

Zitting 1977–1978

14 626

Rapport onderzoek aanvoer vloeibaar aardgas (LNG) in Nederland

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de heer Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 27 oktober 1977

Hierbij zend ik u ter kennisneming van de leden van de Kamer het beleidsadvies bij het Rapport van de Projectgroep LNG-Terminal. Dit advies is door de Interdepartementale Coördinatiecommissie voor Noordzee-aangelegenheden (ICONA) opgesteld en aan de Ministeriële Commissie voor Noordzee-aangelegenheden (MICONA) aangeboden. Bij een eerste behandeling van dit advies in de MICONA is gebleken dat het ten behoeve van de standpuntbepaling van de Regering met betrekking tot de aanlanding van vloeibaar aardgas noodzakelijk is dat over een aantal zaken nog nadere adviezen worden uitgebracht.

Vooruitlopende op de door de Regering nog te nemen beslissing acht ik het gewenst u thans reeds op de hoogte te brengen van de huidige inzichten van de ICONA met betrekking tot deze problematiek.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden,
T. E. Westerterp

Van: de Interdepartementale Coördinatiecommissie voor Noordzee-aangelegenheden (ICONA)
Aan: de Ministeriële Commissie voor Noordzee-aangelegenheden (MICONA)

BELEIDSADVIES

BIJ HET

«RAPPORT VAN DE PROJECTGROEP LNG TERMINAL»

I. Inleiding

De Stuurgroep Studie Noordzee-eilanden en Terminal (STUNET) heeft in het kader van de haar opgedragen taak een studie doen uitvoeren naar de wenselijkheid en modaliteiten van een buitengaats overslagstation voor vloeibaar aardgas (LNG).

Ten einde deze taak op een zinvolle wijze te kunnen uitvoeren bleek het noodzakelijk allereerst de wenselijkheid van de aanvoer van LNG te onderzoeken. In aansluiting daarop zijn de wenselijkheid en modaliteiten van een buitengaats overslagstation bestudeerd door deze te vergelijken met de vestiging van een terminal op de vaste wal.

De studie is onder leiding van de STUNET verricht door de Projectgroep LNG-Terminal onder voorzitterschap van de plaatsvervangend directeur-generaal voor de Energievoorziening van het Ministerie van Economische Zaken, mr. A. A. T. van Rhijn.

De Projectgroep LNG-Terminal heeft over de resultaten van de studie gerapporteerd in het:

«RAPPORT VAN DE PROJECTGROEP LNG-TERMINAL»

Een onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheid van aanvoer van vloeibaar aardgas in Nederland via een overslagstation buitengaats in de Noordzee dan wel op de vaste wal

Het rapport is gebaseerd op de deelstudies van vijf werkgroepen. Voor een meer gedetailleerde kennisneming van de verschillende onderdelen van de studie zijn de bijdragen van deze werkgroepen als bijlagen bij het rapport gevoegd.

Het rapport, dat in maart 1977 aan de STUNET is aangeboden, is door de STUNET aanvaard en vervolgens aan de ICONA uitgebracht. Het vormt de basis voor het onderhavige beleidsadvies.

In verband met het feit dat de Minister van Economische Zaken vóór 31 oktober 1977 dient te beslissen over de goedkeuring van het tussen de Gasunie en het Algerijnse gasbedrijf Sonatrach gesloten contract over de levering van LNG heeft deze bewindsman de ICONA verzocht de Regering tijdig te informeren over haar inzichten met betrekking tot aanlanding van LNG.

Hierdoor is de ICONA genoodzaakt geweest het advies af te sluiten, terwijl een aantal aspecten nog onvoldoende was onderzocht. Dit komt in het advies tot uitdrukking in de vorm en in de aanvullende nadere onderzoeken die daarin door de ICONA worden aanbevolen.

II. De wenselijkheid van de aanvoer van aardgas

In het rapport is een uiteenzetting gegeven omtrent de wenselijkheid van de invoer van aardgas zowel in de vorm van pijpleidinggas als van LNG. Dit

sluit aan bij de Energienota en bij hetgeen daaromtrent vermeld staat in de brief van de Minister van Economische Zaken van 18 mei 1977, ref. nr. 377/I/164/EG (bijlage 1).

De ICONA constateert op grond hiervan:

A. dat het wenselijk is om meer aardgas ook uit bronnen buiten Nederland te verwerven. Belangrijke argumenten daarvoor zijn:

- de reeds in de loop van de 80-er jaren te verwachten potentiële tekortsituatie aan energie als gevolg van een verder uiteenlopen van het stijgende energieverbruik enerzijds en anderzijds de productie/het productiebeleid van de olieoverschotlanden;
- de daling van de Nederlandse aardgasproductie, die zich volgens het plan van gasafzet vanaf het begin van de jaren '80 zal manifesteren;
- het sparen van eigen voorraden als extra waarborg voor een mogelijke periode van onvoorzienbare aanvoerproblemen of van grote schaarste (conserveringsprincipe);
- een gunstiger spreiding over de energiedragers;
- een langduriger gebruik van de reeds aanwezige kostbare infrastructuur;
- de specifieke voordelen die het gebruik van aardgas biedt, waarbij de milieuvriendelijkheid van deze energiedrager wel zeer belangrijk is;
- het verwachte positieve effect op de industriële activiteit.

B. dat het in dat kader wenselijk is om indien zich daartoe de mogelijkheden voordoen aardgas ook in vloeibare vorm (LNG) in Nederland in te voeren als enige reële mogelijkheid om aardgas over grote afstand aan te voeren. Hoewel gasinvoer vanuit dichterbij gelegen bronnen aantrekkelijker lijkt, daar deze per pijpleiding wordt geëffectueerd, leidt de zeer grote gasbehoefte in West-Europa ertoe, dat de verkrijgbare hoeveelheden daarvan voor Nederland beperkt zullen zijn.

C. dat ook bij een geringere economische groei en een minder sterke stijging van het energieverbruik dan waarop de berekeningen in het rapport van de Projectgroep LNG-terminal zijn gebaseerd, genoemde overwegingen onverminderd van kracht blijven. In dat geval zou meer inhoud gegeven kunnen worden aan de reeds geschetste conserveringsgedachte.

D. dat van de aanvoer van LNG daarenboven een positieve invloed zou kunnen uitgaan op de Nederlandse industrie, in het bijzonder de scheepsbouw, omdat deze – naar verwacht – in belangrijke mate ingeschakeld kan worden bij de bouw van de voor een LNG-project benodigde tankers en de overige technische faciliteiten.

III. Nederland en de aanvoer van LNG

De ICONA onderscheidt voor Nederland met betrekking tot de aanvoer van LNG twee mogelijkheden, t.w.:

1. aanvoer in hoofdzaak bestemd voor de Nederlandse energievoorziening;
2. aanvoer ten behoeve van de energievoorziening van Nederland doch mede in betekenende omvang ten behoeve van de haar omringende landen waardoor Nederland een centrale positie zal kunnen behouden bij de gasvoorziening van NW-Europa.

Daar de consequenties van elk van deze mogelijkheden in belangrijke mate bepalend zullen zijn voor de aan te voeren hoeveelheden heeft de ICONA gemeend in het onderhavige advies aan dit hoeveelhedaaspect afzonderlijk aandacht te moeten besteden.

IV. Voorwaarden voor aanlanding van LNG

De realisering van een LNG-terminal vergt een lange periode van voorbereiding, wanneer eenmaal het principe besluit daartoe is genomen (Maasvlakte in het totaal minstens 4 jaar, een buitengaats overslagstation in het totaal minstens 6 jaar). Deze lange periode van voorbereiding, de te verwachten toenemende discrepantie tussen de vraag naar en het aanbod van energie in het algemeen en het onderhandelingsresultaat over de aankoop van LNG uit Algerije, dat aan de Minister van Economische Zaken is voorgelegd ter goedkeuring vóór 31 oktober 1977 in het bijzonder, maken het volgens de ICONA noodzakelijk, dat door de betrokken overheidsinstanties op korte termijn de aanlandingsplaats en de algemene voorwaarden vastgesteld worden, die aan een aanlanding van LNG gesteld moeten worden en die in belangrijke mate door de locatie zullen worden bepaald. Zulks wordt ook mogelijk geacht, omdat uitvoerige studies met betrekking tot dit vraagstuk beschikbaar zijn.

V. Mogelijke locaties

Naast enkele typen van eilanden binnen de meest geschikte gebieden in de Noordzee werden Delfzijl-Eemshaven, de Maasvlakte en Vlissingen-Sloegebied als mogelijke locaties op de vaste wal bestudeerd. Van de onderzochte eilandvormen en -locaties lijkt uit een oogpunt van bereikbaarheid en kosten een eiland van het strekdamtype gelegen \pm 50 km van de Havenmond van Hoek van Holland het gunstigst. Om zekerheid te verkrijgen omtrent de bruikbaarheid van het hier bedoelde – minst kostbare – eilandtype is nog enig voortgezet golfonderzoek noodzakelijk. Op de vaste wal is de Maasvlakte uit een oogpunt van nautische veiligheid en bereikbaarheid het meest geschikt. De Maasvlaktelocatie dient echter planologisch nog nader te worden bekeken.

Gerekend naar het prijspeil van 1976 bedragen de vereiste investeringen voor een eiland van het strekdamtype f 790 000 000 en voor het daarbij behorend pijpleidingsstelsel bij halve tot volledige benutting van de optimale capaciteit van 25 mld. m³ per jaar f 430 000 000, te zamen rond f 1 220 000 000 meer dan vereist is voor de voorzieningen, die bij aanlanding van LNG op de Maasvlakte getroffen zouden moeten worden. Bij beperkter hoeveelheden zou met een minder kostbaar pijpleidingsstelsel kunnen worden volstaan, waardoor de totale extra kosten beperkt kunnen worden tot ongeveer f 1 000 000 000. Naast het aanvoervolume is ook de eilandlocatie van wezenlijke invloed op de kosten van het pijpleidingsstelsel. Bij de berekende meerkosten van een eiland is geen rekening gehouden met de door de gemeente Rotterdam bij vestiging op de Maasvlakte noodzakelijk te verrichten investeringen van rond f 40 000 000. Deze zouden echter gedekt worden uit terreinhuur en havengelden.

Uit het rapport blijkt, dat het veiligheidsaspect wezenlijke vragen oproept en aanleiding zou kunnen zijn om de bouw van een kunstmatig eiland te overwegen.

VI. Veiligheidsproblematiek

Bij de aanvoer van LNG spitst de veiligheidsproblematiek zich toe op het gevaar van explosie van een gaswolk die zich kan voordoen, indien door enige oorzaak een lek zou ontstaan in het LNG-systeem, waardoor vloeibaar aardgas vrijkomt. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen een subsone explosieve verbrandingsreactie (deflagratie) en een supersone explosie (detonatie). Met de mogelijkheid van het optreden van een deflagratie bij het vrijkomen van LNG moet rekening gehouden worden. De gevolgen van een eventuele deflagratie in de gevormde vrije gaswolk blijven gezien de geringe vlamsnelheid in hoofdzaak beperkt tot het gebied, dat door de wolk op het moment van ontsteking bestreken wordt. Globaal is het risico

van deflagratie te vergelijken met de risico's die zijn verbonden aan de aanvoer, verwerking en het transport van equivalente hoeveelheden aardolie en aardolieprodukten.

Anders ligt de situatie met betrekking tot detonatie. Vele deskundigen zijn weliswaar van mening dat de kans daarop uitgesloten is. Niettemin is de ICONA van oordeel dat aan de kans op detonatie, waarvan het effect aanmerkelijk groter zou zijn dan van deflagratie, niet zonder meer voorbij kan worden gegaan, zolang niet bewezen is dat de mogelijkheid daarvan volledig uitgesloten is.

Uit proeven is gebleken, dat mengsels van methaan en lucht binnen de detonatiegrenzen in principe wel tot detonatie gebracht kunnen worden in een afgesloten ruimte en onder zeer specifieke laboratoriumomstandigheden bij voorbeeld in een geschikte metalen buis. De concentratiegrenzen, waarbinnen dat mogelijk is hangen echter af van de wijze van opsluiting, druk en temperatuur van het mengsel. Ook de energie, die nodig is om een detonatie op gang te brengen hangt van die factoren af. De stellige indruk bestaat nu, mede op grond van deze proeven, dat een vrije gaswolk van methaan in lucht zeer moeilijk en wellicht helemaal niet tot detonatie is te brengen. In elk geval zal de daarvoor benodigde energie zo groot zijn, dat in de praktijk niet of nauwelijks te verwachten is, dat deze kan optreden. Het wetenschappelijk bewijs, dat detonatie van een vrije gaswolk onmogelijk is, is evenwel tot nu toe niet geleverd. Groter zekerheid daaromtrent zou wellicht verkregen kunnen worden uit grootschalige proeven. In ons land kunnen deze niet uitgevoerd worden. Daarenboven zij ze zo kostbaar, dat de US Coast Guard ervan heeft afgezien en de reeds beschikbare informatie voldoende heeft geacht om aanlanding op de vaste wal toe te staan.

Ook elders vindt aanlanding van LNG op het vaste land plaats, zelfs binnen dichtbevolkte gebieden (o.a. in Boston, Marseille, Le Havre en Tokyo). Hierbij moet opgemerkt worden dat de hoeveelheden van de reeds werkende LNG-transportketens van beperkte omvang zijn. Ondanks de intensieve studies, die in vele landen, waaronder Nederland, nog steeds worden verricht, is niet te voorzien of ooit met absolute zekerheid een antwoord gegeven kan worden op de vraag of detonatie van de hier beschouwde vrije gaswolk mogelijk is. Daarom kan een beslissing ter zake van de realisering van een LNG-project niet daarvan afhankelijk gesteld worden.

Een uitvoerig overzicht van de kansen op en de effecten van de genoemde explosievormen is opgenomen in bijlage 2. De daarin opgenomen exacte cijfers zij indicatief; een absolute waarde mag er niet aan toegekend worden, daar zij mede op onzekere factoren gebaseerd moesten worden. Op basis van dit overzicht kunnen de risico's verbonden aan de aanvoer van LNG naar de Maasvlakte en naar een eiland worden vergeleken. Het belangrijkste verschil wordt veroorzaakt, doordat bij het eiland de omgeving in het algemeen leeg is, zodat het aantal slachtoffers bij een veronderstelde detonatie daar aanzienlijk kleiner zou blijven (zie bijlage 2 – D1 en D2). Daar echter de kans op een zo ernstige calamiteit uiterst gering is, is het effect op het risico, het statistisch aantal dodelijke slachtoffers per jaar, verkregen door de som te nemen van alle produkten van kans en effect van de beschouwde ongevallen, vrijwel verwaarloosbaar, nl. op de Maasvlakte 0,27 en op een eiland 0,24 bij een aanvoervolume van 25 mld. m³ per jaar. Dit is het maximale aanvoervolume, waarmee in het rapport rekening is gehouden. Het lijkt niet waarschijnlijk dat dergelijke hoeveelheden aangevoerd zullen worden, tenzij op een economisch verantwoorde basis ook LNG gecontracteerd zou kunnen worden ten behoeve van de Nederland omringende landen. Zelfs in dat geval zou een dergelijk niveau naar het zich nu laat aanzien niet vóór de jaren '90 worden bereikt. Gedurende de periode van geleidelijke opbouw van het aanvoervolume zal het risico in elk geval evenredig lager zijn.

De ICONA realiseert zich, dat het aangegeven risico de theoretische resultante is van een berekening, die slechts als hulpmiddel mag worden gebruikt om tot een vergelijking te komen van activiteiten waaraan risico's zijn verbonden. Bij de totstandkoming van dit advies heeft de ICONA daarom ook

de omvang van het effect van een detonatie en met name de aanvaardbaarheid daarvan in haar overwegingen betrokken.

De aanvaardbaarheid van de risico's van een project kan slechts worden bepaald, wanneer men de voor- en nadelen van dat project en van eventuele alternatieven tegen elkaar afweegt. De voordelen voor ons land bij aanvoer van LNG via een eiland, met name het veiligstellen van de energievoorziening op langere termijn van Nederland zelf en het milieuvriendelijke karakter van aardgas, alsmede voor doorvoer ten behoeve van de Nederland omringende landen, wanneer deze op een economisch verantwoorde wijze kan worden gerealiseerd, wegen ruimschoots op tegen het relatief geringe risico. Aldus beschouwd kan aanvoer van LNG op een eiland in beginsel aanvaardbaar genoemd worden mits wordt voldaan aan de voorwaarde dat de realisatie van de terminal risico-analytisch zodanig wordt begeleid dat optimale maatregelen ter vermindering van het effect en de kans op ongevallen worden genomen. Voor de beantwoording van de vraag of aanlanding van LNG op de Maasvlakte als aanvaardbaar kan worden aangemerkt dien het volgende te worden overwogen. Met name de effecten van detonatie van een gaswolk zouden veel groter zijn dan bij aanlanding op een buitengaats overslagstation. Wel is de kans op detonatie bijzonder klein en mogelijk zelfs uitgesloten. Zoals hiervoor reeds is aangegeven toont het rapport aan, dat het risico (kans x effect), dat bij aanlanding van LNG op de Maasvlakte wordt gelopen, nauwelijks afwijkt van het risico, verbonden aan de aanlanding van gelijke hoeveelheden LNG op een eiland.

Het risico van aanlanding van LNG op de Maasvlakte blijkt ook bij de maximale aanvoer, waarmee in het rapport van de Projectgroep LNG-terminal rekening is gehouden (25 mld. m³ per jaar) aanzienlijk kleiner dan de risico's die verbonden zijn aan:

- het huidige gebruik van aardgas in Nederland (gemiddeld 20 dodelijke ongevallen per jaar, waarvan 1 door brand of explosie);
- grote chemische industrieën (gemiddeld 3 doden per jaar);
- vervoer en opslag van petroleumproducten (gemiddeld 2 à 3 doden per jaar).

Bij een aanvoer van 25 mld. m³ per jaar is het risico globaal vergelijkbaar met het wonen achter Deltadijken na volledige uitvoering van de Deltawerken, ook in die zin dat sprake is van een zeer kleine kans op een omvangrijk effect. Bij een beperkte aanvoer wordt het risico uiteraard evenredig kleiner.

Na zorgvuldige afweging van een en ander meent de ICONA dat aanlanding van LNG ook op de Maasvlakte, mits planologisch inpasbaar, in principe aanvaardbaar is, zij het dat hieraan op grond van hierna te noemen overwegingen beperkingen moeten worden gesteld.

Bij aanlanding op de Maasvlakte vormt de risico-analytische begeleiding een zwaarder wegende eis dan bij aanlanding op een eiland; reden waarom daaraan dan ook bijzondere aandacht moet worden geschonken.

Naast de hierboven toegelichte problematiek met betrekking tot de fysieke veiligheid dient bij de realisatie van een LNG-terminal bijzondere aandacht te worden gegeven aan de beveiliging tegen handelingen en acties van terroristische groeperingen. De ICONA acht het gewenst dat aan de bevoegde instanties opdracht wordt verstrekt een beveiligingsplan uit te werken.

VII. Nadere overwegingen inzake de beschouwde lokaties

Het centrale element bij de maatregelen, die bij aanlanding op de Maasvlakte met het oog op de veiligheid moeten worden genomen, vormt de binnenkomst van LNG-tankers in het havengebied. Ten einde het risico zoveel mogelijk te verkleinen dienen ter voorkoming van aanvaringen met of strandingen van LNG-tankers stringente verkeersmaatregelen te worden getroffen. Deze maatregelen dienen bij aanlanding op de Maasvlakte o.m. te omvatten een nauwkeurig ingesteld vaarplan voor LNG-tankers in samenhang met een zorgvuldig opgezette en gecontroleerde verkeersregeling en be-

loodsing van de overige scheepvaart. De verkeersregeling zou voor de uitgaande vaart te Hoek van Holland inhouden, dat deze bij het binnenkomen van iedere LNG-tanker gedurende een beperkte tijd wordt gestremd. De binnenkommende vaart zal daarentegen betrekkelijk weinig last behoeven te ondervinden.

De benodigde stremmingen van het uitgaande verkeer zouden bij een ongebreidelde aanvoer van LNG een negatieve invloed hebben op én van de belangrijkste faciliteiten van het Rotterdamse havengebied, t.w. de voortdurende bereikbaarheid van de zee voor praktisch alle schepen alsmede op de algemene flexibiliteit van het verkeersgebeuren. Het spreekt dan ook voor zich, dat de internationale concurrentiepositie van het Rotterdamse havengebied, ook wat betreft de vestiging van bedrijven, die van zo'n uitermate grote betekenis is voor de Nederlandse economie, bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van aanlanding van LNG op de Maasvlakte één van de kernoverwegingen vormt. Het is tevens van belang dat de goederenstromen, die in Rotterdam tot nog toe vlotte en ongestremde havenfaciliteiten hebben gevonden, zo min mogelijk nadelig worden beïnvloed door LNG-aanvoer.

Gemeend wordt dan ook, dat het aantal inkomende scheepsbewegingen van LNG-tankers van de bestaande typen bij aanlanding op de Maasvlakte moet worden beperkt. De ICONA heeft zich niet uitgesproken over de mate van beperking van het aantal inkomende scheepsbewegingen met LNG-tankers.

Een aantal leden is op grond van bestaande inzichten van mening, dat niet meer dan ten hoogste twee inkomende scheepsbewegingen per week toegestaan kunnen worden. Anderen menen, dat deze grens wellicht ruimer kan worden gesteld. Zij achten de argumenten, die ter onderbouwing van de beperking tot twee inkomende scheepvaartbewegingen per week zijn aangevoerd niet overtuigend. De ICONA beveelt derhalve aan een nader onderzoek te doen uitvoeren naar de consequenties van bovenbedoelde risicoverkleinende maatregelen, met name de gevolgen van de noodzakelijk geachte stremmingen, om de vaststelling van de in te voeren beperking mogelijk te maken. Dit betekent dat de aanlanding van LNG op het vaste land in beginsel aanvaardbaar is in hoeveelheden die geen groter aantal scheepvaartbewegingen medebrengen dan het onderzoek zal aangeven.

Het ligt voor de hand dat de te stellen beperkingen aan de aanvoer naar de Maasvlakte impliceren dat hier primair een aanvoer ten behoeve van de Nederlandse energievoorziening moet worden gedacht.

Het is echter tevens van groot belang om – indien dit op economische verantwoorde basis kan geschieden – zoveel mogelijk LNG ten behoeve van de omliggende landen aan te voeren waardoor Nederland zijn centrale positie bij de gasvoorziening in NW-Europa zal kunnen behouden. Daarbij zou van aanvoerhoeveelheden sprake kunnen zijn die meer inkomende scheepsbewegingen per week met zich zouden meebrengen dan op basis van het nog uit te voeren onderzoek kan worden toegestaan. Derhalve acht de ICONA de bouw van een terminal op een eiland dan noodzakelijk.

In verband met de hoge kosten die verbonden zijn aan de bouw van een terminal op een eiland is het noodzakelijk in overleg te treden met belanghebbenden in omliggende landen ten einde vast te stellen of een dergelijk project economisch verantwoord kan worden uitgevoerd, met name vanwege het financiële risico verbonden aan de investering in een dergelijk eiland. Nu in de omliggende landen nog geen definitieve beslissingen zijn genomen inzake aanlandingsfaciliteiten zou dit overleg reeds op korte termijn geopend dienen te worden; zulks onafhankelijk van een positieve beslissing tot realisering van beperkte aanvoer naar de Maasvlakte.

Het bovenbedoelde internationale overleg, alsmede de vaststelling van de voorwaarden waaronder een eiland gebouwd zal kunnen worden (inclusief de financiering) zullen immers mede brengen, dat het praktisch niet mogelijk zal zijn om een eiland-terminal tijdig te verwezenlijken voor het begin van de leveringen krachtens het met Algerije reeds gesloten (doch door de Mi-

nister van Economische Zaken vóór 31 oktober 1977 goed te keuren) contract. Tegen deze achtergrond adviseert de ICONA medewerking te verlenen aan het op korte termijn tot stand brengen van een LNG-terminal op de Maasvlakte. Zij verbindt daaraan echter uitdrukkelijk de voorwaarden dat de inkomende scheepsbewegingen van LNG-tankers worden beperkt tot een nader vast te stellen aantal per week en dat het project risico-analytisch zodanig begeleid wordt, dat optimale maatregelen ter vermindering van het effect en de kans op ongevallen genomen worden. Bij deze maatregelen dienen de eventuele versturende effecten op andere activiteiten naast de reeds genoemde zorgvuldig in het oog te worden gehouden. De ICONA heeft zich bij dit advies mede laten leiden door de overwegingen dat de extra investeringen in de aanleg van een eiland (zie blz. 4) bij een beperkte gasaanvoer de kostprijs van het gas veel te hoog zouden doen uitkomen terwijl het daarenboven praktisch onmogelijk zal zijn om een eiland-terminal gereed te hebben in het laatste kwartaal van 1984 wanneer de eerste LNG-aanvoer uit het door de Minister van Economische Zaken goed te keuren contract met Algerije zal plaatsvinden.

Een terminal op de Maasvlakte biedt derhalve vooruitlopend op de eventuele bouw van een kunstmatig eiland een kans om de Nederlandse energiepoot te versterken. Voorts kan daarmee een eerste aanzet worden gegeven aan de aanvoer van LNG ten behoeve van de omliggende landen waaruit duidelijk zal blijken dat Nederland bereid is ook een doorvoerfunctie te vervullen. Dit advies heeft niet de instemming van ir. W. C. Reij, het lid aangewezen door de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne in de ICONA zolang de detonatie van de hierboven beschouwde vrije gaswolk niet geheel kan worden uitgesloten (zie bijlage 3).

Ook dr. E. van Spiegel, het lid aangewezen door de Minister voor Wetenschapsbeleid kan zich met dit advies niet verenigen, daar hij de structuur ervan niet adequaat acht (zie bijlage 4).

VIII. Conclusies

Constaterende dat het ten behoeve van de Nederlandse energievoorziening gewenst is aardgas in te voeren zowel in de vorm van pijpleidinggas als van LNG komt de ICONA samenvattend tot de volgende conclusies:

1. invoer van aardgas ook in de vorm van LNG blijkt evenzeer gewenst bij een geringere economische groei en een minder sterke stijging van het energieverbruik dan waarvan bij de berekeningen in het rapport van de Projectgroep LNG-Terminal is uitgegaan;
2. de aanlanding van LNG kan in beginsel worden gerealiseerd op een daartoe te bouwen kunstmatig eiland en op het vaste land;
3. van de onderzochte eilandvormen- en lokaties lijkt uit oogpunt van bereikbaarheid en kosten een eiland van het strekdamtype gelegen \pm 50 km van de havenmond van Hoek van Holland het gunstigst;
4. van de onderzochte landlokaties is de Maasvlakte uit oogpunt van nautische veiligheid en bereikbaarheid de gunstigste;
5. na zorgvuldig afweging van de veiligheidsaspecten is aanlanding van LNG zowel op een eiland als op de Maasvlakte in beginsel aanvaardbaar te achten, mits wordt voldaan aan de voorwaarde, dat realisatie van de terminals risico-analytisch zodanig wordt begeleid, dat optimale maatregelen ter vermindering van het effect en de kans op ongevallen worden genomen, hetgeen voor de Maasvlakte een zwaarder wegende eis inhoudt dan voor het eiland. Tevens dient de Maasvlakte-lokatie nog nader planologisch te worden bekeken.
6. het aantal inkomende scheepsbewegingen van LNG-tankers van de bestaande types moet bij aanlanding op de Maasvlakte met het oog op de overige functies van het Rotterdamse havengebied worden beperkt. Om deze beperking vast te stellen zal op korte termijn een nader onderzoek moeten worden uitgevoerd.

7. naast invoer van LNG voor de Nederlandse energievoorziening is het van groot belang om indien dit op economisch verantwoorde basis kan geschieden ook zoveel mogelijk LNG ten behoeve van de omliggende landen aan te voeren, waardoor Nederland zijn centrale positie bij de gasvoorziening van NW-Europa zal kunnen behouden;

8. indien daarmede gepaard gaande grote aanvoerhoeveelheden het nader vast te stellen aantal scheepsbewegingen bij aanlanding op de Maasvlakte zal doen overschrijden, is een LNG-terminal op een eiland noodzakelijk;

9. voor de verwezenlijking van een eilandproject zal het noodzakelijk zijn in overleg te treden met belanghebbenden uit omliggende landen, zulks in verband met de zeer hoge kosten van een eiland;

10. het bovenbedoelde internationale overleg, alsmede de vaststelling van de voorwaarden waaronder een eiland gebouwd zal kunnen worden (inclusief de financiering) zullen mede brengen, dat het praktisch niet mogelijk zal zijn om een eiland-terminal tijdig te verwezenlijken voor het begin van de leveringen krachtens het met Algerije reeds gesloten (doch door de Minister van Economische Zaken vóór 31 oktober 1977 goed te keuren) contract;

11. gelet op de voorgaande conclusies en om de huidige kansen voor het versterken van de Nederlandse energiepositie niet te missen is het – vooruitlopend op een kunstmatig eiland – gewenst op korte termijn een LNG-terminal op de Maasvlakte tot stand te brengen, waarmee tevens een eerste aanzet kan worden gegeven tot de aanvoer van LNG ten behoeve van de omliggende landen. Aldus zal duidelijk blijken, dat Nederland bereid is ook een doorvoerfunctie te vervullen;

12. het is van groot belang, dat de betrokken overheidsinstanties zo spoedig mogelijk de nadere voorwaarden vaststellen die aan de verschillende aspecten van aanleg en gebruik van de onderscheiden LNG-terminals zullen worden verbonden en de noodzakelijke regelingen tot stand brengen.

IX. Aanbevelingen

In verband met het bovenstaande beveelt de ICONA aan te bevorderen dat

- het overleg met alle – bij realisatie van een LNG-terminal op de Maasvlakte – betrokken autoriteiten zo spoedig mogelijk wordt afgerond;
- de nadere voorwaarden, waaronder LNG op de Maasvlakte kan worden aangeland, zo spoedig mogelijk wordt vastgesteld;
- het overleg met belanghebbenden uit omliggende landen zo spoedig mogelijk wordt geopend;
- de nadere voorwaarden en noodzakelijke regelingen met betrekking tot een LNG-terminal op een kunstmatig eiland, mede in samenhang met het vorenbedoelde overleg, tijdig wordt vastgesteld;
- zowel de overheid als het bedrijfsleven tijdig inspelen op de kansen, die voor het Nederlandse bedrijfsleven met name ook de aannemingsbedrijven, de scheepsbouw en de scheepvaart verbonden zijn aan de aanlanding van LNG.

Bijlagen:

1. Brief van de Minister van Economische Zaken van 18 mei 1977, ref. nr. 377/1/164/EG.
2. Overzicht van kansen op en effecten van deflagratie en detonatie.
3. Notitie van ir. W. C. Reij dd. 28 september 1977.
4. Brief dr. E. van Spiegel, kenmerk DGWB 8707 dd. 4 oktober 1977.

's-Gravenhage, 12 oktober 1977.

Aan de heer Voorzitter van de Stuurgroep Studie Noordzee-eilanden en Terminal mr. B. W. Biesheuvel,

Nijverheidsstraat 1,
Rijswijk (Z.H.)

18 mei 1977
's-Gravenhage, 18 mei 1977
Kenmerk 377/II/164/EG

Onderwerp Aardgasinkoopbeleid

Naar ik heb vernomen werd in uw Stuurgroep, bij de behandeling van het concept-rapport van de Projectgroep LNG-terminal, de behoefte gevoeld het nationale belang van aanvoer van vloeibaar aardgas in de min of meer nabije toekomst nader toegelicht te zien. Met name dient de vrees te worden weggenomen dat genoemd rapport te zeer gebaseerd zou kunnen zijn op een specifiek verzoek om medewerking van de overheid ten behoeve van bepaalde commercieel gemotiveerde projecten door een particuliere maatschappij.

Vooropgesteld moet worden dat de vertegenwoordigers van mijn ministerie in de Projectgroep LNG-terminal hun visie op de mogelijkheid van LNG-projecten niet hebben gebaseerd op de inzichten van niet-ambtelijke betrokkenen. De constatering hunnerzijds van de energiewettelijke wenselijkheid van LNG-aanvoer vloeit voort uit de eigen verantwoordelijkheid van de overheid voor het energiebeleid. De uitgangspunten van de Regering voor dit beleid zijn neergelegd in de Energienota, die ik in september 1974 aan het parlement heb aangeboden.

Analyse van de huidige en vooral de toekomstige energiesituatie kan slechts tot de conclusie voeren dat enerzijds zuinigheid met energie dringend noodzakelijk is maar anderzijds dat intensief moet worden gestreefd naar zekerstelling van het toekomstig aanbod ten behoeve van de Nederlandse energievoorziening. Voor aardgas geldt dit in het bijzonder. Aardgas heeft in vergelijking tot andere energiedragers belangrijke voordelen (zoals onder andere ook blijkt uit de bevindingen in de kosten-baten-analyse in genoemd rapport). Ons nationale gasbezit speelt voorts een rol van grote betekenis voor ons land doordat het fungeert als strategische reserve. Het verkrijgen van gas van buiten Nederland kan deze positie versterken en biedt de mogelijkheid ons gas over een langere periode in de toekomst te gebruiken. Behoud van een redelijk aardgasaandeel in de Nederlandse energievoorziening draagt bij tot de gewenste diversificatie en beperkt daarmee de afhankelijkheid van olie. Het gevaar is niet denkbeeldig te achten dat zich aanbodcrises in de energievoorziening, met name van olie, zullen gaan voordoen in de komende decennia, mogelijk met structureel karakter. Voor de toekomstige energievoorziening van ons land is het dan ook zeer van belang de flexibiliteit van de voornaamste eigen voorraden zo lang mogelijk te behouden.

Het technisch aspect van de inpassing van gassoorten van afwijkende kwaliteiten vormt daarbij mede een overweging om te zorgen dat gas uit kleinere velden (op land of op het Nederlandse deel van het continentale plat) met voorrang wordt ingezet. Hetzelfde geldt voor van buiten Nederland aan te voeren gashoeveelheden.

In de Energienota is reeds als beleidsvoornemen neergelegd dat een actief inkoopbeleid voor aardgas van buiten Nederland nodig is. Een formeel uitvloeisel hiervan is mijn wens geweest, de overeenkomst van 1963 tussen de Staat en de Gasunie uit te breiden met een inkoopparagraaf, waardoor ook het inkoopbeleid van de Gasunie aan een goedkeuringsbevoegdheid mijnerzijds wordt onderworpen. In aansluiting hierop heb ik het verlangen uitgesproken om een geïntegreerd afzet- en inkoopplan gepresenteerd te zien door de Gasunie.

Er is reeds, zij het nog in zeer beperkte omvang, enige inkoop van buiten Nederland gerealiseerd in de vorm van Noors gas uit de Noordzeevelden Ekofisk, Eldfisk en Albuskjell. Gasunie neemt voorts deel in een internationaal inkoopconsortium voor Noordzeegas dat het oog heeft op het aanbod op reeds wat langere termijn. Uiteraard gaat het hier om aanvoer per pijpleiding. In het algemeen lijkt aanvoer van gas van nabij per pijpleiding goedkoper en met meer zekerheid te realiseren dan aanvoer van verre in vloeibare vorm. Het aanbod van nabij is echter beperkt en zal moeten worden gedeeld met andere Westeuropese landen; de verwachtingen ten aanzien van de Nederlandse en nabij gelegen delen van het continentale plat zijn, nu daarover steeds meer informatie beschikbaar is gekomen, niet meer zo hoog gespannen. Het economisch aspect van de transportmogelijkheden wordt wel eens in een grove vuistregel vertaald, dat ruwweg bij een afstand van 2000 à 3000 km over land of reeds bij 500 km door diepere zee transport in vloeibare vorm gunstiger zou kunnen worden dan per pijpleiding. De grootste gasreserves liggen in landen op zodanige afstand van Nederland, dat transport in vloeibare vorm zal moeten geschieden.

Samenvattend kan worden gesteld dat invoer van aardgas als zeer gewenst moet worden aangemerkt. De aanvoermogelijkheden van gas per pijpleiding zijn duidelijk gelimiteerd. Voor het uitvoering geven aan het beleidsvoornemen inzake een actief inkoopbeleid voor aardgas is het onderzoeken van de mogelijkheden om gasaanvoer in vloeibare vorm te realiseren dan ook noodzakelijk.

Het is duidelijk dat voor het nader uitvoering kunnen geven aan dit beleid reeds op korte termijn behoefte bestaat aan een beslissing over de aanlandingsaspecten van vloeibaar aardgas in Nederland. Deze behoefte wordt nog versterkt door een recent verzoek van Belgische zijde de mogelijkheden na te gaan om voor België bestemd gas uit Algerije in Rotterdam aan land te brengen.

De Minister van Economische Zaken,
R. F. M. Lubbers

Bijlage 2

In de navolgende tabel zijn de resultaten van de risicostudie overzichtelijk bijeen gebracht. Ten aanzien van elke ongewenste gebeurtenis is zowel de kans als het effect daarvan zo goed mogelijk geëvalueerd.

Het valt op, dat de gebeurtenissen waarbij een detonatie van de gevormde gaswolk optreedt, er duidelijk uitspringen. Enerzijds is de kans een factor 100–1000 lager dan voor de andere beschouwde gebeurtenissen, anderzijds kan de schade, het effect, een factor 25–150 hoger zijn wat betreft aantallen doden en gewonden en zelfs een factor 3000 hoger met betrekking tot materiële schade.

Wanneer evenwel, zoals in de tabel mede is gebeurd, het gewogen effect als produkt van kans en effect, berekend wordt, blijkt dit voor detonatie en deflagratie ongeveer gelijk zijn. Bovendien blijkt het gewogen effect, afhankelijk van de in totaal per jaar aan te voeren hoeveelheid LNG, niet meer te bedragen dan 0,12–0,27 doden per jaar of wel gemiddeld 1 dode en 1 gewonde per 4 tot 8 jaar.

Tabel bij bijlage 2. Kansen en effecten: Maasvlakte (12 x 10⁹ m³ gas)

Aard van het ongeval	Kans		Effect		Gewogen effect		Kans		Effect		Gewogen effect	
	(1 x per)	doden	gewonden	doden	gewonden	(1 x per)	doden	doden	doden	doden		
Aanvaring												
A.1 Directe ontsteking	380 j	30		0,0789		380 j	30		0,0789			
B.1 Geen ontsteking	990	2		0,0020		990	2		0,0020			
C.1 Vertraagde ontsteking aan schip:												
– deflagratie	3 600	45		0,0125		3 600	45		0,0125			
– detonatie	0,4 mln.	60		0,0002		0,4 mln.	60		0,0002			
D.1 Vertraagde ontsteking op de kust:												
– deflagratie	14 260	36	110	0,0025	0,0077	14 260	36		0,0025			
– detonatie	1,4 mln.	5 500	12 200	0,0039	0,0086	1,4 mln.	310		0,0002			
Stranding												
A.2 Directe ontsteking	3 180	4		0,0013		3 180	4		0,0013			
B.2 Geen ontsteking	710	1		0,0014		710	1		0,0014			
C.2 Vertraagde ontsteking aan schip:												
– deflagratie	2 870	12		0,0042		2 870	12		0,0042			
– detonatie	0,3 mln.	30		0,0001		0,3 mln.	30		0,0001			
D.2 Vertraagde ontsteking op de kust:												
– deflagratie	940	9	45	0,0096	0,0479	940	9		0,0096			
– detonatie	0,1 mln.	1 510	4 060	0,0164	0,0440	0,1 mln.	310		0,0034			
Overslag												
A.3 Directe ontsteking bij breuk	18 820	1		0,0001		18 820	1		0,0001			
B.3 Geen ontsteking						0	–					
D.3 Vertraagde ontsteking op land:												
– deflagratie	6 400	13	45	0,0020	0,0070	6 400	13		0,0020			
– detonatie	0,6 mln.	234	1 850	0,0004	0,0029	0,6 mln.	310		0,0005			
Opslag												
A.4 Directe ontsteking bij breuk						0	–					
D.4 Vertraagde ontsteking op land:												
– deflagratie	24 000	13	45	0,0005	0,0019	24 000	13		0,0005			
– detonatie	2,4 mln.	234	1 850	0,0001	0,0008	2,4 mln.	310		0,0001			
Totaal bij 12 x 10 ⁹ m ³ gas per jaar				0,1361	0,1208							0,1195
Totaal bij 20 x 10 ⁹ m ³ gas per jaar				0,2202	0,1954							0,1933
Totaal bij 25 x 10 ⁹ m ³ gas per jaar				0,2722	0,2416							0,2390

Het lid Reij, overwegende:

- dat uit de stukken niet onomstotelijk blijkt, dat het voor de energievoorziening van Nederland beslist noodzakelijk is om met tankschepen aangevoerd vloeibaar aardgas op Nederlands grondgebied aan wal te brengen;
 - dat uit de overgelegde berekening en uit de desbetreffende opmerkingen van de voorzitter van de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen blijkt, dat detonatie van een door lekkage ontsnapte gaswolk niet geheel kan worden uitgesloten en dat daaromtrent voorlopig ook geen zekerheid kan worden verkregen;
 - dat bij detonatie van een gaswolk in een gebied als Rijnmond duizenden mensen kunnen omkomen en voor miljarden guldens materiële schade kan worden aangericht;
 - dat uit een door hem overgelegde berekening blijkt, dat het hoogst onwaarschijnlijk is, dat er op de Maasvlakte een vestigingsplaats voor LNG-overslag en -opslag kan worden gevonden die op voldoende afstand van andere bronnen van gevaar ligt om samenloop van ongevallen tot een ongeval van de grootst denkbare omvang onmogelijk te maken;
 - dat desalniettemin de berekening in het rapport van de Projectgroep LNG-terminal gegrond is op het wél beschikbaar zijn van een dergelijke vestigingsplaats en daarom geen rekening houdt met de grootst denkbare samenloop van ongevallen; zulks ten onrechte;
 - dat blijkens een in 1971 gehouden enquête meer dan de helft van de bevolking van het betrokken gebied zich zorgen maakt over de gevaren van de industrie in het Rijnmondgebied (Milieu-ervaring in Rijnmond. Publikatie van de Nederlandse Stichting voor Statistiek. Februari 1972);
 - dat deze zorgen gerechtvaardigd zijn, omdat er blijkens de verslagen van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond jaarlijks enkele honderden bijzondere voorvallen uit dit gebied worden gemeld, waaronder enkele van ernstige aard;
 - dat de gevaarstelling in het onderhavige gebied reeds aanzienlijk is door de aanwezigheid van chemische fabrieken, olieraffinaderijen en opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, terwijl de bevolkingsdichtheid in de nabijheid daarvan groot is;
 - dat overigens de gevaren van opslag en overslag van vloeibaar aardgas niet alleen gelegen zijn in de aanwezigheid van zeer grote opslagtanks, maar ook en vooral in het verkeer van de gastankschepen;
- is van mening, dat vestiging van een bedrijf voor opslag en overslag van vloeibaar aardgas op de Maasvlakte onaanvaardbaar is.

Minister voor Wetenschapsbeleid

Aan de voorzitter van de Interdepartementale Commissie voor Noordzee-aangelegenheden
p/a Koningskade 4
's-Gravenhage

's-Gravenhage, 4 oktober 1977.

Onderwerp: Beleidsadvies LNG-terminal.

1. Het nieuwe concept-beleidsadvies inzake een LNG-terminal, zoals dat kort vóór de recente ICONA-bespreking aan de ICONA-leden werd toegezonden, vertoont naar mijn mening essentiële verschillen met het eerdere concept, zowel naar opzet als naar strekking. In de discussie tijdens de ICONA-bespreking van 27 september jl. heb ik daarop reeds geduid, met name naar aanleiding van de formulering van een der «conclusies». Nu in het mij heden toegezonden concept de «nieuwe lijn» geheel gehandhaafd is, meen ik het volgende te moeten stellen.

2. Het eerdere concept-beleidsadvies was duidelijk afgestemd op een beleidskeuze uit twee alternatieven: eilandterminal of landterminal (i.c. Maasvlakte). Daarbij werden duidelijk de meerkosten van een eilandterminal aangegeven, alsmede de daarmee gepaard gaande «veiligheidswinst». In de overwegingen werd toen gesteld dat de veiligheidswinst niet opwoog tegen de meerkosten van een eilandterminal, en dat derhalve voor een landterminal moest worden geadviseerd. Uiteraard zou de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor een dergelijke – ook politiek nogal gevoelige – weging bij het kabinet liggen. Ook al bleek de onderbouwing van een dergelijk advies niet op alle punten – bij voorbeeld inzake kostenverhogende implicaties bij een landterminal – even hard, de gedachtengang was op zichzelf helder en logisch.

3. In de nieuwe versie van het beleidsadvies wordt de keuze uit beleidsalternatieven als zodanig niet meer helder gesteld. Immers: volstaan wordt met de afleiding dat beide alternatieven – eilandterminal en landterminal – uit veiligheidsoogpunt «aanvaardbaar» zijn, terwijl daarbij alleen de meerkosten van een eilandterminal worden aangegeven.

Vervolgens wordt het advies duidelijk toegeschreven naar de wenselijkheid van een spoedige realisering van een landterminal, op grond van enige a priori overwegingen t.w. het ophanden zijnde leveringscontract met Algerije en de verwachting dat «het praktisch niet mogelijk zal zijn» een eilandterminal daarvoor op tijd te verwezenlijken. De mogelijkheid om ook nog een eilandterminal te bouwen wordt verschoven naar nadere studie en overleg, hoewel de wenselijkheid daartoe al betrekkelijk dichtbij ligt, met name op grond van veiligheidseisen inzake het scheepvaartverkeer. Men kan zich bij deze gedachtengang overigens afvragen wat de zin is geweest van de uitgevoerde studie in zijn geheel: als a priori overwegingen pleiten voor een landterminal had volstaan kunnen worden met een onderzoek naar de risico-aanvaardbaarheid daarvan.

4. Hoewel ik de validiteit van inmiddels opgekomen a priori overwegingen zeker niet uitsluit, hecht ik eraan dat in het advies duidelijk tot uiting komt om welke beleidsalternatieven het gaat en welke consequenties aan elk daarvan zijn verbonden. Ik meen dat een dergelijke probleemstelling gebruikelijk is en van een college als de ICONA verwacht mag worden. In dit verband wijs ik erop dat het thans in feite om drie beleidsalternatieven gaat, t.w.:

1. uitsluitend een landterminal
2. uitsluitend een eilandterminal
3. een landterminal en een eilandterminal.

Het laatste alternatief dient als zodanig te worden toegevoegd omdat de strekking van het nieuwste concept-beleidsadvies deze combinatie kennelijk voor mogelijk houdt. In het beleidsadvies dienen de thans bekende overwegingen en consequenties voor elk der drie alternatieven duidelijk en volwaardig te worden samengevat – wat betreft kosten, veiligheid, tijdsfactoren e.d. – waarbij ook de nog bestaande onzekerheden dienen te worden vermeld (bij voorbeeld inzake financiële consequenties van zonerings-eisen). Door een dergelijke benadering wordt ook voorkomen dat impliciete keuzen worden gemaakt, hetgeen in het huidige beleidsadvies wel gebeurt. Immers: wanneer men verkiest alvast te beginnen met een landterminal (als voorgesteld), betekent dit automatisch dat men alternatief 2 (uitsluitend eilandterminal) uitsluit. Een dergelijke keuze dient echter niet impliciet gemaakt te worden doch mede op basis van een volwaardige uitwerking van pro's en contra's, zoals bij voorbeeld de hogere kosten van een dubbele conceptie wanneer later met een waarschijnlijkheid x een eilandterminal toch noodzakelijk blijkt.

5. Zonder uitpuddend te zijn noem ik in dit verband enkele factoren die mijn inziens duidelijker gesteld moeten worden dan in het huidige concept-beleidsadvies:

- geschatte kosten per alternatief (niet alleen de meerkosten van een eilandterminal), inclusief die van risicobeperkende maatregelen;
- geschatte gereedheidsdata van de verschillende terminalconcepties, in relatie tot data van contractuele verplichtingen (de formulering «praktisch niet mogelijk» is mijns inziens onvoldoende);
- geschatte kans en tijdstip – zowel in geval van uitsluitend nationale voorziening als bij het vervullen van een doorvoerfunctie – waarop de aanvoer boven het kennelijk kritische maximum van twee tankers per week komt, en dus een eilandconceptie noodzakelijk wordt.

6. Aan een objectieve uitwerking in bovengenoemde zin dient door de ICONA een separate beschouwing te worden toegevoegd, waarin, op basis van afwegingen, het keuze-voorstel wordt ontwikkeld.

7. Met opzet beperk ik mij in dit schrijven tot de structuur van het advies. Juist omdat de structuur niet adequaat is, dreigt mijns inziens het gevaar dat inhoudelijke overwegingen niet evenwichtig tot hun recht komen en tot een minder rationele besluitvorming leiden. Niettemin noem ik enkele meer inhoudelijke overwegingen in het huidige concept-beleidsadvies die bij mij vragen oproepen:

- Als de voorgenomen levering uit Algerije eind 1984 begint, en de bouw van een eilandconceptie op 6 jaar wordt geschat, rest thans nog ruim een jaar voor overleg met omringende landen over een eventuele doorvoerfunctie van Nederland. Kan in dat jaar niet zoveel zekerheid worden verkregen dat een betere beoordeling van alternatief 2 (uitsluitend eilandterminal) mogelijk wordt? Zo ja, dan is het onverstandig nu te kiezen voor een landconceptie, tenzij zeer dringende redenen van nationale voorziening uitstel van een jaar onverantwoord maken.
- Niet goed valt in te zien waarom juist de spoedige aanvang met een primair nationaal gerichte landterminal (bovenaan blz. 9) t.o.v. het buitenland blijk zal geven van onze bereidheid om een internationale doorvoerfunctie te vervullen (bovenaan blz. 10). Mijns inziens moet eerder het omgekeerde worden gevreesd.

8. Ik realiseer mij dat mijn commentaar u in een laat stadium van de beleidsvoorbereiding bereikt. Ik vraag daarvoor begrip omdat voor de beoordeling van het belangrijk gewijzigde concept-beleidsadvies vóór de recente ICONA-bespreking in feite slechts één dag beschikbaar was, evenals voor het jongste concept.

Het lid van de ICONA namens de Minister voor Wetenschapsbeleid,

E. van Spiegel