



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 30 juni 2025, nr. IENW/BSK-2025/33785, tot wijziging van de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 (verduidelijking voor de uitvoeringspraktijk, toezicht en handhaving) [KetenID 27236]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2 van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid alsmede de aanduiding '1.' voor het eerste lid vervallen.
2. In onderdeel c komt de begripsbepaling van 'benzinestation' te luiden:
benzinestation: benzinestation als bedoeld in artikel 2, onderdeel f, van de richtlijn;
3. In onderdeel d komt de begripsbepaling van 'terminal' te luiden:
terminal: terminal als bedoeld in artikel 2, onderdeel d, van de richtlijn;
4. In onderdeel i wordt 'in de open lucht' vervangen door 'in de atmosfeer'.
5. In onderdeel l wordt 'ontgassingsdampverwerkingsinstallatie' vervangen door 'ontvangstvoorziening';
6. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
m. *LEL*: onderste explosiegrens.

B

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

1. Het verbod van artikel 4 is niet van toepassing op een ladingtank indien de schipper kan aantonen dat na het vervoeren van benzine:
 - a. de drie opvolgende ladingen van die ladingtank niet bestonden uit benzine, waarbij die ladingtank tijdens het laden telkens voor minimaal 50% werd gevuld;
 - b. de direct opvolgende lading van die ladingtank niet bestond uit benzine, waarbij die ladingtank tijdens het laden voor minimaal 95% werd gevuld; of
 - c. de restladingdamp van die ladingtank is verwerkt in een ontvangstvoorziening, waarbij de dampconcentratie wordt gemeten op een representatief punt in de leiding die loopt van de ladingtank naar de ontvangstvoorziening, waarbij de gemeten stofgerelateerde waarden ten hoogste 10% LEL mogen zijn.
2. De meting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c, wordt na 30 minuten herhaald.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:



1. In het eerste lid, onderdeel b, wordt 'ontgassingsdampverwerkingsinstallatie' vervangen door 'ontvangstvoorziening'.

2. Het tweede lid, komt te luiden:

2. Een ladingtank mag, in afwijking van het eerste lid, worden ontgast indien hiervoor op grond van artikel 9 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen ontheffing is gegeven door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen*



TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

Inleiding

Deze wijzigingsregeling wijzigt de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 (hierna: Regeling). Met de wijzigingen wordt de Regeling beter uitvoerbaar en handhaafbaar gemaakt.

Aanleiding en achtergronden

De Regeling behelst de implementatie in nationale regelgeving van 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 benzinestations¹ (hierna: Benzinerichtlijn). Hiertoe is in de Regeling een verbod opgenomen op het ontgassen van benzinedampen uit ladingtanks en een uitzonderingsmogelijkheid voor specifiek omschreven situaties.

De aanleiding voor het wijzigen van de Regeling is dat de Regeling volgens de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aspecten bevatte die niet eenduidig zijn. Dit betrof met name de mogelijkheden voor uitzonderingen op het verbod op ontgassen van ladingtanks. Met deze wijzigingsregeling zijn de uitzonderingsmogelijkheden duidelijker omschreven en afgebakend.

Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de terminologie van de Regeling te laten aansluiten op de recente wijzigingen van het CDNI-verdrag² en het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart (hierna: SAB).

Verhouding tot andere regelgeving

Het CDNI-verdrag bevat sinds de wijziging uit 2017 ook een verbod op het ontgassen van enkele stoffen, waaronder de stof met nummer UN 1203 (benzine). De aanleiding voor deze wijziging van het CDNI-verdrag is dat het ontgassen van ladingtanks voor het milieu en de mensen in de directe omgeving van het vaarwater ernstig belastend is. Met de wijziging van het SAB is een ontgassingsverbod voor tankschepen in dat besluit opgenomen ter implementatie van de op 22 juni 2017 aangenomen wijziging³ van het CDNI-verdrag. De kern van die wijziging is dan ook dat dampen van enkele specifiek genoemde stoffen niet langer direct in de atmosfeer mogen worden uitgestoten. Ten aanzien van benzine is de reikwijdte van het CDNI-verdrag en het ontgassingsverbod in het SAB echter beperkter dan die van de Benzinerichtlijn en de Regeling. Onder de Benzinerichtlijn en de Regeling vallen namelijk, naast UN 1203 Benzine, ook alle andere stoffen die kunnen worden aangemerkt als benzine en ook die benzinecomponenten bevatten. Het betreft hier veel meer stoffen dan alleen de stof met nummer UN 1203. Dat is ook de reden dat de Regeling apart moet blijven bestaan naast het SAB. Het is wel van belang dat deze regelgeving inhoudelijk en wat terminologie betreft op elkaar wordt afgestemd. Daarin voorziet deze wijzigingsregeling ook.

Inhoud van de wijzigingsregeling

De in de praktijk gesignaleerde knelpunten hebben voornamelijk betrekking op de vraag onder welke voorwaarden vervoerders uitgezonderd worden van het ontgassingsverbod van de Regeling en hoe dit wordt vastgesteld en gedocumenteerd. Met deze wijzigingsregeling wordt artikel 2, dat de uitzonderingsmogelijkheden bevat, verduidelijkt en waar mogelijk in terminologie gelijkgetrokken met het SAB. Ook enkele begripsbepalingen in artikel 1, eerste lid, worden gelijkgetrokken met het SAB. Daarnaast komt artikel 1, tweede lid, te vervallen, omdat dit in de praktijk leidde tot onduidelijkheid over de reikwijdte van de Regeling. UN 1203 betreft te allen tijde 'benzine', echter gelet op de Regeling en Benzinerichtlijn kunnen en dienen vele andere stoffen ook als benzine te worden aangemerkt. Tot slot is er een technische wijziging doorgevoerd in artikel 4, tweede lid, over het verlenen van een ontheffing in andere situaties dan waarvoor de uitzonderingsmogelijkheid geldt, waarbij nu wordt verwezen naar artikel 9 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

Administratieve lasten en financiële gevolgen

De Regeling heeft nauwelijks gevolgen voor de administratieve lasten voor de burgers of het bedrijfsleven, aangezien de regeling slechts verduidelijkt hoe de Regeling bedoeld is. Ook zijn er geen

¹ PbEG 1994, L 365.

² Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293).

³ Besluit CDNI 2017-I-4 (Trb 2018, 23).

financiële gevolgen. De voorwaarden om onder de uitzonderingen op het ontgassingsverbod te vallen worden verduidelijkt.

Ook het laten vervallen van artikel 1, tweede lid, heeft geen gevolgen voor de werkingssfeer van de Regeling. De Benzinerichtlijn en de Regeling waren en blijven van toepassing op benzine, zoals bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van de Benzinerichtlijn. De onduidelijkheid die ontstond door de specifieke verwijzing naar UN 1203 in artikel 1, tweede lid, is ongedaan gemaakt. Ook op dit punt heeft de wijzigingsregeling dus geen effect op de administratieve lasten van het bedrijfsleven. Verder heeft de wijziging geen gevolgen voor de reisregistratie van de vervoerders. Op grond van de artikelen 7.2.4.12 en 8.1.11 van het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) behouden vervoerders de verplichting tijdens het vervoer de reisregistratie mee te voeren, die ten minste de laatste drie ladingen moet omvatten.

Advies Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)

De ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen gevolgen voor de regeldruk heeft.

Uitvoering, toezicht en handhaving

De ILT is belast met het toezicht op en de handhaving van de regelgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen en daarmee ook op vervoerders van benzine. Naast de ILT zijn tevens de politie en de binnen de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam aangewezen buitengewone opsporingsambtenaren belast met de opsporing van bij of krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen gegeven voorschriften, waaronder deze Regeling.

Voor de ambtenaren van deze organisaties verandert er niets in de taken en bevoegdheden. De verwachting is dat de wijziging ertoe leidt dat de Regeling beter uitvoerbaar en handhaafbaar zal zijn.

De ILT heeft een advies uitgebracht over de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid van de voorgenomen wijziging. De ILT heeft daarbij het standpunt ingenomen dat de wijziging van de Regeling voldoende handhaafbaar is. Daarnaast acht de ILT de Regeling uitvoerbaar en fraudebestendig.

Internetconsultatie

Van 4 april 2025 tot en met 9 mei 2025 heeft internetconsultatie plaatsgevonden. Naar aanleiding daarvan zijn twee reacties ontvangen. Deze hebben gedeeltelijk geleid tot aanpassing van de wijzigingsregeling.

In deze reacties zijn drie opmerkingen gemaakt.

1. Gevraagd werd wat de reden is om de verwijzing naar de definitie van 'benzine' in richtlijn nr. 94/63/EG los te laten. Dit zou willekeur en onduidelijkheid in de handhaving in de hand kunnen werken.
Reactie IenW: de definitie van 'benzine' (artikel 1, eerste lid, onderdeel b) is met deze wijzigingsregeling niet aangepast en blijft verwijzen naar de definitie van 'benzine' in richtlijn nr. 94/63/EG. De gelijkstelling in artikel 1, tweede lid, van 'benzine met UN nummer 1203' met de definitie van 'benzine' in richtlijn nr. 94/63/EG, is verwarrend en bovendien overbodig omdat 'benzine met UN nummer 1203', naast veel andere stoffen, onder de definitie van 'benzine' in richtlijn nr. 94/63/EG, valt. Om die redenen is artikel 1, tweede lid, vervallen.
2. Gevraagd werd waarom de term 'ventileren' niet wordt gebruikt in plaats van 'ontgassen'.
Reactie IenW: 'Ontgassen' is in de Regeling gedefinieerd en in lijn met het ADN dat in een bijlage bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen is opgenomen. Beide regelingen vallen onder de Wet vervoer gevaarlijke stoffen waarin de term 'ontgassen' voorkomt en niet de term 'ventileren'. De term 'ontgassen' past bovendien beter bij de doelstelling van de Regeling dan 'ventileren' en wordt daarom niet vervangen.
3. Gewezen werd op het niet in artikel 4, eerste lid, doorvoeren van de vervanging van het begrip 'ontgassingsdampverwerkingsinstallatie' door 'ontvangstvoorziening' zoals is gedaan in artikel 1, onderdeel I.
Reactie IenW: In artikel 4, eerste lid, was het begrip 'ontgassingsdampverwerkingsinstallatie' abusievelijk niet vervangen door 'ontvangstvoorziening'. Dit is alsnog gedaan.

Minimum invoeringstermijn en inwerkingtreding

De wijzigingsregeling treedt in werking op de dag na publicatie in de Staatscourant. De geactualiseerde Regeling betreft een verduidelijking waardoor de toezichthoudende instanties geen termijn nodig hebben om zich voor te bereiden op de uitvoering van de gewijzigde Regeling. Daarom wordt afgeweken van de vaste verandermomenten en de minimum invoeringstermijn. Hiermee worden

aanmerkelijke ongewenste nadelen, zijnde de voortdurende van onduidelijkheden in de regelgeving, zoals bedoeld in aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder deel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving voorkomen.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1, onderdeel A

In de onderdelen c en d van de Regeling zijn de begripsbepalingen van 'benzinstation' respectievelijk 'terminal' geactualiseerd. In beide begripsomschrijvingen waren verwijzingen opgenomen naar de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer. Deze regeling is vervallen. De nieuwe begripsbepalingen verwijzen nu rechtstreeks naar de Benzinerichtlijn. De begripsbepaling van 'benzineterminal' in bijlage I bij het Besluit activiteiten leefomgeving verwijst ook naar de definitie van 'terminal' in de Benzinerichtlijn.

In onderdeel i is in de begripsbepaling van 'ontgassen' de zinsnede 'in de open lucht' vervangen door 'in de atmosfeer'. Met deze wijziging wordt beter aangesloten bij het woordgebruik in de begripsbepalingen van het SAB, in het bijzonder die van 'ventileren'. Het is niet mogelijk om de gehele begripsbepaling van 'ontgassen' gelijk te trekken met dat begrip in het SAB, omdat in de begripsbepaling in het SAB een kwantitatieve norm is opgenomen die niet geldt voor de toepassing van de Benzinerichtlijn en de Regeling.

In onderdeel l is het begrip en de begripsbepaling van 'ontgassingsdampverwerkingsinstallatie' vervangen door het in het Scheepsafvalstoffenbesluit gebruikte begrip 'ontvangstvoorziening'. Met de twee termen worden feitelijk dezelfde voorzieningen bedoeld. De begripsomschrijving is ongewijzigd. Hierdoor wordt in alle regelgeving de voorziening waar binnenvaartschepen de desbetreffende (restanten van) stoffen af kunnen geven beschreven als 'ontvangstvoorziening'. Deze wijziging is ook in artikel 2 (nieuw) en artikel 4, eerste lid, onderdeel b, doorgevoerd.

In onderdeel m (nieuw) is een begripsomschrijving opgenomen van de afkorting LEL (Lowest Explosive Limit), zijnde de onderste explosiegrens.

Het tweede lid vervalt en daarmee de specifieke verwijzing naar de stof met nummer UN 1203. Gebleken is dat door die verwijzing in de praktijk de indruk bestond dat alleen het vervoer van die stof onder de verbodsbepaling van de Regeling valt. Dat is echter niet het geval. De Benzinerichtlijn en de Regeling zijn van toepassing op alle stoffen die vallen onder het begrip 'benzine', bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van de Benzinerichtlijn. Dit omvat ook, maar niet uitsluitend, de stof die als benzine onder nummer UN 1203 is geclassificeerd.

Artikel 1, onderdeel B

Met deze wijzigingsregeling wordt ervoor gezorgd dat duidelijk is wanneer een ladingtank (zijnde een mobiele tank), na het daarin vervoeren van benzine, mag worden ontgast. Er stonden in artikel 2, onderdeel a, twee uitzonderingen en in onderdeel b één uitzondering op het ontgassingsverbod. In artikel 2, eerste lid, (nieuw) is elke uitzonderingsmogelijkheid in een apart onderdeel opgenomen. Ontgassen in de atmosfeer is in de drie volgende situaties uitgezonderd van het verbod op ontgassen van artikel 4:

- indien de drie opvolgende ladingen van die ladingtank niet bestonden uit benzine, waarbij die ladingtank tijdens het laden telkens voor minimaal 50% werd gevuld;
- indien de direct opvolgende lading van die ladingtank niet bestond uit benzine, waarbij die ladingtank tijdens het laden voor minimaal 95% werd gevuld;
- de restladingdamp is verwerkt in een ontvangstvoorziening.

Hiertoe wordt de dampconcentratie gemeten op een representatief punt in de leiding die loopt van de ladingtank naar de ontvangstvoorziening, waarbij de gemeten stofgerelateerde waarden ten hoogste 10% LEL mogen zijn. Deze meting wordt na 30 minuten herhaald. De ladingtank mag pas worden ontgast, indien kan worden aangetoond dat tweemaal op tijdstip X en op tijdstip X + 30 minuten de stofgerelateerde restladingdamp ten hoogste 10% LEL is. Indien de stofgerelateerde waarden na die twee meetmomenten nog niet onder de 10% LEL zijn, mag de meting worden herhaald tot de waarden wél aantoonbaar onder de 10% LEL zijn. Op het moment dat dit op twee momenten kan worden aangetoond, waarbij het tweede moment minstens 30 minuten na het eerste meetmoment ligt, mag de ladingtank worden ontgast. De waarden hoeven niet hetzelfde te zijn op tijdstip X en op X+30, maar moeten wel onder de 10% LEL zijn. De verwijzing in artikel 2, onderdeel b, (oud) over het herhalen van de meting bij standaardomstandigheden is niet overgenomen omdat er veel onduidelijkheid is over wat er wordt bedoeld met standaardomstandigheden. Standaardomstandigheden zijn immers geen eenduidig begrip. Hiermee wordt de regeling bovendien in lijn gebracht met het CDNI-verdrag.



Deze drie uitzonderingen zijn in de wijzigingsregeling duidelijker en preciezer omschreven. Zo is voor de uitzonderingen in de onderdelen a en b duidelijk gemaakt dat het moet gaan om de situatie per ladingtank en om de vullingsgraad direct na het laden op de betreffende laadlocatie van die ladingtank. Aan de uitzondering in onderdeel a is daarnaast het percentage van 50% toegevoegd, zodat duidelijk is dat de desbetreffende (iedere) ladingtank drie keer achtereenvolgens tot minimaal dat percentage moet worden hervuld om onder de uitzondering te vallen. Daarna mag de ladingtank worden ontgast omdat de hoeveelheid benzine die dan nog resteert in de ladingtank verwaarloosbaar is. Met deze wijzigingen wordt boven twijfel verheven dat bijvoorbeeld het intern aan boord verpompen van lading van de ene tank naar een volgende tank op hetzelfde schip zodat die ook voor het betreffende percentage gevuld is geweest, niet voldoende is om onder de uitzondering te vallen. Daarmee wordt namelijk niet bereikt dat de in de betreffende ladingtanks resterende, van benzine afkomstige dampen worden verwerkt of vergaand verdund, wat de gedachte is achter deze uitzonderingsmogelijkheden.

De derde uitzondering is in die zin gewijzigd dat duidelijker is wanneer sprake is van verwerking van de restdampen. Met deze tekst is aangesloten bij de wijze waarop dit in het CDNI-verdrag is geregeld. Hierdoor hoeft bovendien niet meer gedurende een aaneengesloten periode van 30 minuten de LEL-gasconcentratie te worden gemeten. Op deze wijze is deze uitzonderingsmogelijkheid voor de praktijk doeltreffend toepasbaar.

Door deze herziening zijn er duidelijkere normen voor iedereen die betrokken is bij het transport van benzine. Dat maakt ook het toezicht en de handhaving van de Regeling beter uitvoerbaar.

Artikel I onder C

De verwijzing in artikel 4, tweede lid, naar een onderdeel van het ADN, die van toepassing zijn op dit aspect van het vervoer van gevaarlijke stoffen, is niet meer actueel omdat deze onderdelen regelmatig wijzigen. Daarom is het ook niet opportuun om in deze bepaling naar specifieke ADN-onderdelen te verwijzen. De primaire wettelijke grondslag voor het verlenen van een dergelijke ontheffing is artikel 9 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Om die reden is ervoor gekozen om in de bepaling een verwijzing naar artikel 9 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen op te nemen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen*