

Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006

Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat houdende regels voor mobiele tanks die worden gebruikt voor het vervoer van benzine over de weg, per spoor of over de binnenwateren (Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006)

7 juli 2005/Nr. HDJZI&O/2005-1326
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikel 2 van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen;

Besluit:

Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- richtlijn: richtlijn nr. 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations (PbEG L 365);
- benzine: benzine als bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van de richtlijn;
- benzinestation: benzinestation als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieu-beheer;
- terminal: terminal als bedoeld in artikel 1, onderdeel f, van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer;
- mobiele tank: mobiele tank als bedoeld in artikel 2, onderdeel e, van de richtlijn;
- ladingtank: mobiele tank, vast verbonden met een schip als bedoeld in artikel 2, onderdeel k, van de richtlijn, waarvan de wanden hetzij door de scheepsromp zelf, hetzij door van de scheepsromp onafhankelijke wanden zijn gevormd;
- damp: damp als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, van de richtlijn;
- restladingdamp: damp die na het lossen in een mobiele tank achterblijft;
- ontgassen: afvoeren van restladingdamp uit een mobiele tank, waarbij de dampen terechtkomen in de open lucht;
- opslaginstallatie: opslaginstallatie als bedoeld in artikel 2, onderdeel c, van de richtlijn;
- voorlopige dampopslag: opslag van damp in een tank met vast dak op een terminal voor latere overbrenging naar en terugwinning op een andere terminal;
- ontgassingsdampverwerkingsinstallatie: installatie waarin de damp uit een mobiele tank voor minimaal 80% wordt

omgezet in vloeibare vorm, in energie of in warmte, met inbegrip van eventuele buffertanksystemen.

2. Voor de toepassing van deze regeling wordt met benzine gelijkgesteld, benzine met UN nummer 1203, als bedoeld in randnummer 3.2.1 van Bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen.

Artikel 2

Deze regeling is niet van toepassing op ladingtanks indien de schipper kan aantonen dat:

- de drie voorafgaande ladingen van de desbetreffende ladingtank, niet bestonden uit benzine of de desbetreffende ladingtank bij de voorafgaande belading voor meer dan 95% gevuld was met een andere stof dan benzine, of
- de restladingdamp van de voorgaande lading verwerkt is in een ontgassingsdampverwerkingsinstallatie en dat hierbij de dampconcentratie, gemeten op een representatief punt in de leiding die loopt van de ladingtank naar de ontgassingsdampverwerkingsinstallatie, bij standaardomstandigheden gedurende 30 minuten minder dan 3,5 g/m³ heeft bedragen.

Artikel 3

- Een mobiele tank wordt zodanig ontworpen, gebouwd en geëxploiteerd, dat:
 - restladingdampen in de tank blijven, en
 - de mobiele tank retourndamp uit opslaginstallaties kan opvangen en opslaan.
- Op een mobiele tank die is bestemd voor vervoer per spoor is het eerste lid, onderdeel b, slechts van toepassing wanneer de mobiele tank wordt gebruikt voor het leveren van benzine aan benzinestations of aan terminals met voorlopige dampopslag.

Artikel 4

- Het is verboden een mobiele tank te ontgassen. Restladingdampen blijven in de mobiele tank opgeslagen totdat in een terminal wordt herladen, behoudens voor:
 - drukverevening die vanuit veiligheidsoogpunt noodzakelijk is, of
 - verwerking in een ontgassingsdampverwerkingsinstallatie.
- Een ladingtank mag, in afwijking van het eerste lid, eerste volzin, worden ontgast indien hiervoor ontheffing is gegeven door een voor randnummer 7.2.3.7 aangewezen instantie als bedoeld in bijlage 4 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen.

Artikel 5

Artikel 4 is niet van toepassing op dampverliezen ten gevolge van metingen met peilstokken bij mobiele tanks die voor 1 januari 2000 in gebruik zijn genomen.

Artikel 6

Een wijziging van de richtlijn gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

Artikel 7

De Regeling benzinevervoer in mobiele tanks wordt ingetrokken.

Artikel 8

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2006.

Artikel 9

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

Toelichting

1. Algemeen

1.1. Aanleiding

Deze regeling vervangt de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks. De Regeling benzinevervoer in mobiele tanks trad in werking op 31 december 1995 en onderging een belangrijke wijziging bij regeling van 7 juli 1999 (Stcrt. 131). Directe aanleiding voor de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 is de afspraak tussen de verantwoordelijke ministers van Nederland en Duitsland om te komen tot een uniforme wijze van implementatie in nationale regelgeving van de richtlijn nr. 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine vanaf terminals naar benzinestations (verder: de richtlijn). De richtlijn is geïmplementeerd in twee regelingen: de onderhavige regeling en de Regeling op-, overslag en distributie van benzine

milieubeheer, die is vastgesteld door de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Die regeling bevat onder andere regels voor verladings die gelden tijdens het laden en lossen van benzine in mobiele tanks.

Met de oorspronkelijke regeling werd artikel 5 van de richtlijn geïmplementeerd. Geregeld werd dat mobiele tanks zodanig dienden te worden ontworpen en geëxploiteerd dat restladingdampen na het lossen in de mobiele tank zouden achterblijven. Ontgassen van een mobiele tank was daarmee feitelijk verboden.

Met bovengenoemde wijzigingsregeling kwam hierin verandering. Besloten werd gebruik te maken van de mogelijkheid van artikel 5, eerste lid, onderdeel c, laatste alinea, van de richtlijn om ontgassing van mobiele tanks bij ladingwissel toe te staan, althans voor de binnenvaart. De binnenvaart had hieraan behoefte, omdat voor de binnenvaart, anders dan voor het spoor- en wegvervoer, aan de walzijde niet altijd voorzieningen aanwezig waren voor dampretour. Het toestaan van ontgassen voor de binnenvaart werd beperkt tot vervoer met ladingwissel. Dit hield in dat een mobiele tank in de binnenvaart mocht worden ontgast, indien de volgende lading niet uit benzine zou bestaan. Ook was ontgassen toegestaan als er aan de wal geen voorzieningen waren voor dampretour.

Kort na de publicatie van de wijzigingsregeling werd bekend dat vanaf 1 juni 2001 in Duitsland een totaalverbod op het ontgassen van benzine zou gaan gelden. Gezien het feit dat ontgassen in Nederland inmiddels in beperkte mate was toegestaan, ontstond de vrees dat schepen vanuit Duitsland hun restladingdampen zouden ontgassen in Nederland, met extra emissies op Nederlands grondgebied tot gevolg. Nederland is daarom in overleg getreden met de Duitse overheid. Dit overleg heeft geresulteerd in een wijziging van de Duitse regelgeving, waardoor het ontgassingsverbod alleen nog maar van toepassing was indien de vervolglading benzine of een met benzine compatibele stof was. Tevens werd de afspraak gemaakt om gezamenlijk te komen tot een zoveel mogelijk uniforme wijze van implementatie van de richtlijn. Hierbij werd als randvoorwaarde gesteld dat Duitsland na 31 december 2005 alsnog een totaalverbod op ontgassen van benzine zou invoeren. Vervolgens is de afspraak gemaakt dat alle lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zouden aansluiten bij de Duitse regelgeving. In praktijk betekende dat voor Nederland dat de uitzonderingspositie van binnenvaartschepen op het totaalverbod voor ontgassen moest worden ingeperkt ten opzichte van de wijzigingsregeling uit 1999. Deze inperking is vanaf 1 januari 2006 uitvoerbaar en kosteneffectief. Ten

eerste zijn in 2006 – conform de richtlijn – wel nagenoeg alle terminals waaruit benzine in schepen wordt geladen, uitgerust met voorzieningen voor dampretour en dampverwerking. Ten tweede is gebleken dat het bedrijfsleven in staat is om, door gebruikmaking van compatibele vervolglading, het ontgassen van benzine in de meeste gevallen onnodig te maken. Ten derde zijn er tegenwoordig technieken beschikbaar om een schip, voordat het herladen wordt, gasvrij te maken zonder dat de dampen naar de lucht geëmitteerd worden.

Aangezien de meeste bepalingen van de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks zouden moeten worden gewijzigd en een aantal bepalingen gezien de beperkte looptijd hun relevantie hadden verloren, is ervoor gekozen de regeling geheel in te trekken en een nieuwe regeling vast te stellen. Dit bevordert de inzichtelijkheid.

1.2. Uitvoering en handhaving

De uitvoerbaarheid van deze regeling door de bedrijfstakken betreft de verdere doorvoering van de trend van compatibiliteitsvaart. Bij compatibiliteitsvaart werken de na het lossen achtergebleven restlading en damp niet vervuilend voor het daarna te laden product. Een speciale vorm van compatibiliteitsvaart is dedicatievaart. Opeenvolgende ladingen zijn dan van hetzelfde product. De trend van compatibiliteitsvaart is al ingezet door onderlinge afspraken tussen het vervoerende en verladende bedrijfsleven en wordt door de bedrijfstakken niet als een probleem ervaren. In het algemeen is de verwachting dat de regels, mede door deze afspraken, goed zullen worden nageleefd.

Om de onderhavige regeling goed te kunnen handhaven, is inzicht in de opeenvolgende reizen van binnenvaartschepen van groot belang. Om de toezichthouder hierin inzicht te geven, is in het veiligheidsreglement van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (ADNR) de verplichting opgenomen voor het bijhouden van een reisregistratie. Deze verplichting geldt voor alle schepen die benzine mogen vervoeren over de Rijn en andere Nederlandse vaarwegen. De reisregistratie is in de Nederlandse wetgeving verplicht gesteld op grond van Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is aangewezen als toezichthouder op de naleving van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de daarop berustende regelgeving. Medewerkers van deze dienst die tevens zijn beëdigd als bijzonder opsporingsambtenaar, hebben bovendien opsporingsbevoegdheden. In deze hoedanigheid kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat alle informatie en medewerking van een schipper vorderen om te onderzoeken of wordt voldaan aan de

bepalingen van deze regeling. Het opvragen van de reisregistratie behoort hier tot de mogelijkheden. Overtreding van het ontgassingsverbod is strafbaar op grond van artikel 1a, onderdeel 1, van de Wet op de economische delicten. Op grond van deze wet, het Wetboek van Strafvordering en het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar zijn eveneens ambtenaren aangewezen die beschikken over de titel van opsporingsbevoegdheid en daarmee overtredingen van het ontgassingsverbod kunnen opsporen. Het gaat hier onder andere om het Korps Landelijke Politiediensten en de Zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat. Deze diensten zullen in het kader van de opsporing van overtredingen van het ontgassingsverbod samenwerken met de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Ten aanzien van handhaving kan nog worden opgemerkt dat deze regeling handhaving beduidend beter mogelijk maakt in vergelijking met de oude situatie. Belangrijkste reden hiervoor is het feit dat benzine als bedoeld in de bijlage bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, is gelijkgesteld met benzine als bedoeld in de richtlijn. Zie hiervoor de artikelsgewijze toelichting.

1.3. Effecten

De omvang van de positieve en negatieve effecten van de regeling zijn nauwkeurig onderzocht door een onafhankelijke consultant, waarbij gebruik gemaakt is van informatie die in samenwerking met het bedrijfsleven tot stand is gekomen.¹

Samenvattend komt het erop neer dat als gevolg van deze regeling jaarlijks 1,93 kton benzinedampen minder zullen worden geëmitteerd. Tegenover deze milieuwinst staat een aantal nadelen. Als gevolg van de extra lege vaarkilometers bedraagt het extra energieverbruik 20,0 TJ TH per jaar. Bij dit energieverbruik hoort een uitstoot van 1,5 kton CO₂, 23 ton NO_x en 1,6 ton SO₂. Voor de verwerking van de niet geëmitteerde benzinedamp in dampverwerkingsinstallaties is jaarlijks 2,6 TJ TH nodig. Hierbij hoort een uitstoot van 1,0 kton CO₂, 1,7 ton NO_x en 1,1 ton SO₂. Het onderzoek toont aan dat de milieunadelen (meer uitstoot van CO₂, NO_x en SO₂) slechts een klein gedeelte bedragen van het milieuvoordeel (vermindering uitstoot benzine).

Deze regeling zal leiden tot een verbetering van de milieusituatie, maar daar staat een verhoging van de kosten van benzinetransport tegenover.

De regeling is van invloed op twee categorieën van bedrijven, te weten de bedrijven in de binnentankvaart en de bedrijven met tankopslagcapaciteit, zoals raffinaderijen, onafhankelijke tankopslagbedrijven en benzinedepots. In de binnentankvaart kunnen in de huidige situatie maximaal 762 schepen

worden geconfronteerd worden met de regeling. Deze schepen zijn eigendom van 413 bedrijven. In de praktijk zullen niet al deze schepen en bedrijven te maken krijgen met de regeling, omdat niet alle schepen die benzine kunnen vervoeren, ook daadwerkelijk benzine vervoeren. In totaal zijn er 28 ondernemingen in de tankopslag actief die worden geraakt door deze regelgeving. Hieronder vallen 5 raffinaderijen, 5 onafhankelijke tankopslagbedrijven en 18 opslaghoudende handelaren (depots).

De extra maatregelen die getroffen moeten worden als gevolg van deze regeling, kosten in totaal € 744.800,- per jaar. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat deze maatregelen zullen plaatsvinden in de logistieke sfeer. Dat betekent dat er geen investeringen in extra installaties bij de tankopslagbedrijven nodig zijn. Wel zal er meer gebruik worden gemaakt van de bestaande voorzieningen voor dampverwerking. Dit gaat gepaard met een toename van het energieverbruik, waarvan de kosten € 82.500,- per jaar bedragen. Exploitanten van binnenvaartschepen zullen er voor moeten zorgen dat na een benzine-transport een met benzine compatibele lading (zoals bijvoorbeeld benzine of gasolie) geladen wordt. De extra kosten die hiermee gepaard gaan, bedragen € 662.300 per jaar en zijn als volgt opgebouwd:

- Extra lege vaarkilometers: € 349.200,- per jaar.
- Verlies aan opbrengsten: € 148.600,- per jaar.
- Extra wachttijden: € 164.500,- per jaar.

De extra kosten voor de benzinetankvaart bedragen 2,8% van de omzet van dit gedeelte van de bedrijfstak. Omdat niet elke schipper zich zonder meer op de benzine markt kan begeven, zal het voor deze schippers mogelijk moeten zijn om deze extra kosten door te rekenen aan de verladers.

De gezamenlijke omzet van deze verladers bedraagt minimaal enkele miljarden euro's. Zowel de extra kosten voor de verladers als de eventueel doorberekende kosten van de binnenvaart, bedragen minder dan 1% van deze omzet en zullen zonder veel moeite gedragen kunnen worden door het bedrijfsleven.

De gevolgen van deze regeling op de marktwerking zijn minimaal. Uit statistische informatie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat 86% van de benzinetransporten al in dedicatie plaatsvindt of gevolgd wordt door een compatibele lading. Dit hoge percentage is het gevolg van anticipatie op deze regelgeving en de zelfverplichting van de Europese branche. Voor ondernemers die nu al in dedicatie varen, zal de nieuwe regelgeving geen gevolgen hebben; zij blijven in dedicatie varen. Voor de ondernemers die nu al gedeeltelijk compatibel varen of die dat willen gaan

doen, kan er wel het één en ander veranderen met name door de eisen die worden gesteld aan het schip wanneer compatibel wordt gevaren. Dit kan betekenen dat eerder wordt overgegaan tot aanpassing of nieuwbouw van een schip. Voor hen die nu slechts op de pieken of in de dalen van de markt benzine varen, zal dit als gevolg van de nieuwe regelgeving tot het verleden behoren. Een verschuiving in het aantal ondernemers dat in de toekomst benzine zal varen is aannemelijk, maar het is vrijwel onmogelijk in te schatten of als gevolg hiervan een tekort of juist een overschot aan transporteurs zal ontstaan. Naar verwachting zal de vraag naar het transport van benzine via binnentankvaartschip echter niet afnemen als gevolg van de kostprijsverhoging. Doorrekening van de extra kosten in de benzineprijs zal leiden tot een toename van circa 0,02 eurocent per liter benzine, ofwel een verwaarloosbare toename van 0,16%.

De richtlijn is in december 1994 vastgesteld. In de richtlijn worden voorschriften gegeven aan lidstaten om de emissies van vluchtige organische stoffen te reduceren die vrijkomen bij op-, overslag en distributie van benzine. De wijziging in de Nederlandse regelgeving valt volledig binnen het kader dat door de richtlijn wordt geboden. Gesteld kan worden dat als gevolg van deze regeling, enerzijds niet meer en geen strengere eisen worden gesteld en anderzijds niet meer lasten worden opgelegd dan in de richtlijn vereist is voor wat betreft:

- de toegang tot een beroep of bedrijf;
- de uitoefening van een beroep of bedrijf;
- het verrichten van bepaalde activiteiten door burger of bedrijf.

Deze regeling draagt er aan bij dat de richtlijn op gelijke wijze wordt geïmplementeerd in de meest relevante concurrerende landen, te weten Nederland, Duitsland, België, en Frankrijk. Hierdoor zullen concurrentievoordelen of -nadelen niet optreden.

2. Artikelsgewijs

Artikel 1

De meeste definities zijn overgenomen uit de oude Regeling benzinevervoer in mobiele tanks. In tegenstelling tot de oude regeling is hier echter in overwegende mate gekozen voor dynamische verwijzing naar de definities uit de richtlijn. De oude regeling nam die definities letterlijk over. Dynamische verwijzing sluit beter aan op eventuele wijzigingen van de richtlijn en is bovendien in overeenstemming met het systeem van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer.

Hoewel de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks in feite een ontgassingsverbod instelde, was in die regeling

geen definitie van het begrip ontgassen opgenomen. In deze regeling wordt daar in wel voorzien, naar aanleiding van een uitdrukkelijke wens van de handhavingsdiensten. Ontgassen is gedefinieerd als het afvoeren van restladingdamp uit een mobiele tank, waarbij de dampen terecht komen in de open lucht. In de praktijk wordt dit ook wel vrijontgassen genoemd. Het is ook mogelijk om gecontroleerd te ontgassen waarbij de dampen uit de tank worden verwerkt in een speciaal daarvoor ontworpen ontgassingsdampverwerkingsinstallatie. De laatste vorm is niet schadelijk voor het milieu en valt daarom niet onder het ontgassingsverbod. In het tweede lid is bepaald dat voor de toepassing van deze regeling benzine als bedoeld in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, wordt gelijkgesteld met benzine als bedoeld in de richtlijn. In de praktijk is dit nodig gebleken, omdat de definitie uit de richtlijn problemen opleverde bij de handhaving. Ten eerste is het voor de toezichthoudende instanties lastig om monsters te analyseren van de lading, om zodoende de kwaliteit te vergelijken met de definitie van benzine. Ten tweede is het onmogelijk de toekomstige bestemming van de lading vast te stellen, zodat niet getoetst kan worden of de benzine "bestemd is voor gebruik als motorbrandstof voor voertuigen", zoals beschreven is in het laatste gedeelte van de benzinedefinitie in de richtlijn. Besloten is derhalve om benzine mede te definiëren met behulp van het desbetreffende UN nummer uit de UN Model Regulations, zoals die ook gehanteerd wordt in de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen. Voor de samenstelling van de stof maakt dit praktisch geen verschil. Bovendien volgt ook deze definitie van benzine uit de Europese regelgeving, namelijk uit richtlijn nr. 94/55/EG van de Raad van de Europese Unie van 21 november 1994, betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PbEG L 319) en richtlijn nr. 96/49/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (PbEG L 235). Aangezien de richtlijn die met deze regeling wordt geïmplementeerd, blijkens haar overwegingen, primair tot doel heeft om de uitstoot van dampen tegen te gaan, ongeacht de toekomstige bestemming van de stof, zal het doel van de richtlijn met het opnemen van deze definitie alleen maar gediend zijn.

Artikel 2

In de richtlijn wordt het begrip 'mobiele tank' gedefinieerd als een over de weg, per spoor of over het water vervoerde

tank die wordt gebruikt voor de overbrenging van benzine van een terminal naar een andere terminal of naar een benzinestation. Deze definitie moet in beginsel zo worden gelezen dat elke mobiele tank die in zijn bestaan wordt gebruikt voor benzinevervoer, ook onder de werking van de richtlijn en dus deze regeling valt. De meeste mobiele tanks worden, indien zij zijn bestemd voor benzinevervoer, ook slechts voor benzine gebruikt. Ladingtanks worden echter beurtelings gebruikt voor benzine en andere stoffen dan benzine. In de praktijk kan het dus voorkomen dat het ten behoeve van de volgende lading noodzakelijk is om de tank te ontgassen. Om te voorkomen dat dit onmogelijk wordt, omdat er wellicht nog een minime hoeveelheid benzinedamp in de tank zit, is bepaald dat deze regeling in bepaalde gevallen niet van toepassing is op ladingtanks. Slechts in die gevallen wordt de vaststelling geaccepteerd dat er geen significante hoeveelheid benzine meer in de ladingtank aanwezig is en dat de desbetreffende ladingtank buiten de werkingssfeer van de richtlijn en deze regeling valt. In die gevallen kan immers niet meer gezegd worden dat de tank wordt gebruikt voor de overbrenging van benzine, zoals de richtlijn zegt.

Het aantonen dat de drie voorafgaande ladingen niet bestonden uit benzine zal in de praktijk gebeuren met behulp van de reisregistratie. Voorts kan met behulp van de tanktabel en de ladingpapieren die op elk schip aanwezig zijn, worden aangetoond wat de vullingsgraad is van de tank. De vullingsgraad wordt bepaald door per tank het volume van de lading

conform de ladingpapieren te delen door het volume van de tank. Voor wat betreft de meting van de dampconcentratie, kan worden opgemerkt dat de voorschriften waaraan deze meting moet voldoen, zullen worden vastgelegd in de milieuvergunning van de exploitant van de ontgassingsdampverwerkingsinstallatie. De schipper zal er uiteindelijk voor moeten zorgdragen dat hij een schriftelijke verklaring ontvangt van de exploitant dat voldaan is aan artikel 2, onderdeel b.

Artikel 4

Waar artikel drie gezien moet worden als afbakening van de werkingssfeer van het ontgassingsverbod, staat het ontgassingsverbod zelf in artikel 4. Ontgassen van benzinedampen is verboden. In praktijk betekent dit dat de vervoerder ervoor dient te zorgen dat de restladingdamp in de mobiele tank blijft tot het moment dat deze dampen – door belading van de tank met een nieuw product – uit de tank verdrongen worden. Op het moment van belading, is een voertuig onderdeel van de laadinrichting. De wijze waarop de verdrongen damp behandeld moet worden, is dan ook geregeld in de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer en het Besluit tankstations milieubeheer of wordt geregeld in de milieuvergunning van de desbetreffende inrichting.

Er zijn slechts twee situaties waarin de dampen vóór herbelading de tank mogen verlaten zonder dat er sprake is van overtreding van het ontgassingsverbod. De eerste situatie is drukverevning die vanuit veiligheidsoogpunt

noodzakelijk is. Dit is onder andere nodig bij toenemende omgevingstemperaturen en bij het veilig drukloos maken van de ladingtanks voorafgaande aan metingen en monsternamen. De dampen verlaten dan via de veiligheidsoverdrukkleppen de tank. In de tweede situatie wordt de damp afgevangen en verwerkt in een ontgassingsdampverwerkingsinstallatie. Een ontgassingsdampverwerkingsinstallatie moet wel daadwerkelijk een groot deel van de dampen onschadelijk maken. Daarom is in de definitie van de ontgassingsdampverwerkingsinstallatie opgenomen dat de damp voor minimaal 80% wordt omgezet in vloeibare vorm, in energie of in warmte. Nadere eisen aan de ontgassingsdampverwerkingsinstallatie kunnen worden opgenomen in de milieuvergunning van de inrichting die de installatie exploiteert.

Het tweede lid regelt de uitzonderings situatie dat in afwijking van het eerste lid, toch mag worden ontgast. Deze uitzondering is alleen van toepassing op ladingtanks en dient slechts te worden toegepast in het geval van calamiteiten. Calamiteiten kunnen zich altijd voordoen en het zou te ver gaan om een schipper te verplichten om ook gedurende de herstelwerkzaamheden de benzinedampen binnenboord te houden. Wel zal door de bevoegde instantie een ont-heffing moeten worden verleend.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*

¹ Zie voor het volledige onderzoek Royal Haskoning, *Effectoets verbod op ontgassing van benzine door binnentankvaart*, 31 maart 2004.