in paragraaf 3, met dien verstande dat een vulpunt in de haven van Rotterdam prioriteit geniet;
 - e. de vergunning voor het vulpunt is bij de bevoegde autoriteiten aangevraagd.
2. Per criterium, bedoeld in het eerste lid, worden de aanvragen die voldoen aan de regelgeving, gerangschikt naar de mate waaraan zij naar het oordeel van de minister aan deze criteria voldoen.
3. Per havengebied wordt voor ten hoogste één vulpunt een bijdrage beschikbaar gesteld, tenzij daardoor minder dan drie vulpunten voor een bijdrage in aanmerking zouden komen. In dat laatste geval komen alleen de havengebieden van Rotterdam en Drechtsteden/Moerdijk in aanmerking voor een tweede vulpunt.
4. Installaties van waaruit tegen een aantoonbaar concurrerende prijs bio-LNG zal worden geleverd, krijgen prioriteit, behoudens voor zover die levering ten koste zou gaan van de mate waarin wordt voldaan aan de overige criteria.
5. Bij gelijke geschiktheid krijgt een vulpunt dat eveneens toegankelijk is voor het wegverkeer prioriteit, behoudens voor zover die toegankelijkheid ten koste zou gaan van de mate waarin wordt voldaan aan de overige criteria. Voor de extra kosten voor meervoudige inzetbaarheid wordt geen bijdrage verleend.

§ 11. Beslistermijn

De minister beslist op de aanvraag binnen dertien weken na afloop van de in paragraaf 6, eerste lid, bedoelde termijn.

§ 12. Vorm van de te verlenen bijdrage

De bijdrage wordt verleend in de vorm van een verleningsbeschikking, waarin een bevoorschottingsritme is opgenomen, tenzij sprake is van betaling ineens of van 100 procent bevoorschotting.

§ 13. Termijn voor vaststelling van de bijdrage

1. Binnen dertien weken na een in de beschikking te noemen tijdstip dient de ontvanger van de bijdrage een aanvraag in tot vaststelling van de bijdrage.
2. De minister stelt de bijdrage vast binnen 22 weken na afloop van de in het eerste lid bedoelde termijn.

§ 14. Controleprotocol

Over de bijdragen wordt bij de aanvraag om vaststelling van de bijdrage verantwoording afgelegd over de prestaties, voorzien van een accountantsverklaring.

§ 15. Uitvoeringsinstantie

Dit besluit wordt uitgevoerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu.



TOELICHTING

Inleiding

De Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat (hierna: kaderregeling) is op dit programma van toepassing. De kaderregeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat.

Dit programma is gekoppeld aan de Proeftuinen voor Duurzame Mobiliteit, in het bijzonder aan de 'duurzame mainports'.

Beleidsoverwegingen

In de beleidsbrief Varen voor een Vitale Economie¹ wordt uitgelegd hoe het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt aan een duurzame binnenvaart. Ambitieuze internationaal bronbeleid is daarbij leidend.

Binnenschepen verbruiken gasolie (dieselbrandstof). Afgezien van de invoering van zwavelvrije gasolie per 1 januari 2011, is er weinig innovatie op het gebied van brandstoffen. In het buitenland, met name in Noorwegen, is de laatste tien jaar ervaring opgedaan met schepen die varen op vloeibaar aardgas of LNG (Liquefied Natural Gas). Het EU-project MAGALOG heeft de binnenvaart in Noord-West-Europa aangemerkt als een potentiële markt voor LNG. Volgens het Noorse onderzoeksinstituut Marintek blijkt dat de emissies door een LNG-motor van NO_x met 80–90% gereduceerd worden, terwijl de uitstoot van fijnstof nagenoeg nihil is. Bovendien is de uitstoot van CO₂ 20–25% lager dan bij een gewone scheepsdieselmotor. Deze unieke combinatie van een motor die tegelijkertijd de emissies van luchtverontreinigende stoffen én CO₂ reduceert, vormt een grote kans voor de binnenvaart om haar duurzame imago verder uit te bouwen. Bovendien zou op korte termijn bio-LNG (LNG die geheel uit biocomponenten wordt gemaakt) ingezet kunnen worden. Daardoor wordt de uitstoot van CO₂ nog fors verder gereduceerd.

Doelstelling

Verschillende binnenvaartondernemers zijn al bezig met projecten om binnenschepen te laten (om)bouwen, waardoor deze geschikt worden voor het varen op LNG. Deze schepen zullen de beschikking moeten hebben over de leverantie van LNG vanuit vulpunten. Daarnaast zal naar verwachting de ontwikkeling van LNG-vulpunten een aantrekkende werking kunnen hebben op andere binnenvaartondernemers, die op dit moment de (om)bouw van een schip naar LNG-gebruik nog te risicovol vinden.

Het doel van de investeringsimpuls is daarom het stimuleren van het gebruik van LNG als brandstof in de binnenvaart middels de ontwikkeling van een LNG netwerk, en zodoende het verbeteren van het milieu door vermindering van de uitstoot door binnenschepen van enerzijds CO₂, en anderzijds NO_x en fijnstof.

De stimulering van LNG-gebruik is gericht op het beroepsvervoer in de binnenvaart, zijnde zowel het goederen- als het personenvervoer.

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De administratieve lasten voor de aanvragende bedrijven kunnen als volgt worden becijferd. Uitgegaan wordt van drie aanvragers. Voor hen zullen de administratieve lasten naar schatting € 3.000 bedragen (3 * 20 uur * € 50). Uitgaande van twee toegekende bijdragen zullen de administratieve lasten samenhangend met de vaststelling van de bijdragen en het controleprotocol € 1.500 bedragen (3 * 10 uur * € 50). De totale geschatte administratieve lasten voor het bedrijfsleven bedragen derhalve € 4.500.

Voor burgers zijn er geen administratieve lasten.

Het programma is in ontwerp aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voorgelegd. Actal heeft besloten het programma niet voor een toets te selecteren.

Risicoanalyse

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een risicoanalyse uitgevoerd teneinde een verantwoorde en juiste besteding van de gelden te waarborgen. Hieruit bleken geen bezwaren tegen de invulling van deze regeling.

¹ Kamerstukken II 2007–2008, 29 644, nr. 84.



Vaste verandermomenten

Conform het beleid van de vaste verandermomenten treedt dit programma in werking met ingang van het tweede kwartaal van 2011. In afwijking van dit beleid wordt een kortere publicatietermijn dan twee maanden aangehouden, omdat uitstel van dit programma tot grote (financiële) nadelen voor de ontvangers van de bijdrage zou leiden.

Paragraafgewijs (bijlage)

Paragraaf 3

Voor een goede introductie van LNG in de markt is het noodzakelijk dat er voldoende locaties zijn waar vloeibaar aardgas kan worden gebunkerd (vulpunten). Een eenmalige investeringsimpuls van het Rijk voor dergelijke vulpunten kan als hefboom fungeren om de marktintroductie te bespoedigen. Wanneer meerdere schepen op LNG gaan varen, zijn één of meer vaste bunkerstations nodig. Deze kunnen 'op de groei' ontworpen worden, met vanaf de start een kleinere vaste tank en de mogelijkheid om op de bunkerlocatie uit te breiden met grotere tanks. Een nevenargument voor het investeren in vulpunten is de mogelijke synergie met het wegtransport. Verschillende vervoerders over de weg hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in het rijden op LNG.

Paragraaf 6

Het aanvraagformulier is verkrijgbaar bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, secretariaat afdeling Binnenvaart en Vaarwegen, tel. 070-4561663.

Paragraaf 9

Eerste lid

Naar verwachting zullen ten hoogste enkele aanvragen worden gedaan, waarvan er in totaal maximaal drie gehonoreerd zullen worden. Met het oog daarop kan met een eenvoudig verdelingssysteem worden volstaan.

Tweede lid

De kosten die gedekt kunnen worden door een bijdrage kennen verschillende limieten, die tegelijkertijd van toepassing zijn:

1. het moet gaan om het verschil tussen de investeringskosten voor het LNG-vulpunt en een daarmee vergelijkbaar (traditioneel) vulpunt voor gasolie (artikel 18, eerste lid, van de kaderregeling);
2. alleen voor kosten die rechtstreeks aan de uitvoering van het project zijn toe te rekenen kan een bijdrage worden aangevraagd (artikel 10 van de kaderregeling).

Derde lid

Uit onderzoek volgt dat de kosten van de aanleg van een bunkerstation variëren van € 0,5 tot € 1,5 miljoen. Een deel van deze kosten zijn extra investeringskosten, die niet zouden worden gemaakt indien een vulpunt voor gasolie zou worden gerealiseerd. Van deze extra investeringskosten, die nodig zijn om de gestelde milieudoelstellingen te halen, wordt ten hoogste 50% bijgedragen. In lijn met artikel 18 van de kaderregeling zullen de exploitatiebaten en -lasten niet worden meegenomen in de berekening van de extra investeringskosten.

Onderzoek heeft uitgewezen dat de extra investeringskosten voor een vulpunt voor LNG ten opzichte van een vulpunt voor gasolie dusdanig hoog zijn (enige honderdduizenden euro's), dat het beschikbare geld volledig kan worden benut. Gezien de hoogte van het verschil in investeringskosten zal de mogelijkheid om een deel van deze kosten te dekken middels een bijdrage van de overheid bovendien een cruciale drijfveer vormen om een vulpunt voor LNG aan te leggen.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*