

Zitting 1978–1979

14 626

## Rapport onderzoek aanvoer vloeibaar aardgas (LNG) in Nederland

Nr. 13

### NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 20 oktober 1978

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

's-Gravenhage, 20 oktober 1978

Bijgaand zend ik, mede namens mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, van Economische Zaken, van Sociale Zaken en van Volksgezondheid en Milieuhygiëne de antwoorden op de vragen van de Kamer, zulks ter voorbereiding van de mondelinge behandeling inzake de aanvoer van vloeibaar aardgas (LNG) in Nederland.

De nummering van de antwoorden correspondeert met die van de vragen.

1

In het mondeling overleg op 27 oktober 1977 met een vijftal vaste commissies uit de Tweede Kamer heeft de toenmalige minister van Economische Zaken medegedeeld dat «in een «side-letter» is bepaald dat voor 31 oktober 1978 de plaats van aanlanding aan Sonatrach moet zijn medegedeeld» (Bijl. Hand. II, 14 626, nr. 5, blz. 2). Ten onrechte wordt in het verslag in de zin daaraan volgend de aanlanding ook nog eens in verband gebracht met de datum van 31 december 1978.

Zoals in het verslag van genoemd mondeling overleg vermeld, wordt in het contract bepaald dat koper en verkoper uiterlijk 31 december 1978 de financiering van de voor de uitvoering van het contract benodigde installaties (dat wil zeggen onder meer vloeibaarmakingsinstallatie, verschepings- en aanlandingsfaciliteiten en hervergassingsinstallatie) genoegzaam geregeled moeten hebben. Voorts dient de koper met de verkoper uiterlijk 31 december 1978 een bevrachtingsovereenkomst gesloten te hebben voor de gastankers die de verkoper voor het transport ter beschikking zal stellen. Daarnaast wordt in een «side-letter» bij het contract bepaald dat partijen elkaar uiterlijk 31 oktober 1978 de plaats van verscheping en de plaats van aanlanding zullen mededelen.

De «side-letters» bij het contract hebben dezelfde werking als het contract. Verplichtingen aangegaan in een «side-letter» bij het contract hebben hetzelfde karakter als verplichtingen aangegaan in het contract zelf.

Over de te sluiten bevrachtingsovereenkomst vindt overleg plaats tussen Gasunie/Ruhrgas/Salzgitter en Sonatrach. In het kader van dit overleg zijn

partijen inmiddels overeengekomen de contractueel voorziene datum, 31 december 1978, wat dit punt betreft, te verleggen naar 1 maart 1979.

Wat betreft de financiering van de installaties in Nederland bestaat er geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat deze op 31 december 1978 niet genoegzaam geregeld zal zijn.

Met betrekking tot de vraag of de financiering in Algerije tijdig zal zijn geregeld kan uiteraard met minder stelligheid worden gesproken. Zolang het tegendeel niet blijkt wordt er van uitgegaan dat Sonatrach zich aan zijn contractuele verplichtingen zal houden.

2

Het contract kent geen bepalingen omtrent vergroting van het contractuele volume van 8 mld. m<sup>3</sup> per jaar gedurende 20 jaar, zij het dat binnen kleine marges naar beneden en naar boven van dit volume afgeweken kan worden in verband met de optimalisering van het scheepstransport.

3

Gasunie pleegt momenteel overleg met assuradeuren inzake de aansprakelijkheid en schadevergoeding bij eventuele calamiteiten. De Regering zal er op toezien c.q. eraan meewerken dat er een adequate regeling wordt getroffen voor schadevergoeding in geval van een eventuele calamiteit.

Voor de Gasunie heeft de uitbreiding van haar activiteiten met LNG (peakshavingsinstallatie Maasvlakte) niet geleid tot verhoging door de schadeverzekeraars van de door de Gasunie te betalen premie voor de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering.

4

Zoals vermeld in de nota, kamerstuk 14 626 nr. 11, blz. 13 onderaan, vertoont de aanvoer van LNG veel gemeenschappelijke kenmerken en op grond van risico-overwegingen kan combinatie van deze aanvoeren voordelen bieden. Koppeling van de besluitvorming over LPG- en LNG-aanlanding was niet mogelijk gezien het reeds vergevorderde stadium waarin de besluitvorming ter zake van LNG zich bevond en het feit dat omtrent de hoeveelheden LPG die in de toekomst naar verwachting in Nederland zullen worden aangevoerd, nog veel onzekerheden bestaan.

5

In het kader van de standpuntbepaling over de aanlanding van LNG op de Maasvlakte zijn door de besturen van de betrokken lagere overheden informatie-avonden gehouden. Voorts is een voorlichtingsbrochure uitgegeven onder de naam: «Vloeibaar aardgas op de Maasvlakte: ja of nee?». Deze brochure is direkt toegezonden aan de gemeentebesturen in de regio en aan zgn. doelgroepen.

Door middel van grote advertenties in de huis-aan-huisbladen in de Rijnmondregio en in delfland alsmede in enkele dagbladen zijn deze informatie-avonden aangekondigd. Daarin is tevens gewezen op de verkrijgbaarheid van de voorlichtingsbrochure, op de mogelijkheden om meningen kenbaar te maken en op het houden van een openbare hoorzitting in het stadhuis van Rotterdam.

In het Noorden is aan de brochure: «Vloeibaar aardgas naar de Eemshaven» op ruime schaal verspreiding gegeven, nadat eerst de pers daaraan aandacht had besteed.

In advertenties in het «Nieuwsblad van het Noorden» en de «Winschoter Courant» is aangekondigd dat er een openbare hoorzitting zou worden gehouden in het Dorpshuis te Uithuizermeeden, tevens stond de mogelijkheid open om schriftelijk zijn mening kenbaar te maken. In die advertenties is tevens vermeld, dat de beschikbare rapporten over de aanlanding van vloeibaar aardgas ter inzage lagen bij de provinciale griffie van Groningen en op de secretarie van de gemeente Uithuizermeeden.

Concluderend kan worden gesteld dat de kwestie van de aanlanding in beide regio's door middel van advertenties op ruime schaal onder de aandacht is gebracht, dat de voorlichting daarover heeft plaatsgevonden door middel van brochures (beide regio's), het ter inzage leggen van de rapporten ter zake (Eemshaven) en informatie-avonden (Maasvlakte).

In beide regio's is de voorlichtingsperiode afgesloten met het houden van een hoorzitting om een ieder gelegenheid tot inspraak te geven.

6

Ter aanvulling op het gestelde in kamerstuk 14 626, nr. 11, blz. 7 en kamerstuk 14 626, nr. 9, blz. 6 dient het volgende.

De daar gegeven investeringskostenvergelijkingen kunnen op dit moment niet worden verbeterd. Wel mag erop worden gewezen dat de daar aangegevoerde extra kosten voor Gasunie als minima dienen te worden beschouwd. Verondersteld is daarbij immers dat de lagere investeringskosten in Algerije bij pijpleidinggas zouden uitwerken in een overeenkomstig lagere prijs af grens Algerije.

Dit is allerminst zeker. Voor zover bekend heeft ENI/Italië door de omzetting van het contract van LNG in pijpleidinggas een uiterst geringe verlaging verkregen dit ondanks het aanmerkelijke verschil in investeringskosten voor Algerijnse rekening.

De relevantie voor Algerije van de wijze waarop het gas dat land verlaat laat zich afleiden uit de kostenvergelijking zoals gemaakt in 14 626 nr. 9, blz. 6. Van de totale investeringen ad. \$ 2530 mln. komt voor Algerijnse rekening en grotendeels op Algerijns grondgebied ± \$ 1925 mln. te weten:

pijpleiding naar Algerijnse kust	\$ 350
liquefactie fabriek	\$ 1200
de helft van 6 tankers van 125.000 m <sup>3</sup>	\$ 375
	<hr/>
	\$ 1925 mln.

In het geval van pijpleidingengas komt naar ruwe schatting slechts 1/6 à 1/7 = \$ 400 mln. à \$ 500 mln. voor Algerijnse rekening en op Algerijnse bodem.

Het beleid om ± 700 mld. m<sup>3</sup> gas per jaar in de vorm van LNG te exporteren is geheel in lijn met de wens van Algerije om meer te industrialiseren; uit bovenstaande cijferopstelling blijkt het grote verschil in investeringsactiviteiten. Specifieke problemen die zijn verbonden aan de omzetting van het LNG-contract in een buisleidingcontract zijn:

1. Er zal geheel opnieuw met Sonatrach moeten worden onderhandeld; Gasunie zal dan vragende partij zijn, hetgeen zal kunnen luiden tot (prijs-) concessies.
2. Voor de Duitse partners zal dit zonder meer onaangenaam zijn.
3. Er zal moeten worden onderhandeld met Tunesië, Italië, Zwitserland en Duitsland als doorvoerlanden, waarbij geenszins zeker is dat de genoemde Europese landen de bestaande buisleidingcapaciteit niet voor eigen gebruik zullen willen reserveren.

7

In het algemeen kan gesteld worden dat de kosten van transport van gas per buisleiding evenredig toenemen met de af te leggen afstand.

Bij transport in vloeibare vorm zijn grote investeringen vereist voor vloeibaarmakings- en vergassingsinstallaties; het transport over zee is daarbij relatief goedkoop, zodat de marginale kosten per af te leggen kilometer derhalve lager zijn dan bij buisleidingtransport.

In een onlangs gehouden symposium van de Economische Commissie voor Europa te Evian werd ingegaan op de effecten van schaalvergroting op het kostenverloop van beide alternatieven.

Bij buisleidingen leidt een toename van 3 mld. m<sup>3</sup>/jaar naar 200 mld. m<sup>3</sup>/jaar tot een transportkostenreductie van ongeveer 50%. Dit voordeel

wordt grotendeels behaald bij toename van het volume van 3 tot 10 mld. m<sup>3</sup>/jaar. Tussen de 10 en 20 mld. m<sup>3</sup> wordt het schaalvergrotingseffect geringer vanwege de technische problemen welke gepaard gaan met de aanleg van leidingen met grote diameter. Bij een bepaalde capaciteit van de leiding zal de relatie tussen kosten en afstand boven een minimumafstand echter lineair blijven verlopen.

Met betrekking tot een LNG-keten is minder bekend over het schaalvergrotingseffect. Berekeningen hebben aangetoond dat bij vervoer over zeer grote afstanden met grotere tankers dan de huidige 125 000 m<sup>3</sup>-klasse «economies of scale» optreden.

Indien blijkt dat het inzetten van grotere tankers tot «economies of scale» leidt, dan gaan de kosten voor LNG-transport naar beneden. De functie zal wel lineair blijven verlopen, zij het met een kleinere hellingshoek dan de lijn behorende bij de tankers in de 125 000 m<sup>3</sup> klasse. Bij welke afstand beide kostenlijnen elkaar zullen snijden is moeilijk aan te geven. De schattingen hierover liepen op bovengenoemd symposium uiteen van 4000 tot 8000 km. Deze zogenaamde evenwichtsafstand wordt in hoge mate bepaald door het traject van de aan te leggen buisleiding. Zo zal dit snijpunt bij voorbeeld veel sneller worden bereikt indien de leiding voor een deel over de bodem van de zee moet worden aangelegd.

8

Krachtens het gasexportcontract tussen Gasunie en de Italiaanse maatschappij SNAM stelt Gasunie aan de Nederlands-Duitse grens het voor SNAM bestemde gas beschikbaar. Het transport van dit gas vanaf de Nederlands-Duitse grens tot in Italië geschiedt door buitenlandse maatschappijen; Gasunie is hierbij niet betrokken. Over het gebruik c.q. beschikbaar houden van buisleidingen na afloop van de contractperiode bestaan dan ook geen afspraken.

9

Voor wat betreft de mogelijkheden van doorvoer van LNG bij aanlanding in de Eemshaven zij verwezen naar het verslag van schriftelijk en mondeling overleg op 29 juni 1978, en meer in het bijzonder de schriftelijke antwoorden op de vragen 12, 13 en 14 (Bijl. Hand. II, 14 626, nr. 9).

10

Over het algemeen kan worden gesteld dat bij toename van het tonnage het aanvarings- en strandingsrisico groter wordt, met name in verband met de geringere manoeuvreerbaarheid. Voor geladen LNG-schepen, die relatief weinig diepgang en daardoor een grotere windvang hebben, is de kans op stranding groter dan bij voorbeeld voor een in grootte vergelijkbare geladen olietanker.

De extra maatregelen op nautisch gebied die worden getroffen voor LNG-schepen en vergelijkbare schepen met andere gevaarlijke ladingen zullen echter de grotere kans op aanvaringen of strandingen zodanig reduceren dat bedoelde schepen voor wat dat betreft vergelijkbaar zijn met de overige scheepvaart, dan wel zelfs veiliger varen.

Wordt in het vorenstaande in het kader van het aanvarings- en strandingsrisico gesproken over beperking van de kans, er dient voorts op te worden gewezen dat ook het effect van een aanvaring of stranding kan toenemen met toename van het tonnage. Met name zal dit het geval zijn wanneer op het grotere schip ook grotere ladingtanks zouden worden ingebouwd. Nadere studies zullen dan moeten worden verricht omtrent een beperking van de grootte van afzonderlijke ladingtanks en de plaats van de tanks in het schip.

Ten aanzien van een geringere kans op kritieke aanvaringen bij aanvoer naar de Maasvlakte ten opzichte van aanvoer in de Eemshaven, kan het volgende worden gesteld.

Indien LNG-schepen met bestemming Eemshaven gebruik zouden maken van de drukst bevaren route (Terschellingerroute) dan zou, zoals uit verkeersonderzoeken blijkt, het aantal ontmoetingen van LNG-schepen met overige

scheepvaart ongeveer overeenkomen met het aantal ontmoetingen op de aanlooproute tot Rotterdam.

Uit cijfers van het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam en ter zake verstrekte gegevens van het Nederlands Maritiem Instituut heeft de ICONA werkgroep Scheepvaart en Havenbelangen berekend dat bij aanvoer van LNG naar de Maasvlakte met de kansverkleinende nautische maatregelen een reductie van de kans op aanvaringen kan worden bereikt van 90%.

Voor een dergelijke berekening voor de vaart naar de Eemshaven zijn door de ICONA Technisch-Nautische Werkgroep inzake aanlanding van LNG in de Eemshaven door gebrek aan gericht onderzoek slechts globale indicaties gegeven ten aanzien van het effect van de kansverkleinende maatregelen en de daarmee samenhangende risicoreductie.

In het algemeen kan worden gesteld dat een langdurig verblijf van een LNG-schip in een relatief nauw en gecompliceerd vaarwater als de Eemsmonding het effect van de risicobeperkende maatregelen zal beperken. Bedoelde werkgroep heeft de kansreductie voor aanvaringen als gevolg van de bedoelde maatregelen geschat op 70%.

De desbetreffende werkgroep heeft bij de berekeningen rekening gehouden met het aantal en de aard van de scheepsbewegingen en met variabele weersomstandigheden.

Toepassing van bovengenoemde kansreducties zou betekenen dat op de vaart naar de Maasvlakte 0.10 kritieke aanvaringen op 20 000 scheepsbewegingen van LNG-tankers zouden plaatsvinden. Voor de Eemshaven komt dit uit op 0.16 kritieke aanvaringen.

## 11

Uit het bedoelde rapport van de KNRV blijkt, dat de KNRV uit hoofde van de veiligheidsaspecten gezien vanuit het schip een sterke voorkeur heeft voor de Maasvlakte, zonder daarbij evenwel te stellen, dat tegen de vaart met LNG-tankers op de Eemshaven overwegende bezwaren bestaan.

De in het rapport aangevoerde argumenten, behoudens die met betrekking tot de «boil-off», zijn niet nieuw en zijn alle ook door de ICONA en zijn desbetreffende werkgroepen onderkend en in de ICONA-adviezen behandeld.

Wat betreft het door de KNRV gesignaleerde vraagstuk van de «boil-off» wordt opgemerkt dat dit voor zover nodig, zowel technisch als economisch gezien zeker oplosbaar lijkt.

In hoeverre bij de standpuntbepaling van de KNRV een rol speelt, dat de KNRV sedert 1974 geen overleg heeft gevoerd met het Havenschap Delfzijl is ons onbekend.

Bij het door het NSP uitgevoerde onderzoek naar de mogelijkheid om met een LNG-tanker de Eemshaven binnen te lopen, zijn naast senior-loodsen van het district Noord van het Rijksloodswezen tevens twee gepensioneerde senior-loodsen van het district Rijnmond van het Rijksloodswezen betrokken geweest. De medewerking van de twee laatstbedoelde senior-loodsen is verleend naar aanleiding van een desbetreffend verzoek van het NSP.

## 12

Waar gesproken wordt over meerkosten is bedoeld de meerdere kosten die verbonden zijn aan de aanlanding in de Eemshaven ten opzichte van aanlanding op de Maasvlakte. «Van meerkosten op de Maasvlakte» kan derhalve niet worden gesproken.

De «onzekere toekomstige ontwikkelingen» op grond waarvan de meerkosten van de locatie Eemshaven voor aanlanding van LNG ten opzichte van de Maasvlakte niet goed te kwantificeren zijn, zijn:

- de onzekerheid met betrekking tot de ontwikkeling van het in te voeren volume; op dit moment moet gewerkt worden met streefcijfers voor de invoer van LNG voor nationaal gebruik (omstreeks 1990 8 à 12 mld. m<sup>3</sup>/jaar en omstreeks 1995 10 à 15 mld. m<sup>3</sup>/jaar): voor zover de meerkosten bestaan uit transportkosten ten gevolge van de langere vaarweg en binnenslands zullen deze bij een groei van het in te voeren volume naar evenredigheid stijgen;



– de ontwikkelingen in de LNG-tankerbouw; de transportkosten zouden teruggebracht kunnen worden indien grotere tankers – bij voorbeeld de in studie zijnde 300 000 m<sup>3</sup>-multi-vessel-tanker – zouden kunnen worden ingezet; de Eemshaven is tegen aanvaardbare kosten toegankelijk te maken voor tankers tot een orde van grootte van 165 000 m<sup>3</sup> terwijl aanlanding op de maasvlakte zonder additionele voorzieningen met tankers van 330 000 m<sup>3</sup> op zich geen probleem zou vormen; de beperking van de mogelijke tankergrootte zou tot meerkosten ten aanzien van de Maasvlakte kunnen leiden indien nog grotere tankers dan 165 000 m<sup>3</sup>-tankers realiseerbaar blijken en indien deze grotere tankers bij hetzelfde contract in geval van aanlanding op de Maasvlakte ingezet zouden worden.

Voor de samenstelling van de meerkosten zij verwezen naar bijlage 2 bij Kamerstuk 14 626, nr. 11.

Zoals vermeld in Kamerstuk 14 626, nr. 9, blz. 23, antwoord op vraag 35, kunnen op grond van de berekende meerkosten van de locatie Eemshaven ten opzichte van de locatie Maasvlakte, de totale meerkosten uitgedrukt in centen per kubieke meter worden geschat op ca. 0,5–0,6 ct/m<sup>3</sup> waarvan 0,3 ct/m<sup>3</sup> ten gevolge van de langere aanvaarroute, uitgaande van 125 000 m<sup>3</sup>-tankers.

13

Voordat de Regering tot haar uitspraak ten aanzien van de LNG-aanlanding in de Eemshaven kwam, heeft zij zich georiënteerd omtrent de inzichten van de Bondsregering ter zake. Deze oriëntatie welke plaatsvond binnen het kader van de Nederlands–Duitse Eemscmissie alsmede tijdens een tweetal ambtelijke besprekingen te Bonn, in juli en augustus jl., heeft tot de conclusie geleid dat, zo tot de Eemshaven als LNG-aanlandingsplaats mocht worden besloten, gerekend mocht worden op de Duitse bereidwilligheid, tot medewerking aan de totstandkoming van een aantal met de aanlanding verband houdende regelingen.

Het gaat hierbij vooral om waterbouwkundige voorzieningen alsmede regelingen op verkeerstechnisch gebied.

De Regering stelt zich voor bij definitieve vaststelling van de Eemshaven als aanlandingsplaats overeenkomstig het tijdens eerder bedoeld oriënterend overleg besprokene, terstond met de Bondsregering met betrekking tot het te voeren overleg nader in contact treden.

Het zogenaamde Dollardhavenoverleg is tijdens de tot dusver met de Bondsregering onderhouden contracten over de LNG-aanlanding buiten bespreking gehouden.

### **Maasvlakte**

14

Kiest men voor de stremming de meest rustige uren van de dag, dan blijkt zowel uit het onderzoek van de dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat als van het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam dat de vroege ochtenduren het meest optimale tijdvak is waarop een LNG-tanker zou kunnen binnenkomen. Het aantal uitgaande schepen, ongeacht hun tonnage, dat dan door een vertraging kan worden getroffen bedraagt gemiddeld niet meer dan twee. Deze uren vallen echter voor een groot gedeelte vóór zonsopkomst. Zou men de meest stille uren bij daglicht verkiezen dan vallen deze in de ochtenduren. In dat geval is het aantal schepen dat hinder kan ondervinden te stellen op gemiddeld drie per gebeurtenis.

Door de vertrektijd van de schepen aan te passen aan de binnenkomsttijd van een LNG-schip kan de hinder van stremmingen, ca. een 1/2 uur duren, zo veel mogelijk worden beperkt. Wel kunnen de stremmingen problemen opleveren voor de volgende categorieën schepen:

- de veerdiensten die op een vastgestelde tijd vertrekken;
- uitgaande 3e generatie containerschepen die afhankelijk zijn van het tij.

Alhoewel het theoretisch mogelijk is deze schepen bij voorbeeld voor de

Botlek «gaande te houden», lijkt het in de praktijk onwenselijk om in dit geval beperkingen op te leggen;

- uitgaande «geulgebonden» tankers. Deze categorie schepen is zeer zeldzaam;
- uitgaande bijzondere transporten.

Voor LNG-tankers dienen voorwaarden te worden opgesteld, zodanig dat bovengenoemde categorieën schepen niet door de maatregelen ten behoeve van LNG-aanlanding worden getroffen.

### **Eemshaven**

De invloed van stremmingen kan minimaal worden gehouden doordat minder diepstekende schepen kunnen worden omgeleid via een alternatieve vaarroute (Oude Westereems). Derhalve ondervinden slechts diepstekende uitgaande schepen (met een diepgang van 35 voet en meer) alsmede veerdiensten, die aan een strak vaarschema zijn onderworpen, hinder van stremming.

De tijdsduur van de stremming zal ca. 1 uur bedragen. Dit houdt in dat bij de intensiteit van de huidige scheepvaart globaal 1 schip per stremming zal worden gehinderd.

Zowel voor de Maasvlakte als voor de Eemshaven geldt dat de stremmingen evenwel over het algemeen voldoende tijdig kunnen worden aangekondigd, zodat de scheepvaart hierop kan anticiperen ten einde zo weinig mogelijk nadeel van de stremming te ondervinden.

15

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar bijlage 2 van Kamerstuk 14 626, nr. 11, 3e horizontale rij (veiligheid en risico).

De materiële schade in het Eemshavengebied is niet nader geëvalueerd. Deze is evenwel naar verwachting aanzienlijk kleiner dan op de Maasvlakte.

16, 66

Op grond van economische overwegingen, in het bijzonder met betrekking tot de afzetmogelijkheden, acht de Regering de kans op aantrekking van de technisch denkbare vervolgactiviteiten van de LNG-aanlanding in de Eemshaven op korte termijn waarschijnlijk niet groot. Dit geldt ook voor de cryogene industrie waarvoor naar de huidige inzichten, mede gezien de omstandigheden op dit moment, slechts op beperkte schaal ruimte qua afzetmogelijkheden in het noorden aanwezig is.

Het afscheiden van ethaan uit LNG, zo dit lonend zou kunnen geschieden, zal naar verwachting de kans op positieve vervolgactiviteiten voor de Eemshaven niet vergroten.

Aangezien ethaan de voeding vormt voor een etheenfabriek, die gebonden is aan een minimum-capaciteit, en gezien de bestaande overcapaciteit in de etheenproductie, zal het aanbod van ethaan in de Eemshaven in de huidige omstandigheden geen aanleiding tot vervolgeffecten geven.

Het antwoord op het laatste deel van de vraag moet dan ook ontkennend zijn.

17

De markt voor vloeibaar aardgas is op het ogenblik een verkopersmarkt. Bekijken we de Europese deelmarkt dan vinden we aan de aanbodzijde Algerije, Libië, Nigeria en de landen rond de Perzische Golf.

Libië schijnt echter geen plannen voor additionele export van LNG te hebben naast de vrij kleine contracten met Italië en Spanje. Nigeria heeft exportplannen voor ongeveer 8–12 mld. m<sup>3</sup> per jaar in 1985–1990 maar is tot nu toe meer op de Verenigde Staten georiënteerd geweest.

LNG uit de landen rond de Perzische Golf moet voor de meeste Europese landen, gezien de huidige verkoopprijzen in Europa en de transportafstand, voorsnog als een te dure aangelegenheid worden beschouwd. In feite blijft

derhalve in de huidige situatie aan de aanbodzijde voor Europa alleen Algerije en eventueel Nigeria over.

Algerije heeft zichzelf een exportplafond van 70 mld. m<sup>3</sup> per jaar opgelegd, dat op grond van de afgesloten contracten reeds bereikt is, zodat nieuwe contracten afgesloten worden op voorwaarde dat extra gas beschikbaar komt, of wel doordat meer aardgasreserves aangetoond worden of wel doordat reeds gesloten contracten geen doorgang vinden.

Wat dat laatste betreft wordt een onzekere factor in het geheel gevormd door het toekomstige Amerikaanse aardgasbeleid en meer speciaal het daarmee samenhangende LNG-invoerbeleid dat de Carter-administratie nog zal formuleren. Waarschijnlijk in afwachting van de (inmiddels verleende) goedkeuring door het Amerikaanse congres van de energievoorstellen van de Amerikaanse regering, waaronder voorstellen om de prijsbeheersing van aardgas af te schaffen, zijn ondanks het verstrijken van de contractuele termijnen, een tweetal contracten van Amerikaanse maatschappijen voor de invoer uit Algerije van in totaal 20 mld. m<sup>3</sup> per jaar met ingang van 1985 nog niet door de bevoegde Amerikaanse autoriteiten goedgekeurd. Indien deze contracten niet doorgaan zal deze hoeveelheid van 20 mld. m<sup>3</sup> voor de Europese markt beschikbaar komen; gedeeltelijk bestaat hiervoor reeds een nieuwe bestemming.

Aan de vraagzijde bevinden zich praktisch alle Westeuropese landen met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen maar met inbegrip van landen waar aardgas tot nu toe nauwelijks een rol heeft gespeeld zoals Zweden, Ierland, Joegoslavië en Tunesië, waarbij zij aangetekend dat bij Algerijnse aardgascontracten met landen zoals Oostenrijk en Joegoslavië en ook met Tunesië waarschijnlijk gebruik gemaakt zal worden van de pijpleiding onder de Middellandse Zee wanneer deze gerealiseerd zal zijn.

Mede gezien de voor Westeuropese landen beperkte mogelijkheden van de invoer van buisleidinggas en de omstandigheid dat de export van Nederlands aardgas in de 90-er jaren afgelopen is zal de Europese vraag naar vloeibaar aardgas sterkt toenemen zodat Europese landen aangewezen zullen zijn op invoer van LNG uit Algerije maar ook uit verder weg gelegen gebieden zoals Nigeria en de landen rond de Perzische Golf waarbij wij te maken zullen hebben met de concurrentie van waarschijnlijk de Verenigde Staten en zeker Japan.

Een mogelijke terughoudende LNG-invoerpolitiek van de Verenigde Staten zal de concurrentie aan de vraagzijde slechts iets minder groot maken.

Volledigheidshalve zij vermeld dat gasproducerende landen zoals Indonesië en Australië in verband met de transportafstand niet als potentiële LNG-leveranciers voor West-Europa worden beschouwd.

18

De toezegging berekeningen over de kostprijs per m<sup>3</sup> doorgezet gas te laten maken is gedaan in het kader van een discussie over mogelijke voordelen van gesplitste aanlanding. De voor- en nadelen van gesplitste aanlanding komen echter voornamelijk tot uiting in de terminalkosten, namelijk de kosten van één terminal vergeleken met de kosten van twee terminals bij gesplitste aanlanding.

Derhalve is ter voldoening aan deze toezegging een onderbouwing en aanvulling van de reeds tijdens het mondeling overleg gegeven terminalkosten aan de Kamer overgelegd (Brief van de Minister van Economische Zaken van 31 juli 1978, bijl. Hand. II, 14 626, nr. 8).

19

Wat betreft de bekendmaking van de basisgegevens van de kosten-batenanalyse zij verwezen naar de brief van de Minister van Economische Zaken van 31 juli 1978 (bijl. Hand. II, 14 626, nr. 8).

Bij de beantwoording van deze vragen zijn de volgende punten in het geding:



– zal voor 31 oktober voldaan worden aan de contractuele verplichting tot bekendmaken van de haven van lading, resp. lossing en wat zijn de consequenties bij overschrijding

– zullen de laadfaciliteiten in Algerije tijdig gereed zijn en in hoeverre speelt bij de financiering hiervan het beschikbaar stellen van financiële middelen vanuit Nederland een rol.

Met betrekking tot de datum van 31 oktober is van de kant van de Regering tot nu toe steeds gesteld dat dezerzijds vóór die datum voldaan moet worden aan de contractuele verplichting tot mededeling van de aanlandingsplaats. Op 17 oktober is door Gasunie een bericht van Sonatrach ontvangen waarbij door Sonatrach wordt gesteld, dat men aan deze verplichting kan voldoen door Skikda als laadhaven aan te wijzen; doch anderzijds is Sonatrach bereid de datum te verschuiven naar 31 december om na te gaan of ook Arzew als laadplaats in aanmerking zou kunnen komen. Overigens heeft Sonatrach laten weten dat dan de aanvang van de gaslevering anderhalf jaar zal kunnen worden vervroegd.

Door Ruhrgas/Salzgitter werd een gelijklopend bericht ontvangen. Gezien de aandrang van verschillende zijden om de beslissing over de aanlandingsplaats in Nederland nog uit te stellen, hebben deze berichten tot nadere overweging geleid. De volgende zaken dienen hierbij een rol te spelen.

– De aanwijzing van Arzew als laadplaats is een aantrekkelijke propositie. De transportafstand wordt daarmee met 600 km bekort en de laadinstallatie in Arzew is al in vergevorderde staat van opbouw.

– Skikda heeft het reeds genoemde nadeel van de transportafstand, maar bovendien dient de constructie van de laadinstallatie nog te beginnen. Hoewel de verantwoordelijkheid uiteraard volledig bij Sonatrach ligt is de kans op onvoorziene vertragingen hierbij groter dan bij Arzew.

– Het aanbod om eventueel Arzew voor 31 december als laadhaven aan te wijzen moet gezien worden in het kader van onderhandelingen waarbij van Algerijnse kant getracht wordt zo gunstig mogelijke voorwaarden te bepalen voor deze aantrekkelijke laadhaven

– Bij deze onderhandelingen speelt een restfinanciering voor Arzew een belangrijke rol. Gasunie en de Duitse ondernemingen die contractueel niet verplicht zijn in deze financiering deel te nemen en daartoe ook geen behoefte gevoelen hebben zich slechts bereid verklaard een bemiddelende rol te spelen bij het verkennen van financieringsmogelijkheden.

Van de zijde van enige Duitse banken zijn in overleg met de Duitse kopers inmiddels initiatieven ondernomen. Nederlandse banken nemen vooralsnog een aarzelende houding aan.

Uit het bovenstaande kan de conclusie worden getrokken dat men niet zonder meer zal moeten ingaan op de opening tot verschuiving van de datum van 31 oktober naar 31 december; veeleer dient men een en ander te beschouwen als een zet in de onderhandelingen. Wil Gasunie in de onderhandelingen als koper een zo sterk mogelijke positie innemen – ook ten opzichte van andere potentiële kopers van LNG – dan dient zij de zekerheid te hebben te kunnen beschikken over een loshaven. Zou de keus op Arzew vallen dan moet er meer rekening worden gehouden dat de leveringen in plaats van eind 1984 reeds aanvang 1983 zullen beginnen. Op zich wordt dat enerzijds positief beoordeeld, maar het betekent wel dat de constructieperiode – die reeds kort is – nog wordt beperkt, zodat voor verder uitstel geen ruimte meer aanwezig is.

Gezien het bovenstaande en in aanmerking genomen de grondige bestudering die reeds is verricht meent de Regering dat er geen aanleiding is de beslissing uit te stellen.

21

Opschuiving van de datum van 31 oktober 1978 is volgens gangbaar contractrecht alleen mogelijk indien alle contractspartijen daarmee instemmen.

Hierbij zijn nog de volgende kanttekeningen te maken:

1. Zoals eerder is opgemerkt heeft de internationale LNG-markt het karakter van een verkopersmarkt. Dit betekent dat een kopersgroep bij voorkeur geen belemmeringen voor uitvoering van het contract zal opwerpen. Te minder acht de Regering dit gewenst omdat de groeiende industriële samenwerking met een zodanige houding is gediend.

2. De Regering stelt er prijs op Gasunie in de gelegenheid te stellen ook tegenover haar partners in het inkoopconsortium een betrouwbare partner te zijn. Dit vooral omdat goede samenwerking tussen Europese gasmaatschappijen op een internationale gasmarkt een dwingende eis is; zo heeft Gasunie slechts als lid van een reeds lang bestaand consortium gericht op de Algerijnse markt dankzij de inspanningen van Ruhrgas aan het onderhavige contract kunnen deelnemen.

22

Onder verwijzing naar de stand van zaken in de ons omringende landen opgenomen in het antwoord op vraag 12 van het schriftelijk overleg op 29 juni jl. met de betrokken vaste commissies uit de Tweede Kamer (Bijl. Hand II, 14 626, nr. 9, blz. 11), zij opgemerkt dat indien de wens daartoe op korte termijn te kennen wordt gegeven, waarschijnlijk de mogelijkheid bestaat om de door Gasunie gecontracteerde 4 mld. m<sup>3</sup> in Wilhelmshafen aan te landen. Wat Zeebrugge betreft is dit minder zeker; vooral omdat niet onomstotelijk vast staat dat alle problemen samenhangend met het geschikt maken van Zeebrugge tot een grote LNG-aanlandingshaven tijdig zullen kunnen zijn opgelost.

23

De te volgen procedure bij de binnenkomst van een LNG-tanker vergt planning waarbij ook andere scheepvaart is betrokken. Met name heeft de stemming van de uitgaande scheepvaart en het verbod van de binnenkomende scheepvaart om geladen LNG-tankers op te lopen in het aanloop gebied van de Rotterdamse Waterweg repercussies op de scheepsbewegingen van niet LNG-schepen. Geconcludeerd is dat op grond van factoren van met name organisatorische aard bij de huidige kennis van zaken de aankomst van LNG-schepen en van schepen met andere gevaarlijke stoffen, waarvoor vergelijkbare maatregelen als voor het vervoer van LNG nodig zijn, beperkt dient te worden tot 6 aankomsten per week.

24

Volgens het contract is het te leveren gas uitsluitend bestemd voor verbruikers in Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland. Het contract biedt echter de mogelijkheid dat de koper niettegenstaande deze bepaling over mag gaan tot uitruil met andere maatschappijen mits de verkoper daarvan van te voren op de hoogte wordt gesteld.

25

a. In het algemeen kan worden gesteld dat het LNG-schip zijn normale vaarschema zal kunnen aanhouden, mits dit schema niet te krap is opgesteld.

De voornaamste factoren die vertragingen kunnen doen ontstaan zijn vooral in de maanden november t/m maart de meteorologische onzekerheden. Het is niet ondenkbaar dat een schip op de reis van Algerije naar Nederland ( $\pm 3$  dagen varen) in die periode ten gevolge van storm of mist één of twee dagen vertraging op kan lopen.

Bovendien bestaat de mogelijkheid dat het LNG-schip in verband met de tijd-gebondenheid in de Eemsmond een oponthoud heeft van maximaal  $\frac{1}{2}$  etmaal in verband met het wachten op gunstig tij.

b. Een waarde, aan te geven voor de kans op vertragingen per maand zou nadere studie vergen waarvan de uitkomsten niet op korte termijn kunnen worden verkregen. In de totale zeetransportprijs van het gas zijn de kosten verband houdende met de kansen op vertraging begrepen.

26

Het overleg over de toerekening van de kosten is nog gaande. Zo mogelijk zullen de resultaten van dit overleg nog voor de mondelinge behandeling worden medegedeeld.

27

Ieder van de contractspartijen heeft de mogelijkheid het contract aan derden over te dragen, mits vooraf goedkeuring van de wederpartij is verkregen. Er zij op gewezen, dat Ruhrgas, Salzgitter en Gasunie gezamenlijk de kopende partij zijn; van een afzonderlijk contract Sonatrach-Gasunie is geen sprake. De bepaling in het contract is niet bedoeld om willekeurige derden in de plaats te doen treden van de oorspronkelijke contractpartner, maar beoogt veeleer de overdracht van het contract aan de met contractspartijen gelieerde ondernemingen mogelijk te maken. Voor de goede orde zij opgemerkt dat overdracht van het contract door de kopersgroep overdracht van alle daaruit voortvloeiende rechten en plichten met zich meebrengt, hetgeen onder andere betekent dat het gas op de Nederlandse markt moet worden afgezet. De overdragende partij blijft evenwel verantwoordelijk voor de goede ten uitvoerlegging van het contract.

Over de financiële gevolgen van een eventuele cessie valt niets met zekerheid te zeggen.

28

Gelet op hetgeen sinds het tot stand komen van het huidige contract in de internationale vakpers over latere contracten is gepubliceerd, is er geen aanleiding te veronderstellen dat een nieuw contract andere voorwaarden dan het onderhavige contract zou kennen.

29

Indien de verschepingshaven Skikda zou zijn in plaats van Arzew worden door de ongeveer 600 km langere transportafstand de kosten van het zee-transport naar de Eemshaven ongeveer 15% hoger.

Wie het eventuele transportnadeel uiteindelijk moet dragen zal onderwerp van onderhandeling zijn.

30

De bouw van de pijpleiding van Noord-Afrika naar Italië zal volgens de plannen die gepubliceerd zijn in de eerste helft van de tachtiger jaren gereed zijn. Het gaat om het leggen van een in zijn soort nieuwe leiding op grote diepte; daarom is vertraging niet ondenkbaar.

31

Het gasexportcontract tussen Gasunie en de Italiaanse maatschappij SNAM loopt in 1994 af.

Dit contract gaat om de levering van ca. 6 mld. m<sup>3</sup> per jaar.

Wat betreft de beschikbaarheid van de pijpleiding zij verwezen naar het antwoord op vraag 8.

32

Doorverkoop van het door Nederland gecontracteerde gas aan Duitse afnemers is contractueel niet mogelijk (zie in dit verband ook het antwoord op vraag 24).

33

Volgens het contract met Sonatrach dient het Algerijnse gas aan de volgende eisen te voldoen:

mol %

C <sub>2</sub>	tussen 3,2 en 8,5
C <sub>3</sub>	tussen 0,0 en 3,0
C <sub>4</sub> iso	tussen 0,0 en 0,52
C <sub>4</sub> normaal	tussen 0,0 en 0,70

Sonatrach heeft de contractuele vrijheid deze percentages jaarlijks aan te passen binnen deze grenzen. Bij 4 mrd.m<sup>3</sup> per jaar betekent dit minimaal 173 000 ton per jaar en maximaal 834 000 ton per jaar.

34

Binnen de voor de beantwoording van deze vragen gestelde termijn was het niet mogelijk een antwoord op deze vraag te geven.

Getracht wordt alsnog voor of tijdens de parlementaire behandeling hierin te voorzien.

35

Voor LNG-schepen van 165 000 m<sup>3</sup>, maar eveneens voor de overige scheepvaart worden de navolgende keel clearances vereist.

Vaart naar de Maasvlakte:

- in volle zee een bruto keelclearance van 35%;
- bij het varen in de geul en in de havenmond moet worden aangehouden:

tussen boei Euro 1 en boei Euro 5A	20%
tussen boei 5A en boei Maascenter	17½%
tussen Maascenter en de Havenlichten	15%
tussen de Havenlichten en toegang Europoort	10%

Vaart naar de Eemshaven:

– in volle zee een bruto keelclearance van	35%
– in het Huibertgat en Horsborngat	20%
– in het Ranselgat	15%
– in de havenaanloop	10%

Voor thans in de vaart zijnde gastankers kan het 125 000 m<sup>3</sup> schip als representatief worden beschouwd.

Thans is nog niet te zeggen of in de toekomst gebruik zal worden gemaakt van grotere schepen. Wel zijn hiertoe studies gaande ondermeer ten aanzien van de zogenaamde multivessel-tanker van 330 000 m<sup>3</sup>.

36

Om de Eemshaven ook bij laagwater toegankelijk te maken voor LNG-tankers van 125 000 m<sup>3</sup> is naar schatting totaal 5,1 mln. m<sup>3</sup> aan initieel baggerwerk en 2,1 mln. m<sup>3</sup> aan jaarlijks onderhoudsbaggerwerk nodig. De daaraan verbonden kosten worden op prijsbasis 1978 geraamd op respectievelijk f 22,2 mln. (initieel) en f 7,5 mln. (jaarlijks).

Voor hoogwatervaart met LNG-tankers van 165 000 m<sup>3</sup> is naar schatting totaal 10,2 mln. m<sup>3</sup> aan initieel baggerwerk en 3,7 mln. m<sup>3</sup> aan jaarlijks onderhoudsbaggerwerk nodig. De daaraan verbonden kosten worden op prijsbasis 1978 geraamd op respectievelijk f 42,4 mln. (initieel) en f 12,9 mln. (jaarlijks). Voor laagwatervaart met LNG-tankers van 165 000 m<sup>3</sup> zullen deze hoeveelheden en kosten een veelvoud bedragen van de laatstvermelde hoeveelheden en kosten.

Geen van deze baggerwerken zou in ieder geval worden uitgevoerd. De Eemshaven zou te eniger tijd geschikt zijn gemaakt voor vrachtschepen van 70 000 dwt (thans 40 000 dwt) indien daaraan behoefte zou bestaan en zulks economisch verantwoord zou blijken.

Daarvoor zijn echter werken in de aanvoerroute als vorenbedoeld niet nodig, behoudens het wegbaggeren van een kleine drempel en het bijbehorende onderhoud.

37

De onderstaande staat geeft een overzicht van de breedten van het vaarwater in relatie tot de lengten, waarover deze voorkomen, zulks bij een diepte van 12,50 m beneden gemiddeld laagwaterspring (GLWS – 12,50 m).

Lengte/breedte	Minder dan 400 m	400–500 m	500–750 m	750–1000 m	Meer dan 100 m
Huibertgat (vanaf ton H/A)	—	1200 m	3400 m	4300 m	7000 m
Horsborngat	300 m	1000 m	1200 m	1000 m	3500 m
Randselgat	1900 m	1800 m	2400 m	1200 m	4800 m
Randselgat—Eemshaven	2500 m	1200 m			

### 38

In 1968 en 1969 zijn uitgebreide mijnenbestrijdings-operaties uitgevoerd waarbij werden geveegd het zeegebied, waarin het huidige IMCO verkeersscheidingsstelsel «Nabij Terschelling en in de Duitse Bocht» is gesitueerd, alsmede het kustgebied tussen genoemd stelsel en de Waddeneilanden met inbegrip van de Eemsmonding.

Overigens zullen geen verdere mijnenbestrijdings-operaties meer worden uitgevoerd gezien de in 1971 door de Ministers van Defensie van Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk uitgegeven gemeenschappelijke verklaring met de volgende tekst:

«Danger Area 9.

No further mine counter measure operations are intended in this area, since the danger from World War II mines to surface navigation is considered not greater than from any other hazards to shipping. However explosives on and under the seabed continue to endanger exploration and exploitation, fishing and anchoring, as well as any other submarine activities.

In the same area, outside swept waters and routes, navigational hazards exist due to,

- a. The presence of a large number of unknown wrecks.
- b. Absence of reliable hydrographic data concerning water depths.

Mariners are strongly advised to keep to the present Nemedri Danger Area 9 shipping routes».

### 39 t/m 41

In de Eemshaven wordt thans gebruik gemaakt van de te Delfzijl gestationeerde sleepboten van Wagenborg Scheepvaart BV en zonodig van te Emden gestationeerde sleepboten. Het huidige sleepbootbestand te Delfzijl bestaat uit 5 sleepboten met vermogens gelegen tussen 600 en 900 pk, terwijl in Emden onder meer wordt beschikt over 5 sleepboten met vermogens gelegen tussen 1800 en 3200 pk.

Voor assistentie bij aankomst- en vertrekmanoeuvres van een LNG-tanker van 125 000m<sup>3</sup> in de Eemshaven zijn waarschijnlijk 4 sleepboten van ten minste 1500 pk nodig.

Wagenborg Scheepvaart BV is voornemens zijn huidige sleepbootvloot aan te passen aan de eisen, die LNG-aanlanding in de Eemshaven daaraan zal stellen. De voor deze sleepboten te hanteren tarieven zullen mogelijk iets lager liggen dan die voor soortgelijke sleepboten in het Europeoortgebied.

De tarieven die zullen worden gehanteerd bij eventueel gebruik van de te Emden gestationeerde sleepboten zullen overeenkomen met die van de te Delfzijl en in de Eemshaven gestationeerde sleepboten.

### 42

Het aantal dagen, dat in de Eemshaven de windkracht gelijk is aan of groter is dan 7 Beaufort ligt gemiddeld in de orde van grootte van 42. De verdeling over de maanden is daarbij als volgt:

Januari	6	Juli	1
Februari	3	Augustus	1
Maart	4	September	3
April	4	Oktober	3
Mei	3	November	8
Juni	0	December	7



43

De Eemsradarketen is een gezamenlijk Duits-Nederlands project. De post voor deze keten op Nederlands gebied – Het Oude Schip – van waaruit ook assistentie kan worden verleend bij het in- of uitlopen van de Eemshaven ressorteert onder het Rijksloodswezen.

44

Zie antwoord op vraag 4.

Ten aanzien van cumulatie van risico kan worden gesteld dat bij gecombineerde aanlanding de mogelijkheid van cumulatie van risico dient te worden beschouwd en zondig door geschikte maatregelen dient te worden voorkomen.

De risico's van de distributie van LPG ondergaan door gecombineerde aanvoer nauwelijks verandering.

Overigens hebben de gegevens van het USGAO betrekking op de Amerikaanse situatie die niet zonder meer vergelijkbaar is met de Nederlandse.

Zowel technisch als organisatorisch is de situatie in de VS volkomen afwijkend van die in ons land.

45

In de consortiumovereenkomst die is gesloten met het oog op het afsluiten van een contract met Algerije hebben Gasunie, Ruhrgas en Salzgitter onder andere afspraken gemaakt over de wijze van samenwerking bij de uitvoering van een contract met Sonatrach, bij voorbeeld over de verdeling van het gecontracteerde volume onder de leden van het consortium. De consortiumovereenkomst staat dus los van het LNG-contract dat is gesloten tussen Sonatrach als de ene partij en Gasunie, Ruhrgas en Salzgitter als de andere partij. Van een afzonderlijk contract tussen Gasunie en Sonatrach is dus geen sprake.

46

Bij deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij 20.

47

Bij deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij 20.

48

Bij deze vraag wordt verwezen naar het antwoord bij 20.

49

De eerste twee vragen vonden reeds beantwoording onder 13.

Zowel de Nederlandse als de Bondsregering stellen zich nadrukkelijk op het standpunt dat over alle zich in het Eems-Dollard gebied voordoende ontwikkelingen in een geest van goede nabuurschap overleg dient te worden gepleegd, zodat ook indien Nederland zich vastlegt ten opzichte van Algerije op aanlanding in de Eemshaven voordat het overleg met de Duitse autoriteiten hierover is afgerond van een «zeer afhankelijke positie» geen sprake zal zijn.

50

In het mondeling overleg op 20 juni jl. met leden van de betrokken vaste kamercommissie is door de Minister van Economische Zaken reeds gezegd dat er een kans bestaat het contract met Algerije iets uit te breiden (Bijl. Hand. II, 14 626, nr. 9, blz. 37). Het gaat daarbij om een verhoging van de contractshoeveelheid (8 mld. m<sup>3</sup>) met 2 mld. m<sup>3</sup>. De onderhandeling hierover zijn nog gaande. Op verdere gasleveranties bestaan op dit moment geen vastomlijnde vooruitzichten. Zoals reeds aangegeven in de brief van 15 sep-

tember jl. van de Minister van Verkeer en Waterstaat (Bijl. Hand. II, 14 626, nr. 11, blz. 7) komen als potentiële levenanciers van vloeibaar aardgas in aanmerking: Algerije, Nigeria en de landen rond de Perzische Golf.

*ad A*

51

Opgemerkt zij dat in de *Energienota* het belang van een actief aardgasinkoopbeleid reeds uitvoerig is beargumenteerd, waarbij ook melding is gemaakt van aan de gang zijnde actieve onderhandelingen over de aankoop van gas in vloeibare vorm.

Gesteld werd dat de invoer uit verder weg gelegen gebieden zoals Iran, Rusland en Nigeria afhankelijk zou zijn van andere mogelijkheden die zich kunnen voordoen, vooral in de Noordzee (zie *Energienota*, blz. 96).

In de *Energienota* werd derhalve bij de wenselijk geachte invoer van gas rekening gehouden met gasvormige invoer en invoer in vloeibare vorm.

Ook de in de *Energienota* (blz. 88) genoemde redenen waarom het aandeel van aardgas in de totale energievoorziening zo lang mogelijk op een redelijk peil moet worden gehandhaafd, gelden nog onverkort:

– de mate waarin ons economisch bestel op het aardgasgebruik is ingesteld

– de specifieke voordelen die het verbruik van aardgas biedt waarbij de milieuvriendelijkheid van deze energiedrager wel zeer belangrijk is

– de lange levensduur van de aanwezige aardgasinfrastructuur. Daarbij komt, dat ermee gerekend dient te worden dat zich mogelijk in de tweede helft van het komende decennium ernstige spanningen zullen voordoen op de internationale energiemarkt waaruit niet alleen een versterkte noodzaak blijkt tot intensivering van het besparingsbeleid, maar ook tot een zo actief mogelijk beleid thans.

Zoals vermeld in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 september jl. (Bijl. Hand. II, 14 626, nr. 11, blz. 6), is het streven erop gericht dat de aardgasinzet in het binnenland tot 2000 ongeveer op het huidige peil van 45 mld. m<sup>3</sup> gehandhaafd blijft.

Tevens is het streven erop gericht de Groningse gasvoorraad te sparen zodat zo lang mogelijk van de voordelen van deze voorraad geprofiteerd kan worden. Deze voordelen zijn met name flexibiliteit bij het opvangen van fluctuaties aan de vraagkant en de functie van strategische reserve, dat wil zeggen het kunnen beschikken over vervangende energie in geval van calamiteiten bij de aanvoer van andere energiedragers.

De sinds de opstelling van de *Energienota* plaatsgevonden hebbende ontwikkelingen in het aardgasverbruik binnenland (17% stijging in 1977 ten opzichte van 1973) en de *huidige* verwachtingen ten aanzien van de toekomstige beschikbaarheid van Nederlands aardgas en van Noordzeegas, geven geen aanleiding tot heroverweging van het actieve inkoopbeleid; eerder is het tegendeel het geval. Wat de toekomstige beschikbaarheid betreft zij nog gewezen op het feit dat de Nederlandse aardgasreserves per 1 januari 1978 voor het tweede achtereenvolgende jaar zijn afgenomen tot in totaal ongeveer 2300 mld. m<sup>3</sup>, waarvan 1710 bewezen (zie in dit verband ook het antwoord van de Minister van EZ van oktober jl. op schriftelijke vragen van de leden).

Daarnaast blijft een stringent besparingsbeleid centraal staan in het door de Regering gevoerde energiebeleid.

*ad B en C*

Vooropgesteld zij dat de invoer van aardgas, evenals trouwens de invoer van andere energiedragers, geen afbreuk zal doen aan het stringente energiebesparingsbeleid dat een centrale plaats in het energiebeleid blijft innemen. In dit verband zij erop gewezen dat de invoer van aardgas primair bedoeld is om de Groningse gasvoorraad te sparen teneinde langer van de hierboven reeds geschetste voordelen van deze voorraad gebruik te kunnen

maken. Het door Nederland gevoerde gasbeleid is ten principale een op de lange termijn, na 2000, gericht beleid. Voorts zijn de mogelijkheden voor de additonele invoer van buisleidinggas beperkt.

De gehanteerde streefcijfers voor de invoer van vloeibaar aardgas zijn gebaseerd op de doelstelling het aardgas op de lange termijn een belangrijke rol te laten behouden dit in verband met de specifieke voordelen van aardgas voor de Nederlandse economie en de wenselijkheid de Groningengasvoorraad te sparen. De huidige aardgassituatie, nationaal en internationaal, leidt de Regering tot de conclusie dat het onderhavige contract een belangrijke bijdrage is tot realisering van de inkoopdoelstelling. Dit ook omdat ondanks het huidige aardgasbeleid een maximale besparingsinspanning niet aan een grotere inzet van minder milieuvriendelijke energiedragers valt te ontkomen. Overigens zal de Regering in de aangekondigde Voortgangsnota in het licht van de jongste inzichten op het gewenste aandeel van gas in de totale energievoorziening nader ingaan.

Uitgaande van de wenselijkheid om naast de reeds gecontracteerde 4 mld. m<sup>3</sup> LNG additioneel in 1995 ongeveer 6–11 mld. m<sup>3</sup> in te voeren, wil de Regering ten slotte nog wijzen op de overwegingen die ten grondslag liggen aan de voorkeur voor de eigen LNG-terminal in Nederland en die vermeld zijn in de brief van 15 september 1978 van de Minister van Verkeer en Waterstaat over LNG-aanlanding (Bijl. Hand. II, 14 626, nr. 11, blz. 9). De Regering meent dan ook dat voor het scheppen van redelijke kansen om de nagestreefde hoeveelheden LNG in 1990 en 1995 in te kunnen voeren het beschikken over een eigen terminal onontbeerlijk is en dat tevens niet al te lang meer gewacht kan worden met het nemen van een beslissing daarover.

52

In het algemeen zij ook verwezen naar het antwoord op vraag 6.

Wat betreft de specifiek in de vraag genoemde punten zij nog het volgende opgemerkt.

Ten aanzien van het optimaal benutten van pijpleidingen: In de gasindustrie is het de gewoonte dat bestaande leidingen worden verhuurd tegen marktwaarde, door middel van tegentarieven alsof de leidingen nieuw gelegd waren. Dit zou dus ook gelden indien voor het transport van Italië naar Nederland van bestaande leidingen gebruik gemaakt zou kunnen worden (wat betreft de beschikbaarheid van de bestaande leiding zij verwezen naar het antwoord op vraag 8). Wat dit betreft hoeft de kostenvergelijking dus niet te worden bijgesteld.

Ten aanzien van de investeringen, die niet ten volle zijn toe te rekenen aan doorvoer van het gas naar Nederland: De in de globale berekening van de investeringskosten genoemde bedragen zijn zowel voor de pijpleiding als voor transport in vloeibare vorm berekend bij een jaarvolume van 12 mld. m<sup>3</sup> per jaar omdat de capaciteit van de zeeleiding in kwestie in eerste instantie 12 mld. m<sup>3</sup> is. Bij een vergelijking van de investeringskosten voor een jaarvolume van 4 mld. m<sup>3</sup> wordt de verhouding nog ongunstiger voor het transport per pijpleiding. Dit laatste zou trouwens nogal theoretisch zijn omdat het aanleggen van een dergelijke kostbare leiding voor kleinere volumes dan 12 mld. m<sup>3</sup> zeer onaantrekkelijk is. Ten aanzien van een nadere specificatie van het kostenverschil van vervoer naar Nederland per pijpleiding en via extra zeetransport: De kosten van het extra zeetransport naar Nederland zijn in kamerstuk 14 626, nr. 9, blz. 6, helaas verkeerd weergegeven.

Uitgaande van een transportafstand van Skikda–La Spezia van ongeveer 500 mijl en een transportafstand Arzew–Nederland van 1570 mijl bedraagt het kostenverschil ongeveer 1,8 ct/m<sup>3</sup> in plaats van 0,6 ct/m<sup>3</sup>. Hierdoor dient het in hetzelfde stuk genoemde percentage van 30 gewijzigd te worden in ongeveer 20.

Ten aanzien van de specificatie van de kostenbesparing als genoemd in het vierde gedachtenstreepje: Vooralsnog is niet duidelijk welke kostenbesparing hier bedoeld wordt, omdat tegenover het wegvallen van de investeringen in de LNG-keten de te verrichten hogere investeringen in de pijpleiding staan.

De mogelijkheid van ruil met Italië is nimmer in concreto ter sprake gebracht.

De volgende overwegingen lagen hieraan ten grondslag:

1. bekend is uit vele verklaringen van Algerijnse zijde dat het beleid erop is gericht 70 mld. m<sup>3</sup> in de vorm van LNG te exporteren (vide vraag 6).

2. Zoals eerder is gesteld kan Gasunie niet alleen tot wijziging overgegaan maar slechts met medewerking van de Duitse partners. Indien deze in tegenstelling tot Gasunie kiezen voor leverantie in LNG-vorm, dan zou dat gepaard gaan met aanmerkelijke nadelen voor hen omdat de flexibiliteit en optimalisatiemogelijkheid samenhangend met drie partners, vier schepen en een totale terminalcapaciteit van 8 mld. m<sup>3</sup> verloren zou gaan.

3. Indien de Regering een beslissing zou hebben genomen die de uitvoering van het contract zou hebben verhinderd dan zal dit negatieve consequenties hebben voor de Nederlandse positie op de LNG-inkoopmarkt. Zodra immers grote onzekerheid met betrekking tot de mogelijkheid van aanlanding van LNG in Nederland is gewekt zal het Gasunie niet wel mogelijk zijn LNG-contracten te sluiten. Het scheppen van een zodanige onzekerheid zou strijdig zijn met de gasinkoopdoelstelling die naar de huidige inzichten slechts via een belangrijk aandeel van LNG kan worden gerealiseerd. Hierbij valt met name de denken aan de andere potentiële leverancier op korte termijn, Nigeria.

4. De extra kosten die de omzetting met zich brengt, waardoor het project economisch niet haalbaar lijkt, ook hierop is reeds uitvoerig ingegaan.

5. Ten slotte mag ervan worden uitgegaan dat voor omzetting van een LNG-contract in een pijpleidingcontract langdurig onderhandeld zou moeten worden met Sonatrach enerzijds en gas- en leidingmaatschappijen van Tunesië, Italië, Zwitserland en Duitsland als doorvoerlanden anderzijds. Voor Sonatrach impliceert dit dat de voorziene plannen naar aard en wijze drastisch moeten worden gewijzigd. Een zodanige wijziging zal ook een belangrijke vertraging in levering met zich kunnen brengen hetgeen voor Sonatrach financiële consequenties heeft.

Het rapport van het NMI (rapportnr. SRC-203) voegt geen wezenlijke nieuwe elementen toe aan de nautische problematiek voor LNG-schepen, zoals die is weergegeven in de LNG-rapporten van de ICONA.

Wel wordt op een aantal aspecten meer gedetailleerd ingegaan dan in de ICONA-rapporten. In ICONA-verband werd echter gemeend dat dergelijke details over te nemen maatregelen aan de orde zullen komen bij de verdere uitwerking van de te volgen procedures voor het veilig aanlanden van LNG.

Voorbeelden van bedoelde details zijn de eisen waaraan de opleiding van de bemanningen van LNG-tankers dient te voldoen en meteorologische gegevens die ondermeer van belang zijn bij het te zijner tijd vaststellen van een haalbaar vaarschema.

De meteorologische factoren zijn van dien aard dat rekening moet worden gehouden met mogelijk oponthoud van de schepen ten gevolge van storm of mist. De LNG-schepen zullen voor wat betreft de bouw en uitrusting goed bestand zijn om in alle weersomstandigheden het schip onder controle te kunnen houden.

Het incalculeren van meteorologische condities in de route van Algerije naar Nederland zou nadere studies vergen.

Ten aanzien van het vaargedrag van andere schepen kan worden gesteld dat internationale voorschriften voor de verkeersregeling op zee voorzien in uitgebreide gedragsregels. Internationaal dient bijvend veel aandacht te worden gegeven aan adequate opleidingen voor wachtdoende navigatie-officieren zodat deze de gedragsregels juist toepassen.

Nederland neemt actief deel aan internationaal overleg terzake. In dit verband moge worden verwezen naar Bijlage IV van hogergenoemd NMI-rapport waarin de resultaten zijn weergegeven van de Conferentie betreffende

de normen voor de opleiding, diplomering en wachtlopen van zeevarenden, 1978.

Er bestaat geen aanleiding om een route om Schotland nader in overweging te nemen.

In de eerste plaats kan worden gesteld dat het informatiecentrum in het Nauw van Calais nu nog formeel uitsluitend informatie verstrekt over bijvoorbeeld het passeren van diepstekende tankers en andere bijzondere transporten.

In de praktijk blijkt echter nu reeds dat deze activiteiten meer en meer het effect van verkeersbegeleiding gaan krijgen.

Deze ontwikkeling zal zich in de toekomst voortzetten.

Ten aanzien van de route om Schotland kan voorts het volgende worden opgemerkt.

Hoewel de verkeersintensiteit op een dergelijke route veel minder zal zijn, betekent de vaart om Schotland een aanzienlijk langer af te leggen afstand tussen Algerije en Nederland, hetgeen de transportkosten van het LNG zeer nadelig zal beïnvloeden (naar Maasvlakte circa 750 mijl of circa 50% langer).

Een ander nadeel zijn de minder gunstige weersomstandigheden in het te bevaren gebied. Rekening houdende met het vorenstaande en in de overtuiging dat de doorgang voor LNG-tankers door het Engelse Kanaal, Nauw van Calais en Zuidelijke Noordzee vrij zal blijven, is de route om Schotland niet verder in beschouwing genomen.

55

In de behoefte aan arbeidskrachten voor de tijdelijke en blijvende arbeidsplaatsen zal, indien daarvoor een beroep wordt gedaan op de arbeidsmarkt, naar verwachting grotendeels kunnen worden voorzien vanuit het arbeidsaanbod in de Noordelijke provincies.

56

De schijnbare contradictie die in deze vraag wordt opgeroepen ontstaat, indien men de geringe verwachtingen ten aanzien van het op korte termijn aantrekken van vervolgvacatures aanmerkt als geringe concrete effecten voor de noordelijke economie.

Echter naast het niet geringe tijdelijke werkgelegenheidseffect, dat van de bouw van de terminal en de benodigde infrastructuur uitgaat, zal de LNG-terminal op langere termijn naar verwachting een gunstig effect hebben op de werkgelegenheidssituatie in Groningen aangezien van de vestiging van een LNG-terminal een positief psychologisch effect op het vestigingsklimaat in dit gebied kan uitgaan.

Bovendien behoudt de LNG-terminal, onder andere vanwege de vrijkomende koude, op langere termijn in principe een aantrekkingskracht voor vervolgvacatures, die gezien de huidige ongunstige economische situatie niet op korte termijn worden verwacht.

Tegen de achtergrond van deze positieve verwachtingen op langere termijn, acht de Regering het bedrag aan meerkosten bij aanlanding in de Eemshaven verantwoord, in het bijzonder omdat een groot deel van dit bedrag besteed wordt aan infrastructuurwerken, waardoor het vestigingsklimaat in het Noorden nog eens extra wordt versterkt.

57

Uit informatie bij onder andere het bedrijfsleven, waaronder potentiële gegadigden voor vestiging in het Eemsmondgebied, is gebleken dat negatieve effecten niet zijn te verwachten.

58

Bij het berekenen van de kosten van vervoer en opslag van LNG is uitgegaan van die technieken die bewezen hebben de veiligheidsrisico's tot een aanvaardbaar minimum terug te dringen.



Zo is bijvoorbeeld uitgegaan

- voor wat betreft de opslagtanks, van de kosten van de tanks zoals deze gerealiseerd zijn bij de LNG-Peakshaving-plant op de Maasvlakte, waarbij voorzieningen zijn getroffen die uitgaan boven hetgeen toen internationaal gebruikelijk was.
- voor wat betreft het zeetransport, van het gebruik van LNG-tankers welke voldoen aan de eisen van de IMCO-Gas Carriers Code.

59

Met de stelling dat bij toename van het tonnemaat het ankeren van schepen problematisch wordt, dient terdege rekening te worden gehouden bij het vaststellen van kansverkleinende maatregelen tegen aanvaringen en strandingen.

De ramp met de Amoco Cadiz heeft bewerkstelligd dat nu reeds in het Engelse Kanaal geladen olietankers wordt aanbevolen speciale routes te volgen die verder van de kust zijn verwijderd dan de gebruikelijke scheepvaart-routes. Een soortgelijke aanbeveling, evenals voor het Engelse Kanaal vastgesteld in de IMCO, is onlangs aanvaard voor routes op de Noordzee voor tankers boven de 10 000 ton.

In gebieden waar tankers dicht bij de kust komen is in IMCO-verband een eerste aanzet gegeven om te komen tot een verplicht rapporteringssysteem, dat ondermeer inhoudt dat schepen zich aan het desbetreffend radiokuststation moeten melden zodra zich mankementen voordoen aan de voortstuwingsinstallatie of aan het stuurgerei. Een en ander om zo snel mogelijk hulp te kunnen bieden ter voorkoming van een stranding. Ongetwijfeld zullen voor de LNG-schepen naar Nederland soortgelijke maatregelen moeten worden genomen als hiervoor omschreven.

Voorts kan worden opgemerkt dat bij het verder uitwerken van de risicobeperkende maatregelen ondermeer dient te worden gezien in hoeverre sleepbootassistentie vroegtijdig beschikbaar moet zijn en welke eisen gesteld dienen te worden om over doelmatig ankergerei te beschikken.

Een inhoud van 125 000 m<sup>3</sup> wordt voor een risicodragend transport verantwoord geacht mits aanvullende risicobeperkende maatregelen worden genomen, in het bijzonder op het gebied van de scheepvaartbegeleiding c.q. -regeling en de inrichting van de LNG-tankers.

In het algemeen kan gesteld worden dat de optimale grootte van de in een concreet LNG-project in te zetten tankers een afgeleide is van

- te overbruggen transportafstand;
- te vervoeren hoeveelheid LNG;
- capaciteit van de los- en laadhavens;
- wens tot optimale benutting van de tankercapaciteit.

Berekeningen op basis van deze uitgangspunten leren dat bij voorbeeld voor het Gasuniecontract met Sonatrach de inzet van twee tankers van ongeveer 125 000 m<sup>3</sup> optimaal is.

Daar is dan ook bij de berekeningen van de transportkosten van uitgegaan.

Bij vervoer van LNG over grotere afstanden dan vanaf Algerije doen zich «economies of scale» voor bij de inzet van grotere tankers. Deze kunnen bij voorbeeld bij transport van Nigeria met een tanker van ongeveer 300 000 m<sup>3</sup> ongeveer 20% bedragen ten aanzien van een 125 000 m<sup>3</sup> tanker.

60

In het beleid ten aanzien van de Waddenzee wordt industrialisatie op thans beschikbare of in aanleg zijnde industrieterreinen niet bij voorbaat uitgesloten. Wel wordt als richtlijn gegeven dat sterk vervuulende bedrijven moeten worden geweerd. Volgens de Nota Waddenzee moeten te vestigen bedrijven voldoen aan de te stellen milieuhygiënische normen, die mede rekening moeten houden met de ecologische betekenis van de Waddenzee. Hoewel de aanlanding van LNG uiteraard gevolgen heeft voor het milieu, zoals ook blijkt uit de door de vragensteller bedoelde aspectsgewijze vergelijking,

kan een terminal voor vloeibaar aardgas uit milieuhygiënisch oogpunt in vergelijking met vele andere aan zeehaventerreinen gebonden bedrijven als een «schone» industrie worden aangemerkt. Afgezien van enige gevolgen voor het milieu door baggerwerkzaamheden, kunnen de gevolgen voor het milieu relatief gering blijven door het treffen van adequate voorzieningen, waaronder bij voorbeeld ten aanzien van verkeersbegeleidingssystemen (in verband met mogelijke verstoring), en het installeren van een gesloten koel-/verwarmingswatercircuit in combinatie met de Eemscentrale. Tevens kan opgemerkt worden dat reeds vele jaren omvangrijke baggerwerken vanwege de Bondsrepubliek Duitsland worden uitgevoerd.

Als zodanig past vestiging van een terminal op de Eemshaven binnen het Regeringsbeleid.

Inzake de aanlanding van vloeibaar aardgas heeft de Regering enkele adviezen ingewonnen, waaronder van de Rijksplanologische Commissie (RPC).

Tevens is een commentaar opgesteld door de Voorlopige Interdepartementale Waddenzee commissie (IWC).

Dit commentaar is verwerkt in het rapport van de RPC van 24 mei 1978 en als bijlage bij dit rapport ter kennis gebracht van de Regering.

61

In de directe nabijheid van de Maasvlakte zijn belangrijke recreatiegebieden gelegen. Bij de Eemshaven is dit niet het geval. Wel bevinden zich langs de vaarroute twee recreatiegebieden: het eiland Borkum en het eiland Schiermonnikoog. Het totale aantal mogelijk betrokken recreanten is bij de Maasvlakte aanmerkelijk groter.

Voor de verwerking van de gegevens ten aanzien van recreanten in de berekening van het maximaal ongevalseffect zij verwezen naar het TNO-rapport, dat als bijlage 4 bij het op 13 juni 1978 aan de Tweede Kamer aangeboden «Aanvullend advies van de ICONA inzake de mogelijkheid van aanlanding van vloeibaar aardgas in het Eemshavengebied» is gevoegd (bijl. Hand. II, zitting 1977–1978, 14 626, nr. 7).

Bij de vaststelling van het maximaal effect is uitgegaan van een aanvaring waarbij 1 tank van 25 000 m<sup>3</sup> leegstroomt en de gevormde gaswolk tot detonatie wordt gebracht aan de kust. Deze aanname bepaalt tevens de zone waarbinnen nog schade aan mensen, gebouwen en installaties kan optreden.

Wat betreft de materiële schade zij verwezen naar beantwoording van vraag 15. Daarbij zij opgemerkt dat de materiële schade voor het Eemshavengebied niet nader is gekwantificeerd omdat dit gebied nog nauwelijks tot exploitatie is gekomen.

Ten aanzien van de mogelijkheid van eventuele cumulatie van risico's zij opgemerkt dat de invloed daarvan op het maximale effect vrijwel steeds verwaarloosbaar zal zijn. Door geschikte maatregelen zal uitsluiting van andere activiteiten vrijwel steeds kunnen worden voorkomen.

62

Met verwijzing naar het antwoord op vraag 5 kan worden gesteld dat in beide regio's – Rijnmond en Eemshaven – een ieder de gelegenheid heeft gekregen om zijn mening kenbaar te maken zowel schriftelijk als mondeling op daartoe georganiseerde hoorzittingen.

Via advertenties is op ruime schaal op deze mogelijkheden gewezen.

Ter voorbereiding daarop heeft een ieder de gelegenheid gehad kennis te nemen van alle aspecten van de aanlanding van vloeibaar aardgas.

Dit kon niet alleen door de grote aandacht die de publiciteitsmedia aan deze zaak hebben geschonken, maar door de voorlichtingsbrochures aan de verkrijgbaarheid waarvan eveneens in advertenties ruime bekendheid in de regio's is gegeven. In de Rijnmondregio zijn daarenboven voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd.

Gezien het bovenstaande is het kabinet van oordeel dat voldoende gelegenheid tot inspraak is geboden, zeker als rekening wordt gehouden met de

bepaalde beschikbare tijd voor de besluitvorming over de onderhavige problematiek.

63

Op dit moment kan nog niet worden gezegd welke afspraken er met de Bondsregering zullen worden gemaakt in verband met de z.g. Dollardhaven-onderhandelingen. De besprekingen zijn nog gaande. Na afsluiting van dit overleg zal de regering hierover uiteraard nadere mededelingen doen.

Voor wat betreft het verloop van de contacten met de Bondsregering over de Eemshaven als LNG-aanlandingsplaats zij verwezen naar hetgeen onder 13 werd gesteld.

64

Aangezien er geen sprake zal zijn van LNG-aanlanding in Delfzijl maar in de Eemshaven, is er geen verband tussen de genoemde plannen van AKZO met betrekking tot het bedrijf in Delfzijl en het besluit met betrekking tot de aanlanding van LNG.

65

Neen, dit is niet waar. Verwezen moge worden naar het antwoord op vraag 64.

66

Voor beantwoording van deze vraag zij verwezen naar het antwoord op vraag 16.

67

De directe werkgelegenheid op de terminal omvat circa 50 arbeidsplaatsen. Ongeveer de helft van het aantal arbeidsplaatsen zal worden bezet door gespecialiseerde operators, de andere helft betreft voornamelijk onderhouds-, administratieve en huishoudelijke functies. De bezetting van de operator-functies zal deels geschieden door interne overplaatsingen binnen de Gasunie, deels door externe werving op de provinciale arbeidsmarkt. Voor de bezetting van de overige functies zal eveneens een beroep worden gedaan op de provinciale arbeidsmarkt. De directe werkgelegenheid zal dus zeker voor meer dan de helft kunnen bijdragen aan de bestrijding van de provinciale werkloosheid.

Het effect van de LNG-terminal op de werkloosheid in Groningen moet overigens niet alleen worden afgemeten aan de directe werkgelegenheid op de terminal. Ook de indirecte en afgeleide werkgelegenheidseffecten op langere termijn zijn in dit verband van belang.

68

Het positieve effect op de werkgelegenheid dat de Regering van de aanlanding van LNG in de Eemshaven verwacht, is niet zozeer gebaseerd op het gegeven, dat het hierbij om gas gaat, dan wel op het positieve psychologisch effect dat naar verwachting van de vestiging van de LNG-terminal zal uitgaan op het vestigingsklimaat in het noorden.

69

In de eerste plaats zij verwezen naar het antwoord op vraag 50; daarnaast zij gewezen op de beperking van de terminalcapaciteit tot 12 mld. m<sup>3</sup> per jaar in verband met de voorshands wenselijk geachte beperking van het aantal scheepsbewegingen tot drie per week bij inzet van 125 000 m<sup>3</sup>-tankers. In geval overeenstemming bereikt zou worden over een beperkte uitbreiding van het contract met Sonatrach van bij voorbeeld 1 mld. m<sup>3</sup> per jaar zou reeds 42% van deze capaciteit benut worden.

70

Verwezen zij naar het antwoord op vraag 51.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
Coördinerend Minister voor Noordzee-aangelegenheden,  
D. J. Tuijnman