

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1367

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 17 september 2021

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Opslag en vertanken waterstof - Regelgeving

Op dinsdag 31 augustus zijn de resultaten kenbaar gemaakt van een productieve samenwerking tussen het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek) en WaterstofNet. Het resultaat van het proefproject dat waterstof test als aandrijving van interne transportmiddelen zoals heftrucks is positief. Ook zwaarder transport als een terminaltractor is zes weken getest in de Antwerpse haven en de meningen waren alweer onverdeeld optimistisch.

Natuurlijk kunnen we de innovatiedrang naar klimaatneutraal intern transport van de coöpererende bedrijven en de Antwerpse haven alleen maar dan toejuichen maar er rijzen wel enkele vragen omtrent de wetgeving met betrekking tot de opslag en het vertanken van waterstof. Enkele discrepanties in de wetgeving rondom de nieuwe brandstof zorgen ervoor dat de vergunning een tijdrovende en kostelijke onderneming wordt en in de toekomst kan werken als rem op de technologische ontwikkeling.

Vanwege het gebrek van een wetgeving op maat, zal de vergunningverlener altijd terugvallen op de strengst mogelijke wetgeving. Deze wetgeving is extreem veilig, maar weinig praktisch voor bedrijven die waterstof willen integreren in hun bedrijf. Vlaanderen wordt zo in snelheid gepakt door landen als Nederland die bijvoorbeeld tijdelijke (mobiele) installaties faciliteren door middel van een verkorte procedure. Deze Nederlandse verkorte procedure zorgt voor een vergunningsverlening op enkele weken tijd in plaats van enkele maanden in Vlaanderen.

Aangezien in het Vlaamse regeerakkoord de doelstelling wordt uitgesproken om "Europese koploper te worden in onder meer waterstof", zou ik graag het volgende willen vragen.

1. Is de minister op de hoogte van de problemen met betrekking tot de vergunbaarheid van de opslag en het vertanken van waterstof?
2. Welke stappen zal de minister ondernemen om deze problematiek in de toekomst aan te pakken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1367 van 17 september 2021

van **ANNICK DE RIDDER**

1. De procedure voor een omgevingsvergunningsaanvraag voor een waterstoftankstation is analoog aan de procedure voor benzinestations, LPG-tankstation, CNG- en LNG tankstations, met name de gewone procedure. Deze activiteiten komen niet in aanmerking voor een vereenvoudigde aanvraag (snellere procedure). Eén oorzaak hiervan is dat voor de opslag van gevaarlijke gassen waaronder waterstofgas (rubriek 17.1.2.2. van de indelingslijst van titel II van het VLAREM) en de verdeling van gevaarlijke gassen (rubriek 16.4.1° van de indelingslijst van titel II van het VLAREM) geen "tijdelijke inrichtingen" (aangeduid met een "T" in de indelingslijst) voorzien zijn, dewelke in aanmerking kunnen komen voor een vereenvoudigde aanvraag. De essentie om in aanmerking te komen voor een vereenvoudigde aanvraag in Vlaanderen, maar ook voor de toepassing van de reguliere (verkorte) procedure in Nederland (8 weken i.p.v. 6 maanden), is dat het risico voor de mens of het milieu en de hinder eerder beperkt is. Aan waterstoftankstations zijn aanzienlijke externe risico's gekoppeld vanwege de opslag onder (zeer) hoge druk, het zeer ontvlambaar karakter van waterstof, en de grote kans op lekken vanwege de lage dichtheid van het gas. Mijn administratie is dan ook van mening dat ook in Nederland de reguliere (verkorte) procedure voor het aanvragen van vergunningen niet van toepassing is op waterstoftankstations.

In uw vraag is ook sprake van tijdelijke (mobiele) installaties. Het is ons bekend dat in het kader van het VIL-project Hydrolog een mobielwaterstoftankstation is aangekocht. In feite betreft het een verplaatsbare container, met daarin zowel de opslag- als de verdeelinstallatie voor waterstof. Mobiele tankstations worden gebruikt voor het faciliteren van kortlopende demonstraties bij meerdere geïnteresseerde eindgebruikers, of worden gebruikt als back-up tijdens een technische upgrade van een waterstoftankstation. Steeds zijn ze slechts (zeer) kortstondig aanwezig op een bepaalde locatie. Afhankelijk van de aanwezigheidsduur en de hoeveelheid waterstofgasopslag zou het kunnen dat de vergunningsplicht niet van toepassing is op deze demonstratie- en back-up installaties.

Indien deze mobiele, verplaatsbare installaties voor een langere periode op een vaste locatie geëxploiteerd worden, geldt echter de vergunningsplicht en -procedure zoals die geldt voor "vaste" waterstoftankstations.

Verder kan gesteld worden dat het bekomen van een omgevingsvergunning voor de opslag van waterstof gelijkaardig is aan het verkrijgen van een vergunning voor de opslag van andere gevaarlijke gassen. Er stelt zich geen bijkomend probleem op het vlak van indeling, sectorale milieuvoorwaarden, en vergunningverlening. Hoewel de sectorale voorwaarden voor de opslag van gevaarlijke gassen niet specifiek op maat geschreven zijn van waterstof, zijn sectorale voorwaarden voorhanden voor de opslag van ontvlambare gassen, inclusief scheidingsafstanden conform bijlage 5.17.1 van titel II van het VLAREM.

Wat betreft de verdeling van waterstof, ingedeeld in rubriek 16.4.1° van de indelingslijst van VLAREM (klasse 1), zijn er echter geen specifieke sectorale milieuvoorwaarden zoals die er wel zijn voor LPG- en CNG-verdeelinstallaties. Dit betekent dat dergelijke aanvragen voor een waterstoftankstation momenteel steeds

beoordeeld dienen te worden op basis van o.m. een individuele veiligheidsstudie. Dit maakt het aanvragen voor een vergunning voor de verdeling van waterstofgas inderdaad kostelijker en moeilijker.

2. Mijn administratie is van mening dat het absoluut niet wenselijk een verkorte procedure toe te passen voor installaties met een dergelijk extern risico. Dat gebeurt ook niet in Nederland. Wel kan het vergunningsproces voor waterstoftankstations beter gefaciliteerd worden door het opstellen van sectorale voorwaarden in titel II van het VLAREM voor de exploitatie van waterstoftankstations, zodat er voor alle stakeholders duidelijkheid is en een gelijk speelveld. Individuele veiligheidsstudies zijn dan in principe niet meer noodzakelijk, wat de aanvraag van een omgevingsvergunning voor waterstoftankstations in principe gemakkelijker en goedkoper zal maken. Mijn administratie heeft hiertoe al enkele jaren geleden het initiatief genomen. Een BBT-studie voor waterstoftankstations werd ondertussen afgerond. Het belang van de omzetting van deze BBT-studie H₂-stations, maar ook de andere BBT-studies (LNG, inkuipingen) en een aantal eigen gevoerde onderzoeken onderschrijven we omdat het belangrijk is om de wetgeving up-to-date te houden en over BBT te kunnen spreken. Mijn administratie zal de BBT-studie waterstoftankstations vertalen naar VLAREM, en in overleg met de sector afstemmen.