

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

485

Vragen van de leden **Aptroot** en **Leegte** (beiden VVD) aan de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de mogelijkheden tot het gebruik van Liquid Natural Gas (LNG) in de transportsector* (ingezonden 4 oktober 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 31 oktober 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het project «Introductie dual fuel LNG trucks in Nederland» binnen het «Subsidieprogramma Proeftuinen duurzame mobiliteit: Truck van de Toekomst» van AgentschapNL?

Antwoord 1

Ja. Het project is een van de twaalf projecten waarop door mij positief beschikt is binnen dit subsidieprogramma. Twee van deze projecten betreffen hybride voertuigen, de overige tien hebben alle betrekking op aardgas als motorbrandstof. Twee daarvan hebben betrekking op het gebruik van gecompriemd aardgas (CNG), de overige acht op LNG. Hiervan zijn 5 projecten gericht op het gebruik van een combinatie van dual fuel, met LNG en diesel, waaronder het project «Introductie dual fuel LNG trucks in Nederland», de overige 3 projecten werken met LNG monofuel.

Vraag 2

Bent u bekend met het probleem dat de deelnemers aan het in vraag 1 genoemde project in vrachtwagens en een onderhoudslocatie geïnvesteerd hebben om op deze schonere brandstof te kunnen rijden, maar dat onder andere in de gemeente Zwolle geen (gedoog) vergunning wordt afgegeven voor het plaatsen van een tankinstallatie voor LNG, waardoor de vrachtwagens in het proefproject niet kunnen rijden, dit in verband met het (nog) ontbreken van specifieke regelgeving met betrekking tot LNG?

Antwoord 2

Er is inderdaad nog geen specifieke regelgeving voor LNG laad- en vulpunten, doordat het een nieuwe brandstof is in de transportsector. Thans is er om een goede beoordeling te maken over de vergunningen overleg over de technische uitvoering met enerzijds het consortium van de aanvrager en anderzijds externe, onafhankelijke deskundigen en vergunningverleners van gemeenten waar al dergelijke stations gerealiseerd zijn. Vooralnog zijn er

geen principiële bezwaren die zouden kunnen leiden tot het niet-afgeven van een vergunning. Het is de verwachting dat een vergunning in zo'n anderhalve maand een feit moet kunnen zijn.

In afwachting van de vergunning voor en de bouw van het permanente station ligt er ook een verzoek voor gebruik van een voorlopige oplossing. Aan de vergunning daarvoor wordt momenteel ook gewerkt, en ook dat kost mede door die afwezige regelgeving wat extra tijd.

Vraag 3

Deelt u de opvatting dat als de overheid bedrijven stimuleert om schonere brandstoffen te gebruiken, dit dan ook mogelijk moet zijn?

Antwoord 3

Ik ben zeker van mening dat bedrijven die schonere brandstoffen willen gebruiken deze ook moeten kunnen verkrijgen. De inrichting van de benodigde laad/vulpunten moet echter wel veilig zijn en rekening houden met lokale situaties. Ik zal kijken of en waar de wettelijke kaders voor het inrichten van laad/vulpunten duidelijker moeten worden gemaakt.

Vraag 4

Bent u bereid om met de gemeente Zwolle en andere gemeenten in contact te treden om mogelijk te maken dat deze gemeenten onder voorwaarden een gedoogvergunning verstrekken zolang er nog geen regelgeving voor LNG is?

Antwoord 4

Zwolle en mogelijk andere gemeenten hebben een eigen bevoegdheid bij de beoordeling van de vraag of een vergunning wordt verstrekt.

Een specifiek wettelijk kader voor de beoordeling van de externe veiligheidsrisico's van het afleveren van LNG ontbreekt vooralsnog. Gelet op het landelijk gedoogkader (Kamerstukken II 1991/92, 22 343, nr. 1 en Kamerstukken II 1996/97, 25 085, nr. 2) ga ik er van uit dat de gemeente de criteria voor het verlenen van gedoogbesluiten tot uitgangspunt neemt bij de beoordeling van de vraag of en onder welke voorwaarden een vergunning verleend kan worden. Zolang er nog geen regelgeving voor LNG is, dient de gemeente bij de beoordeling van een aanvraag onder meer de meest recente wetenschappelijke inzichten omtrent de veiligheidsrisico's te betrekken.

Vraag 5

Kunt u ervoor zorgen dat er binnen enkele maanden regelgeving is voor LNG tankinstallaties zodat er duidelijkheid is voor bedrijven en gemeenten, zodat vergunningen verstrekt kunnen worden op basis van de regelgeving?

Antwoord 5

Er wordt momenteel gewerkt aan een apart rapport over LNG in de Publicatierreeks Gevaarlijke Stoffen (PGS; deel 33). Dit rapport zal informatie bevatten over samenstelling, toepassingsgebieden, risico's bij toepassing, concrete voorschriften die bij gebruik, opslag, verwerking etc. van LNG toegepast moeten worden om risico's voor het milieu en werknemers te beperken (deze maatregelen beschrijven de laatste stand der techniek). Ook zullen daarin zogenaamde interne en externe risicoafstanden (afstanden die bij de vergunningverlening aangehouden moeten worden tussen relevante installatieonderdelen en kwetsbare objecten in de directe omgeving, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen) opgenomen worden.

PGS 33 is bestemd voor gemeenten en provincies ten behoeve van m.n. de vergunningverlening.

Het PGS-rapport wordt naar verwachting in de zomer van 2012 gepubliceerd – een conceptversie is naar verwachting voorjaar 2012 beschikbaar voor publiek commentaar.

Tot slot werkt NL internationaal actief mee aan een ISO-commissie (ISO/PC 252) om een ISO-norm te ontwikkelen voor LNG (en CNG)-vulstations.

Met het tot stand brengen van regelgeving voor LNG laad- en vulpunten is meer tijd gemoeid dan enkele maanden.

Vraag 6

Kunt u deze vragen met spoed, zo mogelijk binnen tien dagen beantwoorden, omdat de vrachtauto's nu stil staan en ondernemers die schonere vrachtauto's willen bestellen nu aangeven daarvan af te zien?

Antwoord 6

Nee.