

Maatregelenpakket vrachtverkeer en logistiek

Met de Subsidieregeling provinciaal actieprogramma luchtkwaliteit worden middelen beschikbaar gesteld voor de activiteiten en prestaties die in dit maatregelenpakket zijn opgenomen. Alle maatregelen op het vlak van Vrachtverkeer en Logistiek vallen onder paragraaf 2 van deze regeling.

Activiteit	Deelproject	Prestaties	Maximaal subsidiebedrag	Subsidieontvanger
versnelling ombouw binnenvaartschip naar LNG	retrofit low-end oplossing	binnenvaartschip met minimale aanpassingen	€ 400.000	Dolderman
versnelling ombouw binnenvaartschip naar LNG	retrofit high-end oplossing	ombouw van een bestaand binnenvaartschip met de meest geavanceerde en toekomstbestendige mogelijkheden	€ 400.000	Danser Group
versnellen in kennis	overstap naar LNG vergemakkelijken	kennis opdoen en verspreiden aan de stakeholders door de hele binnenvaartketen	€ 155.000	Stichting Projecten Binnenvaart (h.o.d.n. Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart)
Realiseren van containerterminal voor in eerste instantie verscontainers met gegarandeerd ladingpakket	Realisatie terminal. belemmeringen wegnemen, garantie aanbod containers realiseren, aanpassen logistiek, oplossen aanloopverliezen v, verdeling van verantwoordelijkheid over de risicodragende partijen	ondersteuning van bedrijven die een garantie voor containers hebben afgegeven	1. € 200.000 2. € 118.200 3. € 59.500 4. € 73.000 5. € 185.200 6. € 185.900 7. € 52.200 8. € 26.000 Totaal € 900.000	1. Cool Control 2. Nature's Pride 3. IFFE 4. Anaco Greeve 5. Wayz 6. ABC Logistics 7. Varekamp Coldstores Holland 8. Van den Bos Freshpartners
			€ 1.855.000	

GS voorstel Maatregelenpakket Small Scale LNG Binnenvaart

Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Deelprogramma Vrachtverkeer en logistiek

Doel van het maatregelenpakket

Voor de binnenvaart willen we de mogelijkheid om te varen op LNG versnellen. In het Actieprogramma Luchtkwaliteit, Deelprogramma vrachtverkeer & Logistiek, is hier € 1.000.000 voor gereserveerd (waarvan reeds € 45.000 is besteed aan een vooronderzoek), met het GS besluit - in maart 2012. Het maatregelenpakket benoemt de maatregelen die nodig zijn om de doelstelling te halen en de precieze geldbesteding daarbij.

Maatregelenomschrijving

Project 1: versnelling ombouw binnenvaartschip naar LNG

Kennis voor de markt genereren over de technische mogelijkheden voor de ombouw van een binnenvaartschip van diesel naar LNG en inzicht krijgen in de business case.

Toelichting

De bestaande binnenvaartvloot is omvangrijk. Binnenvaartschepen gaan gemiddeld 30 jaar mee. Er zijn binnenvaarders en rederijen die behoefte hebben om bestaande schepen om te bouwen, zodat deze ook op het goedkopere en schonere LNG kunnen varen. Vanuit het actieprogramma luchtkwaliteit is dit een interessante ontwikkeling ter verbetering van de luchtkwaliteit.

De maatregel zet in op twee pilotprojecten waarin twee schepen worden omgebouwd van diesel naar dual fuel LNG. Na de ombouw in 2014 verbetert de luchtkwaliteit aanzienlijk. Bij het ene schip wordt jaarlijks één 18 ton NO_x en 0,7 ton fijn stof bespaard en bij de ander 3 ton NO_x en 0,24 ton fijn stof.. Er is een groot opschalingspotentieel: ruim 2000 schepen van de binnenvaartvloot komen voor ombouw naar LNG in aanmerking die naar schatting 4.500 uur per jaar varen. Het ontsluiten van informatie van de twee pilotprojecten voor deze 2000 schepen zou kunnen leiden tot een totaalreductie van maximaal 700 ton fijn stof en 14,5 kton NO_x aan uitstoot.

Momenteel is het alleen nog mogelijk nieuw te bouwen schepen op LNG te laten varen. Dit komt vooral door een gebrek aan kennis en ervaring met de technische aspecten van het ombouwen van bestaande schepen. Daarnaast is er een gebrek aan inzicht in de business case. Ombouw van de omvangrijke bestaande binnenvaartvloot kan een belangrijke bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit.

De deelprojecten zijn gericht op het opdoen van deze kennis voor de markt. Deze ontwikkeling zit nog in een pre-competitieve fase. Er is nog geen goede marktwerking en prijsbepaling. De koplopers uit de binnenvaartsector krijgen hierdoor de business case voor ombouw naar LNG op korte termijn niet zelfstandig rond. . Inzicht in de mogelijkheden voor ombouw door twee uiterste mogelijkheden van ombouw te demonstreren (ombouw met minimale ingrepen en ombouw met de meest geavanceerde mogelijkheden) levert kennis op voor de gehele range van bestaande binnenvaartschepen.

Daarnaast kan ook in meer detail kennis worden opgedaan over de uitstootreductie van de verschillende concepten. Deze informatie kan worden gebruikt om de luchtkwaliteit in de toekomst verder te verbeteren. . Het gaat bij deze maatregelen om experimentele ontwikkeling waarbij wordt samengewerkt met n ondernemingen en de kennisinstelling EICB. Financiële ondersteuning maakt deze projecten nu mogelijk, waardoor wordt bijgedragen aan de versnelling in de transitie naar LNG. .

Deelproject 1.1 retrofit low-end oplossing

I. Omschrijving en verplichtingen

Dit project verschaft inzicht in de ombouw van een bestaand binnenvaartschip met minimale aanpassingen (we spreken hier van een low-end oplossing) en demonstreert de haalbaarheid. De totale kosten van dit project zijn € 1.000.000. Het bedrijf Dolderman investeert € 600.000 in het project en ontvangt aanvullend € 400.000 uit het provinciaal actieprogramma luchtkwaliteit om het project mogelijk te maken.

- Verplichtingen zijn dat de voor het project verantwoordelijke ondernemer zijn opgedane kennis en ervaring beschikbaar stelt aan de markt via het EICB en een open en transparante business case voert.

II. Onderbouwing voor keuze van project en uitvoerende partij

Dolderman is de eerste die met het initiatief zoals hierboven omschreven staat naar buiten is gekomen en kan worden beschouwd als koploper. Er is door de provincie Zuid-Holland een kleine marktverkenning gedaan ten tijde van de aanmelding van het initiatief. Er waren toen geen andere projecten van hetzelfde karakter. Uniek aan het project zijn de ombouw van een bestaand containerschip (er bestaat momenteel nog geen omgebouwd containerschip naar LNG) en de low-end technische oplossingen. Het project voert Dolderman uit in samenwerking met ArenaRed en Slokkers BV. In de toekomst is er potentie voor de ombouw van een tweede schip direct na de eerste ombouw, en vijf op middellange termijn.

III. Concrete prestatie: ombouw van een bestaand binnenvaarschip naar gebruik op LNG.

IV. Subsidiebedrag: € 400.000 (met in achtname van het maximaal toegestane staatsteunpercentage)

V. Staatssteun

Voor dit project kan met toepassing van *artikel 19, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening* tot maximaal 45% van de in aanmerking komende kosten subsidie worden verleend, aangezien de Dolderman op grond van de *Aanbeveling van de commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (2003/361/EG)* kwalificeert als middelgrote onderneming.

Deelproject 1.2 retrofit high-end oplossing

I. Omschrijving en verplichtingen

Dit project verschaft inzicht in de ombouw van een bestaand binnenvaartschip met de meest geavanceerde mogelijkheden (we spreken hier van een high-end oplossing) en demonstreert de haalbaarheid. De totale kosten van dit project zijn € 1.800.000. De binnenvaartrederij Danser Group investeert in het project en ontvangt aanvullend € 400.000 uit het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit om het project mogelijk te maken.

- Verplichtingen zijn dat de voor het project verantwoordelijke ondernemer zijn opgedane kennis en ervaring beschikbaar stelt aan de markt via het EICB en een open en transparante business case voert.

II. Onderbouwing voor keuze van project en uitvoerende partij

Danser Group is de eerste die met een initiatief komt zoals zojuist omschreven en kan worden beschouwd als een koploper. Ook hier is door de provincie Zuid-Holland ten tijde van aanmelding van het initiatief een kleine marktverkenning gedaan en er waren toen geen andere projecten van hetzelfde karakter. Uniek aan dit project zijn: de ombouw van een bestaand koppelverband-containerschip en de high-end oplossingen

voor de technische aspecten van de ombouw. Danser Group werkt samen met de bedrijven Wartsila en Koedood. Op de middellange termijn is er potentie voor de ombouw van vijf schepen. .

III. Concrete prestatie: ombouw van een bestaand binnenvaarschip naar gebruik op LNG.

IV. subsidiebedrag: € 400.000 (met in achtname van het maximaal toegestane staatsteunpercentage)

V. Staatssteun

Voor dit project kan met toepassing van *artikel 19, vierde lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening* tot maximaal 45% van de in aanmerking komende kosten subsidie worden verleend, aangezien de Danser Groep op grond van de *Aanbeveling van de commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (2003/361/EG)* kwalificeert als middelgrote onderneming.

Project 2: Versnellen in kennis

I. Omschrijving en voorwaarden

Overstap naar LNG vergemakkelijken we door kennis op te doen en te verspreiden aan de stakeholders door de hele binnenvaartketen heen.

De transitie van de binnenvaart naar LNG is afhankelijk van veel betrokken partijen. Deze zijn te verdelen in de volgende categorieën: gebruikers: logistieke dienstverleners, schippers/binnenvaart; LNG suppliers/bunkerpunten; overheden en overheidsdiensten; omwonenden/maatschappij. Deze partijen beschikken nu vaak niet over de juiste kennis en ervaring of hebben een verkeerde beeldvorming over LNG-schepen. Hierdoor lopen processen vertraging op, of worden soms helemaal onmogelijk gemaakt. Er is een instantie nodig die de juiste kennis bij de juiste betrokken partijen krijgt, zodat gebrek aan kennis en de problemen die dit met zich mee brengt worden opgelost. Het project heeft een focus op de volgende kennisvraagstukken die spelen rondom de vraag: een binnenvaartondernemer wil op LNG varen: en dan?

II. Onderbouwing voor keuze van project en uitvoerende partij

Het EICB is de partij die dit kan doen omdat:

1. Zij beschikken over het juiste netwerk van ondernemers en overheidspartijen, zij hebben draagvlak bij dit netwerk en worden door dit netwerk vertrouwd en serieus genomen. Dit wijst ook uit het onderzoek dat Bottle Consultants in mei en juni 2013 voor de provincie Zuid-Holland heeft uitgevoerd.
2. Het EICB beschikt over de juiste kennis op het gebied van de binnenvaart en heeft de juiste ervaring om ook de rol te kunnen vervullen voor de kant van de suppliers (vulpunten).
3. Het EICB heeft al een lopend proces genaamd Innovatieschuur dat ook door de Rijksoverheid wordt ondersteund. Het takenpakket van dit programma kan worden uitgebreid om de doelstellingen van een zogenoemd kennis- en expertisecentrum voor LNG kan worden opgenomen en uitgevoerd. De inzet van de provincie Zuid-Holland op LNG is complementair aan beleid van de Rijksoverheid en op deze manier wordt de samenhang aangebracht. De EICB heeft hier een unieke positie.

Het EICB zal vanuit de verantwoordelijkheden die binnen het project kennis- en expertisecentrum vallen, ook project 1 begeleiden en de kennis ervan beschikbaar maken.

III. Concrete prestatie: begeleiding van de twee LNG ombouwprojecten en de verspreiding van de kennis die uit deze projecten voortvloeit of hiermee samenhangt.

IV. Subsidiebedrag: € 155.000

V. Staatssteun

Expertise en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB): onder de Stichting Projecten Binnenvaart ressorterend bureau voor expertise en innovatie ten dienste van de binnenvaartsector. Deze stichting kan gezien worden als een non-profit innovatie-intermediair als bedoeld in de *Communautaire Kaderrichtlijn inzake Staatssteun voor Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie (2006/C 323/01)*. De stichting is namelijk met steun van het rijk opgericht vanuit de branche om zonder winstoogmerk op non-discriminatoire wijze partijen in de branche bij te staan met kennis en innovatie. Hieronder valt ook het verspreiden van kennis omtrent de toepassing van LNG. De stichting mag hiervoor volledig worden gecompenseerd, mits de activiteiten niet marktgericht zijn en individuele ondernemingen hiervan geen selectief voordeel zullen genieten.

Project	Wie	Bedrag in euro's
Project 1.1 retrofit low-end oplossing	ArenaRed/Dolderman	400.000,00
Project 1.2 retrofit high-end oplossing	Danser Group	400.000,00
Project 2 versnellen in kennis	EICB	155.000,00
Totaal		955.000,00

Maatregelenpakket Binnenvaart Hoek van Holland

Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Deelprogramma Vrachtverkeer & Logistiek

Doel van het maatregelenpakket

Doel: verminderen vrachtautokilometers (en dus emissies) door gebruik van de binnenvaart.

Door de inzet van binnenvaart op het traject Maasvlakte - Hoek van Holland wordt een groot aantal kilometers via een omweg per vrachtauto vermeden. Hiermee is de route via de binnenvaart een veel duurzamer alternatief dan volledig over de weg.

Binnen Fresh Corridor is door een aantal bedrijven uit het Westland een initiatief genomen om containers via de binnenvaart vanaf de Maasvlakte naar Hoek van Holland te varen. Dit kleine stukje varen komt in plaats van een lange vrachtwagenrit tussen de Maasvlakte via de Beneluxtunnel naar het Westland. Stena Line zal de terminal gaan bouwen en exploiteren. Naast de bedrijven die het startsein hebben gegeven zullen naar verwachting naar verloop van tijd ook andere bedrijven gebruik gaan maken van deze overslagvoorziening.

In het Actieprogramma Luchtkwaliteit, Deelprogramma vrachtverkeer & Logistiek is € 900.000 voor dit Westland/Stena Line project gereserveerd.

Maatregelomschrijving

Verduurzamen vervoer verscontainers van Maasvlakte naar Westland door overslag van containers bij te realiseren containerterminal bij de Stena Line en ondersteunen bedrijven die garantie voor containers en het aanpassen van hun logistieke keten hebben afgegeven

Subsidiebedrag € 900.000

Voor het welslagen van het project is het noodzakelijk dat er een garantie wordt afgegeven over het minimum aantal containers dat jaarlijks vervoerd zal worden. Zonder een garantie van 9000 40-voetcontainers (18000 TEU) per jaar wordt het risico voor Stena Line om te investeren in de terminal te groot geacht. In de praktijk zal naar verwachting het aantal containers na een aanloopfase hoger komen te liggen, maar met name de start is onzeker en risicovol..

De garantie zal door meerdere bedrijven moeten worden afgegeven, omdat het hier gaat over MKB-bedrijven die alleen door samen te werken tot een garantie van 9.000 containers (18.000 TEU) komen.

De bedrijven die garant staan zullen als eerste hun interne logistiek moeten aanpassen om de containers in te passen in hun bedrijfsvoering. Bedrijven die later aansluiten kunnen hier hun voordeel meedoen. Om snel met het initiatief te kunnen beginnen wil de provincie in het eerste jaar, gerekend vanaf de ingebruikname van de Stena containerterminal, per gegarandeerde teu eenmalig € 50 bijdragen. Dit betekent in totaal een bijdrage van maximaal € 900.000 (€ 50 * 18.000).

In de onderstaande tabel staan de bedrijven die containers hebben gegarandeerd met de bijdrage die zij kunnen verwachten van de provincie.

Verlader	Containers Samenwerkingsovereenkomst per jaar	
	Garantie in TEU	Subsidie in €
	Cool Control	4572
Nature's Pride	2268	118.200
IFFE	1142	59.500
Anaco Greeve	1400	73.000
Wayz	3552	185.200
ABC Logistics	3566	185.900
Varekamp Coldstores Holland	1000	52.200
Van den Bos Freshpartners	500	26.000
Totaal	18.000	900.000

Door de bijdrage van de provincie zal het initiatief snel van de grond komen en wordt kennis vergaard over de optimalisatie van de interne logistiek waardoor duurzaamheid en de reductie van emissies ook vanuit efficiëntie overwegingen steeds meer zullen worden ingezet.

Concrete prestatie:

Aan de verladers wordt de verplichting opgelegd minimaal het aantal door hen gegarandeerde containers (TEU) aan te bieden, de logistiek aan te passen en in samenwerking met de Stenaline te terminal te realiseren..

Staatssteun

Voor het verstrekken van deze bedragen is geen Europese vrijstellingsverordening van toepassing. De verladers hebben daarom desgevraagd aangegeven dat zij de subsidie met toepassing van Verordening (EU) Nr. 1470/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU L 352) als de-minimissteun kunnen ontvangen.

Vanwege de onder water gelegen kribben is het creëren van een aanlegplaats voor de binnenvaart een complex onderdeel van de bouwplannen gebleken. Aanvankelijk was het de bedoeling om een aanlegplaats voor de binnenvaart aan de oostgrens van het Stena terrein te gaan bouwen. Voor voldoende diepgang is het dan nodig om een steiger te bouwen op afstand van de kade. Dit zou een te groot beslag op de financiële middelen leggen en een rendabele exploitatie in de weg zitten. Er is daarom gekozen voor gebruik van de bestaande steiger van Rijkswaterstaat. De kade en het terrein zijn eigendom van de Stena Line. Rijkswaterstaat is eigenaar van de steiger maar gebruikt deze niet meer. Rijkswaterstaat wil de steiger overdoen aan Stena Line. Voor het gebruik voor containeroverslag moet de steiger worden verlengd en moet er een overbrugging tussen de kade en de steiger worden gerealiseerd die voldoende sterk is om het gewicht van de containerkraan plus hijs te kunnen verwerken.

De investeringen voor Stena bedragen in totaal ongeveer € 3.550.000.

Naast de positieve effecten door de reductie van het aantal vrachtautokilometers zal ook een zo duurzaam mogelijke inrichting van de terminal bij de Stena Line bijdragen aan de positieve effecten van de terminal.

De terminal is de eerste terminal die op zo een korte afstand van de mainport specifiek wordt gedragen door de overslag van verscontainers en draagt bij aan een substantiële reductie van het aantal vrachtwagens en dus emissies.

Doelmatigheid bijdrage provincie

Stena Line, betrokken bedrijven en de provincie baseren de economische haalbaarheid van de modal-shift op de aanzienlijke hoeveelheden containers die daadwerkelijk van de weg naar de binnenvaart worden geschoven. De volgende reducties van emissies worden bereikt.

Milieu-indicatoren				Weg	Barge	Besparing
Brandstof	liters	per	container	37	20	18
Megajoules		per	container	1.426	756	671
CO ₂	ton	per	container	0,117	0,062	0,055
NO _x	kilo	per	container	0,716	0,501	0,215
PM ₁₀ verbranding	kilo	per	container	0,004	0,022	-0,018
PM ₁₀ slijtage	kilo	per	container	0,007	0,001	0,006
CO ₂	ton	per	jaar	1.051,5	557,0	494,5
NO _x	kilo	per	jaar	6.440,7	4.509,3	1.931,4
PM ₁₀ verbranding	kilo	per	jaar	40,3	200,1	-159,8
PM ₁₀ slijtage	kilo	per	jaar	63,4	11,6	51,8