

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

2351

Vragen van de leden **Bosman, Visser** en **De Boer** (allen VVD) aan de Minister van Economische Zaken over *het bericht «naar een duurzame energiehuishouding met LNG»* (ingezonden 1 april 2016).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken) (ontvangen 20 april 2016).

Vraag 1

Kent u het bericht «Naar een duurzame energiehuishouding met LNG»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

In het artikel wordt geschreven over de uitrol van een dekkend netwerk van liquefied/liquid natural gas (LNG) vulpunten binnen de gehele Europese Unie; hoe wordt dit netwerk ingericht? Wie is er voor dit netwerk verantwoordelijk? Door wie worden de investeringskosten gedragen van dit netwerk?

Antwoord 2

In 2014 is de EU Richtlijn Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen voor Transport (2014/94EC) een verplichting voor alle lidstaten geworden. Deze richtlijn schrijft onder meer voor dat er een Europees breed dekkend netwerk moet worden gerealiseerd voor alternatieve brandstoffen, waaronder LNG. In de zomer van 2016 zal het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een beleidskader naar de Tweede Kamer sturen waarin wordt aangegeven hoe de richtlijn in Nederland wordt geïmplementeerd. In principe is de markt aan zet om de netwerken van alternatieve tank- en laadstations te realiseren. De overheid moet zorgdragen voor de juiste randvoorwaarden, zoals regelgeving voor veiligheid en procedures voor vergunningen, zodat het voor de private sector rendabel wordt om te investeren. De private sector omvat partijen die betrokken zijn bij de productie, distributie, transport en afzet van alternatieve brandstoffen. Voor de benodigde investeringen kan gebruik worden gemaakt van onder andere Europese cofinancieringsmiddelen.

De Nederlandse infrastructuur behelst op dit moment 19 tankstations voor wegvervoer en meerdere locaties voor het bunkeren van schepen (ook vanuit vrachtwagens of bunkerschepen).

¹ NEN magazine februari 2016 «Naar een duurzame energiehuishouding met LNG»

Vraag 3

Welke rol kan Nederland spelen in de Europese energiemarkt?

Antwoord 3

Nederland is een sterk voorstander van het tot ontwikkeling brengen van de interne markt voor energie, waarbij de grensoverschrijdende handel in en het transport van energie niet op (onnodige) belemmeringen stuiten. Een goed functionerende interne energiemarkt is essentieel voor het borgen van de leveringszekerheid. Nederland ondersteunt de Commissie dan ook in haar streven om de implementatie van het derde energiepakket en de daaruit volgende netcodes nauwgezet te volgen en lidstaten zonodig aan te spreken indien daarbij onvoldoende voortgang wordt geboekt.

Vraag 4

Hoe worden de kansen voor Nederland in de Europese LNG markt optimaal benut? Welke rol vervult u hierin en in welke acties vertaalt dit zich?

Antwoord 4

LNG draagt bij aan het borgen van de leveringszekerheid. De inzet van LNG maakt diversificatie van bronnen en aanvoerroutes mogelijk bij de invoer van gas en zorgt daarmee tevens voor meer concurrentie op de gasmarkt. LNG kan voorts een rol spelen in het verduurzamen van het zware wegvervoer en de scheepvaart.

Door de mede in het kader van de gasrotondestrategie gebouwde LNG terminal in Rotterdam is het sinds 2011 mogelijk om LNG naar Nederland aan te voeren en hier over te slaan. Dit LNG kan worden ingezet voor zowel de Nederlandse markt als voor markten in omliggende landen. Nederland zet in op voltooiing van de interne markt in de EU zodat betere marktwerking kan leiden tot het aantrekken van meer LNG en deze LNG binnen de EU grensoverschrijdend kan worden verhandeld en getransporteerd.

Voor de introductie van LNG als brandstof in de transportsector is in 2013 door het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de sector (via Havenbedrijf Rotterdam, Deltalinqs en Energy Valley) de Green Deal LNG Rijn en Wadden ondertekend. In het kader van deze Green Deal is er door de overheid in samenwerking met het aan de Green Deal verbonden LNG Platform een aantal belemmeringen aangepakt. Verder is met een LNG veiligheidsprogramma aanvullende kennis verzameld omtrent de risico's van met name vervoer, verlading en opslag van LNG. Voor het opzetten van een veiligheidskader voor de uitrol van LNG in de transportsector is in 2015 een zgn. Safety Deal afgesloten door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ook is er vanuit Nederland binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bijgedragen aan een integraal regelgevend kader dat schoon en veilig gebruik van LNG mogelijk maakt in de grensoverschrijdende binnenvaart.

In de Internationale Maritieme Organisatie heeft Nederland bijgedragen aan de «International Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels» (IGF Code), waarin de internationale regelgeving voor zeeschepen die LNG als brandstof gebruiken is vastgelegd. Deze code treedt op 1 januari 2017 in werking.

In de onder leiding van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgestelde visie op duurzame brandstoffen heeft (bio) LNG een rol in de verduurzaming van het zware wegvervoer en scheepvaart. Binnen het Topconsortium voor Kennis en Innovatie voor Gas (TKI-Gas) is er een aparte programmalijn om innovaties op het gebied van LNG te stimuleren, onder andere gericht op het reduceren van methaanslip in de scheepvaart. De Nederlandse kennis en expertise op het gebied van LNG komt ook aan de orde in diverse bilaterale activiteiten gericht op handelspromotie binnen en buiten Europa. Het kabinet zet zich dus krachtig in voor de bredere toepassing van LNG en het benutten van economische kansen voor Nederland daarbij.