



Persbericht

Huidige wet- en regelgeving voor nieuwe toepassing van LNG als brandstof voor transport over weg en water verdient aandacht

Strengere milieueisen zijn voor de transport- en scheepvaartsector een belangrijk motief om te kijken naar alternatieve en schonere brandstoffen. Een van de mogelijkheden is om over te stappen op (bio-)LNG. LNG staat voor Liquefied Natural Gas en is aardgas dat vloeibaar is gemaakt door het te koelen tot -162°C . Het volume wordt dan 600 maal kleiner. Dit vloeibaar gemaakte aardgas heeft een hoge energiedichtheid. Vanuit economisch perspectief is LNG een aantrekkelijk alternatief, maar ook uit het oogpunt van het milieu. De uitstoot van een aantal schadelijke stoffen dat bij de verbranding van reguliere brandstof vrijkomt, kan - door de overstap op LNG - sterk gereduceerd worden. Ook de geluidsemisatie neemt af.

De bereidheid van ondernemers, ook in Noord-Nederland, om over te stappen op een andere/duurzame brandstof en daarvoor nieuwe trucks en/of schepen te laten bouwen (of schepen laten ombouwen), is er zeker. In verschillende projecten hebben Nederlandse en Duitse ondernemers en kennisinstellingen samen met TCNN hun schouders onder deze ontwikkelingen gezet. Deze projecten zijn gestart met behulp van INTERREG-subsidie en met subsidie vanuit het Europees Visserij Fonds.

Andere, maar niettemin heel belangrijke aspecten, zijn de huidige wet- en regelgeving en als het gaat over risico en aansprakelijkheid. LNG als brandstof betekent een bestaand product met een nieuwe toepassing. Hiervoor bestaat dus nog geen jurisprudentie. Om later - als LNG daadwerkelijk wordt gebruikt - problemen te voorkomen, heeft Dorhout Advocaten in opdracht van TechnologieCentrum Noord-Nederland en Cofely GDF Suez onderzocht of de huidige wet- en regelgeving volstaat. Daarbij is gekeken wie vanuit de overheid en het bedrijfsleven welke verantwoordelijkheden en taken heeft in relatie tot LNG als brandstoftoepassing. Ook de vergunningverlening en de regels/normen die gelden voor LNG-tankinstallaties (wegtransport) en LNG-bunkerinstallaties (maritieme sector) zijn onder de loep genomen. Door een helder overzicht te schetsen is sneller vast te stellen welke wetgeving met elkaar conflicteert en elkaar overlapt of nog belangrijker, in welk geval er geen afdoende regelgeving is.

In dit onderzoek is de nadruk gelegd op twee situaties: allereerst de LNG-overdracht van tanktrailer (truck) naar tankstation. Ten tweede de situatie van 'bunkeren', waarbij een tanktrailer (truck) een schip aan de kade voorziet van LNG die dient als brandstof.

Voorlopige conclusie:

Op basis van de eerste resultaten kan worden vastgesteld, dat de Nederlandse wetgeving niet geheel toereikend is om LNG te implementeren als brandstof. Als het gaat om de veiligheidsvoorschriften kan tot op zekere hoogte aansluiting worden gezocht bij bestaande veiligheidsnormen en regelgeving. Het blijkt verder, dat binnen de Europese overeenkomst die het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg regelt, LNG in 'klasse 2' van gevaarlijke stoffen valt (zelfde als LPG), waardoor Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek ook van toepassing is. Boek 8 bevat onder andere relevante bepalingen aangaande de aansprakelijkheid bij schade door gevaarlijke stoffen gedurende het LNG-transport. Daarnaast is voor LNG-tankstations onlangs een nieuwe norm opgezet, de zogenaamde PGS33. Deze nieuwe norm wordt naar verwachting deze maand gepubliceerd. Tot slot is voor mogelijke aansprakelijkheid bij schade door gevaarlijke stoffen gedurende het LNG-transport het Burgerlijk Wetboek van toepassing. Bij het bunkeren ligt de aansprakelijkheid voor zeeschepen dan wel iets anders als voor binnenschepen.

Voor het vervoer over de weg kan de toepassing van LNG als brandstof redelijk snel worden geïmplementeerd. Voor de inzet van LNG als brandstof voor de scheepvaart is echter nog wel actie nodig. Met initiatieven als LESAS, LNG TR&ND, het MariTIM-project, de Super Green Deal , etc. wordt al alles in het werk gesteld om LNG als brandstof voor de scheepvaart te implementeren. Op dit moment wordt echter vooral gewerkt met tijdelijke vergunningen, afgegeven door lokale overheden. In aansluiting daarop roepen alle betrokken partijen de overheid en het bedrijfsleven nu op om zo spoedig mogelijk gezamenlijk aan de slag te gaan met passende Nederlandse (en Europese) wet- en regelgeving. Eventuele toekomstige problemen, als het gaat om aansprakelijkheid, wetgeving, etc. kunnen daardoor wellicht worden voorkomen.

Het onderzoek is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit INTERREG IV en de EDR.

Noot voor de redactie:

Al 14 jaar houdt TCNN zich op zeer actieve wijze en met positieve resultaten bezig met de economische versterking van het industriële en stuwende Noord-Nederlandse MKB door samenwerking en innovatie. Sinds 1 januari 2012 doet zij dit vanuit een zelfstandige stichting. De Noord-Nederlandse kennisinstellingen en de NOM zijn partner in TCNN en maken deel uit van het bestuur.

Voor meer informatie naar aanleiding van dit persbericht kunt u contact opnemen met:

- de heer L.J. van der Burg, projectmanager TCNN, tel. 050 – 575 28 26 of 06 – 453 06 104, leovanderburg@tcnn.nl
- de heer L. Sluiman, Business Development van Cofely GDF Suez, tel. 050 - 502 3520 of 06 - 488 718 54, leon.sluiman@cofely-gdfsuez.nl

