

# Duitsland en Nederland zetten in op LNG

Achtergrond - 17 maart 2015

Koning Willem-Alexander en koningin Máxima bezoeken deze week de Duitse deelstaten Hamburg en Sleeswijk-Holstein. In de haven van Hamburg gaan ze aan boord van de 'Hummel', een drijvende energiecentrale die cruiseschepen gaat voorzien van energie uit vloeibaar aardgas (LNG).

De Hummel is ontwikkeld door de Duitse firma Becker Marine Systems samen met partners. Het schip moet de luchtvervuiling in de haven van Hamburg beperken. Generatoren aan boord van de Hummel zetten vloeibaar aardgas om in stroom voor cruiseschepen. Die hoeven daardoor tijdens hun havenverblijf geen vervuilende dieselgeneratoren te laten draaien om stroom op te wekken.

In mei, als het cruiseseizoen begint, steekt ook de Hummel van wal. De testfase is vorige week succesvol afgerond. Het LNG komt voorlopig nog per vrachtwagen uit Rotterdam. Rotterdam heeft al een LNG-terminal, Hamburg nog niet.

## Schonere brandstof

LNG staat voor Liquefied Natural Gas: aardgas dat door extreme koeling vloeibaar is gemaakt. Het is veel schoner dan marine dieselolie, zegt Max Kommorowski van Becker Marine Systems. "De Hummel veroorzaakt 20 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en 80 procent minder stikstofoxiden dan dieselgeneratoren. Bovendien komen er geen zwavel- en roetdeeltjes vrij."

Naast de Hummel krijgt het koningspaar in Hamburg ook andere voorbeelden van LNG-projecten uit Duitsland en Nederland te zien. De vraag naar LNG als brandstof voor schepen neemt toe vanwege de strengere emissie-normen die sinds begin dit jaar op de Noord- en Oostzee van kracht zijn. Ook de normen op de Europese binnenwateren worden op termijn aangescherpt.

## LNG-platform

Het Duitse maritieme LNG-platform heeft van de bondsregering de opdracht gekregen om een nationale LNG-strategie te ontwikkelen. Het Nederlandse LNG-platform stond model en beide organisaties willen intensiever gaan samenwerken, zegt directeur Georg Ehrmann van het Maritime LNG Plattform.

LNG is een onderwerp dat om een Europese aanpak vraagt. Het bedrijfsleven dringt aan op internationale standaarden in de havens. Komorowski: "De omgang met diesel is bekend terrein voor havens, maar LNG is nieuw. Vrijwel iedere haven heeft zijn eigen voorschriften voor de omgang met LNG. Dit moet op Europees vlak gelijk getrokken worden. De eerste stappen zijn gezet. Wij verwachten op middellange termijn een harmonisatie van de regelgeving."

"Zij hebben Shell, wij hebben veel ervaring in de scheepsbouw"

Internationale samenwerking is ook nodig om Europese subsidies te krijgen, zegt Ehrmann. "LNG-projecten kosten veel geld. Voor de Europese subsidieprogramma's komen alleen multinationale projecten in aanmerking. Het is dus een kwestie van kennis en ervaring bundelen, ook met onze partners in Nederland. Zij hebben Shell, wij hebben veel ervaring in de scheepsbouw. Samen kunnen we goede projecten ontwikkelen."

LNG-schepen moeten ergens kunnen 'tanken'. De bouw van bunkerstations in Duitse havens staat nog in de kinderschoenen. Zo wordt het LNG voor de Hummel met tankauto's door Shell aangevoerd vanuit de Gate LNG-terminal in Rotterdam. De haven van Hamburg zal niet voor 2017 over een eigen LNG-terminal beschikken. Volgens Ehrmann is de navraag nu nog te klein om al grote terminals te bouwen. Het bunkeren van schepen met LNG vanuit tankwagens is inmiddels wel in alle Duitse havens mogelijk. Ook worden speciale bunkerschepen voor LNG gebouwd. 'Qua infrastructuur is dat op dit moment voldoende', aldus Ehrmann.

"Duitsland telt zo'n 700 schepen in overheidsbezit, waarvan er nog niet één op LNG vaart"

Ehrmann maakt zich onder meer sterk voor een soepeler vergunningenbeleid voor LNG. Bij het vergunningentraject voor de Hummel waren maar liefst zeventien instanties betrokken. De coördinatie was een enorme klus en de vergunningen hebben veel geld gekost. "Vergunningverlenende instanties moeten beter vertrouwd worden gemaakt met de thematiek", aldus Ehrmann, die meent dat de overheid bij LNG voorop kan lopen. Duitsland telt zo'n 700 schepen in overheidsbezit, waarvan er nog niet één op LNG vaart. "Juist hier kan de overheid laten zien dat ze echt inzet op LNG."

Overigens investeert de Duitse overheid wel in modelprojecten voor de nieuw- en ombouw van schepen. Ook rederijen lanceren voorzichtig de eerste projecten. De nieuwe veer tussen Hamburg en Helgoland van rederij Cassen Eils gaat op LNG varen. Rederij AG Ems heeft haar Ostfriesland-veer laten ombouwen voor LNG. "Duitsland is een inhaalbeweging aan het maken", stelt Ehrmann vast.

*Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://duitslandinstituut.nl).*

*Artikel: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/10766/duitsland-en-nederland-zetten-in-op-Ing>*