

Ontwerp - Besluit van Provinciale Staten van Utrecht van ... tot wijziging van Provinciale milieuverordening Utrecht 2013 (opnemen verbod op het ontgassen van restladingdampen vanaf binnenschepen; uitbreiding ontheffingsmogelijkheid in stiltegebieden)

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van .... 2016, nummer ...;

Gelet op 1.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer;

## **Besluiten:**

### **Artikel I**

De Provinciale milieuverordening Utrecht 2013 wordt als volgt gewijzigd:

#### **A**

Na hoofdstuk 3 wordt een hoofdstuk 3a ingevoegd, luidende

### **HOOFDSTUK 3A ONTGASSEN**

#### **Artikel 30a Definitiebepalingen**

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- a. ADN: Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (Trb. 2001, 67);
- b. binnenschip: schip als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Binnenvaartwet;
- c. vaarweg: voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water in de zin van artikel 1.01, onder D, onder 5°, van het Binnenvaartpolitiereglement;
- d. ladingtank: tank vast verbonden met een binnenschip waarvan de wanden hetzij door de scheepsromp zelf, hetzij door van de scheepsromp onafhankelijke wanden zijn gevormd;
- e. restladingdamp: damp die na het lossen in de ladingtank achterblijft;
- f. stoffen: chemische elementen, verbindingen daarvan dan wel mengsels van die elementen of verbindingen;
- g. ontgassen: afvoeren van restladingdamp uit een ladingtank waarbij restladingdampen terechtkomen in de open lucht;
- h. schipper: persoon als bedoeld in artikel 1.2.1 van deel 1 van het ADN;
- i. vervoerder: de onderneming, bedoeld in 1.2.1 van deel 1 van het ADN.

#### **Artikel 30b Verbod ontgassen**

1. Het is de vervoerder en de schipper verboden een ladingtank met restladingdampen van:
  - a. benzeen (UN-nummer 1114),
  - b. ruwe aardolie met meer dan 10% benzeen (UN-nummer 1267),
  - c. aardoliedestillaten N.E.G. met meer dan 10% benzeen of aardolieproducten N.E.G met meer dan 10% benzeen (UN 1268),
  - d. brandstof voor straalvliegtuigen met meer dan 10% benzeen (UN 1863),
  - e. brandbare vloeistoffen, N.E.G. met meer dan 10% benzeen (UN 1993), of
  - f. koolwaterstoffen, vloeibaar met meer dan 10% benzeen (UN 3295)vanaf een binnenschip op een vaarweg te ontgassen.
2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, geldt eveneens voor stoffen met ernstige gezondheidsschadelijke eigenschappen die door Gedeputeerde Staten zijn aangewezen.

#### **Artikel 30c Minimumconcentratie restladingsdampen**

1. Van een restladingladingsdamp als bedoeld in artikel 30b, eerste lid, is sprake bij een concentratie van die damp groter dan of gelijk aan 10% van de onderste explosiegrens.
2. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd het percentage, genoemd in het eerste lid, te verlagen.

#### **Artikel 30d Voorafgaande belading**

Het verbod, bedoeld in artikel 30b, eerste lid, is niet van toepassing indien kan worden aangetoond dat de drie voorafgaande ladingen in de desbetreffende ladingtank niet bestonden uit stoffen als

genoemd in artikel 30b, eerste lid, of aangewezen krachtens het tweede lid van dat artikel, dan wel indien kan worden aangetoond dat de desbetreffende ladingtank bij de voorafgaande belading voor meer dan 95% gevuld was met een andere stof dan vermeld in artikel 30b, eerste lid, of aangewezen krachtens het tweede lid van dat artikel.

#### **Artikel 30e Veiligheidsredenen**

Het verbod, bedoeld in artikel 30b, eerste lid, is niet van toepassing, wanneer het ontgassen plaatsvindt:

- a. om redenen van drukverevening die om redenen van veiligheid moet plaatsvinden;
- b. tijdens of na een calamiteit met het binnenschip, indien het ontgassen om redenen van veiligheid noodzakelijk is.

#### **Artikel 30f Vrijstelling**

Gedeputeerde Staten kunnen vrijstelling verlenen van het verbod, gesteld in artikel 30b, eerste lid, voor daarbij aan te geven categorieën van gevallen.

#### **Artikel 30g Ontheffing**

Gedeputeerde Staten kunnen met inachtneming van artikel 30f ontheffing verlenen van het verbod, gesteld in artikel 30b, eerste lid.

#### **Artikel 30h Nadere regels**

Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen met betrekking tot de in dit hoofdstuk geregelde onderwerpen.

B

In artikel 33 wordt 'en' vervangen door een komma en wordt na 28 ingevoegd: en 30b.

C

In bijlage 3B wordt de kaart Stillegebied Eemland vervangen door de in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen kaart Stillegebied Eemland.

D

In bijlage 3B wordt de kaart Stillegebied Westbroek e. o. vervangen door de in bijlage 2 bij dit besluit opgenomen kaart Stillegebied Westbroek e.o.

#### **Artikel II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad, waarin het wordt bekendgemaakt.

Voorzitter,

Griffier,

## Bijlage 1. Stillegebied Eemland

Bijlage 2. Stillegebied Westbroek e.o.

# Wijziging Provinciale milieuverordening Utrecht 2013

## Nota van toelichting

### A. Algemeen

#### 1. Inleiding

Dit besluit tot wijziging van de Provinciale milieuverordening Utrecht 2013 (PMV), in het vervolg het wijzigingsbesluit genaamd, bevat een verbod op het ontgassen van restladingdampen van benzeen en van bepaalde benzeenhoudende koolwaterstoffen vanuit een ladingtank van een binnenschip op een vaarweg. Daarnaast bevat dit wijzigingsbesluit de mogelijkheid voor Gedeputeerde Staten andere stoffen onder het ontgassingsverbod te brengen.

Met dit wijzigingsbesluit wordt aangesloten bij overeenkomstige regelingen van de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland.

Met dit wijzigingsbesluit wordt vooruitgelopen op een definitieve regeling voor de milieuhygiënisch aspecten van het ontgassen in internationaal verband. Dit deel van de PMV is dus tijdelijk van karakter en zal met de totstandkoming van een internationale regeling weer komen te vervallen (zie 6.3). De bijlage bij deze nota bevat een overzicht van de internationale, Europese en landelijke regels verband houdend met ontgassen.

Dit wijzigingsbesluit bevat tevens een uitbreiding van het aantal evenementen, waarop een uitzonderingsbepaling voor stiltegebieden van toepassing is. Daarmee verkrijgen Gedeputeerde Staten de bevoegdheid om in de zogenoemde stille kern van een stiltegebied, voor deze activiteiten een ontheffing te verlenen.

In de onderdelen 1 tot en met 8 van dit algemene deel van de toelichting wordt ingegaan op het instellen van een verbod op het ontgassen, in onderdeel 9 op de uitbreiding van de uitzonderingsbepaling voor stiltegebieden.

#### 2. Ontgassen: wat is dat?

Nogal wat lading wordt over vaarwegen vervoerd in vloeibare vorm. Dit geldt bijvoorbeeld voor vluchtige organische stoffen, zoals benzeen. Na het lossen wordt een tankschip, zoals dat in het jargon wordt genoemd, nagelensd. Daarmee wordt het schip zoveel als mogelijk ontdaan van de restlading. Na het nalensen is in de tank nog een substantiële hoeveelheid van de lading in dampvormige toestand aanwezig: de restladingdamp. Deze restladingdamp wordt nogal eens, onder meer met het oog op het voorkomen van verontreinigingen van de nieuwe lading, in de atmosfeer geloosd: ontgassen. Dit vindt doorgaans plaats na afvaart van de plaats van lossing van de lading. Ladingtanks worden na het nalensen soms ook schoongewassen. Het waswater moet daarna verplicht worden afgegeven aan de wal. Na het wassen blijft minder restladingdamp in de ladingtank achter. De ladingtank dient echter voor een hernieuwde belading droog en schoon te zijn. Met het oog daarop wordt de ladingtank geventileerd. Daarbij komt restladingdamp vrij. Dit ventileren valt in het jargon van de binnenvaart niet onder het begrip ontgassen, maar in de zin van dit wijzigingsbesluit in beginsel wel.

#### 3. Alternatieven voor het ontgassen

Ontgassen in de atmosfeer is niet goed voor de gezondheid en het milieu. Voor het ontgassen zijn alternatieven beschikbaar.

- a. Dedicatievaart. Bij dedicatievaart wordt een schip voorzien van dezelfde lading als bij de vorige vaart. Bij een dergelijke vaart is het ontgassen helemaal niet nodig.
- b. Compatibel varen. Ontgassen is evenmin nodig wanneer het schip zal worden beladen met een stof die compatibel is met de vorige lading. De nog aanwezige restladingdampen zijn in chemische, fysische en/of economische zin niet negatief van invloed op de nieuwe lading. Van een eventuele verontreiniging van de nieuwe lading door de restladingdampen zal dan ook geen sprake zijn. In de praktijk kan door het bedrijfsleven een lijst van stoffen worden gehanteerd die met de in dit wijzigingsbesluit gereguleerde stoffen compatibel is: de compatibiliteitslijst. Naarmate deze lijst meer stoffen bevat, hoeft minder ontgast te worden dan wel gebruik te worden gemaakt van een ontgassingsinstallatie.
- c. In de eerste twee gevallen kan de restladingdamp gewoon in de tank blijven tot het moment dat de damp bij de belading (automatisch) uit de tank wordt verdrongen en daarna wordt verplaatst naar de tank op de wal. Restladingdampen kunnen ook worden afgegeven aan een daartoe uitgeruste

installatie op de wal of op het water voor definitieve en verantwoorde verwerking. Een installatie is in Moerdijk op dit moment reeds in gebruik. Verder is een schip ('Don Quichot') met een mobiele ontgassingsinstallatie dit jaar in de Haven van Rotterdam in gebruik genomen.

d. Ten slotte zijn technieken denkbaar waarmee restladingdampen uit een tank worden verwijderd teneinde deze weer te gebruiken in het productieproces. Een dergelijke techniek kan bijvoorbeeld bij een verlader aanwezig zijn.

#### **4. Beleidskader**

In het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2012 (BWM-plan) is de leefkwaliteit stedelijk gebied of te wel een gezonde leefomgeving als prioriteit aangemerkt. Een gezonde leefomgeving levert tevens een bijdrage aan de economische en maatschappelijke ontwikkelingen in de provincie. Om die reden is het streven naar een schone lucht een belangrijke beleidsdoelstelling. De scheepvaart vormt volgens het BWM-plan een belangrijke bron van luchtverontreiniging in deze provincie. De aandacht voor deze bron is tot op heden onderbelicht gebleven. Daarom zal volgens het BWM-plan worden gekeken naar de mogelijkheden om de bijdragen aan de luchtverontreiniging van de scheepvaart te beperken en de achtergrondwaarden van verontreinigingen te verlagen.

Het ontgassingsverbod voor benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen sluit goed aan bij de beleidsdoelstellingen van het BWM-plan. Wij achten het daarom wenselijk dat geen enkele restladingdamp met ernstige gezondheidsschadelijke eigenschappen meer wordt ontgast. Welke stoffen onder dat verbod zouden moeten vallen is op dit moment niet duidelijk. Wel zijn wij van oordeel dat in ieder geval geen zogenoemde 'zeer zorgwekkende stoffen' meer zouden mogen worden ontgast. Voor deze stoffen geldt in ons land vanwege die schadelijkheid immers de zogenaamde minimalisatieplicht (zie 5.3). De betreffende stoffen zijn omschreven in artikel 57 van [Verordening \(EG\) nr. 1907/2006 van het Europees parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen](#) (REACH).<sup>1</sup>

Daaronder vallen kankerverwekkende, mutagene en voor de voortplanting giftige stoffen. Verder gaat het om stoffen met zowel persistente, bioaccumulerende als toxische eigenschappen, stoffen met zowel zeer persistente als zeer bioaccumulerende eigenschappen en stoffen met hormoonontregelende eigenschappen. Ten slotte kunnen daaronder stoffen vallen met anderszins ernstige gevolgen voor de gezondheid van de mens of voor het milieu.

Dit wijzigingsbesluit bevat in verband daarmee (zie artikel 30b, tweede lid) de mogelijkheid van een verbod op het ontgassen in de atmosfeer van andere door Gedeputeerde Staten aan te wijzen stoffen met ernstige gezondheidsschadelijke eigenschappen. Daarmee kan, ter uitvoering van het BWM-plan en in lijn met de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland op vlotte wijze een verdere aanpak van het ontgassen van deze zeer zorgwekkende stoffen tot stand worden gebracht. Ook kan daarmee, zo nodig, soepel worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.

#### **5. Benzeen**

##### **5.1 Toepassing**

Benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen worden gebruikt als grondstof voor de chemische industrie ten behoeve van de synthese van andere chemicaliën (styreen, fenol, aceton, cyclohexaan en dergelijke). Deze chemicaliën dienen als basis voor de vervaardiging van kunststoffen. Ook voor diverse wasactieve stoffen, oplosmiddelen, pesticiden en kleurstoffen vormt benzeen een grondstof. Ook is benzeen een bestanddeel van ruwe aardolie en in mindere mate van motorbrandstoffen.

##### **5.2 Aard en omvang van de problemen**

###### *Gevaareigenschappen van benzeen*

Het verbod richt zich, zoals gezegd, op benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen. Deze stoffen zijn op grond van [het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren](#), kortweg ADN genaamd, ingedeeld in klasse 3: brandbare vloeistoffen. Deze indeling houdt verband met de veiligheid (kans op brand en explosie). De betreffende stoffen zijn echter ook schadelijk voor de gezondheid bij blootstelling. Benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen zijn op grond van [Verordening \(EG\) nr. 1272/2008](#) van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 betreffende de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels tot wijziging en intrekking van de Richtlijnen 67/548/EEG en 1999/45/EG en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1907/2006 niet alleen ontvlambaar, maar onder andere ook kankerverwekkend

<sup>1</sup> PbEU 2007, L 136/3.

(kans op een specifieke vorm van leukemie), mutageen (kans op genetische schade, zoals miskramen) en anderszins schadelijk.

Benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen behoren tot de zogenaamde CMR-stoffen (carcinogeen, mutageen en reprotoxisch). Daarvoor geldt in het kader van REACH<sup>2</sup> een stringent rechtsregime. Verder behoren de stoffen in de landelijke regelgeving<sup>3</sup> tot de zeer zorgwekkende stoffen.

De gezondheidsschadelijke eigenschappen kunnen zich voordoen bij zogenaamde directe blootstelling. Deze doet zich voor bij het gebruik van benzeenhoudende stoffen of producten. Met de gevaren daarvan hebben vooral consumenten en werknemers te maken. De voor de gezondheid schadelijke effecten kunnen zich ook voordoen na lozing van de betreffende stoffen in de atmosfeer, zoals bij het ontgassen. Bij deze zogenaamde indirecte blootstelling via het milieu is ook sprake van een (mogelijke) bedreiging voor de volksgezondheid. De kans op gezondheidsschadelijke effecten is mede afhankelijk van de eigenschappen van een stof en de frequentie, duur en omvang van de blootstelling van die stof.

De uitstoot van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen in de atmosfeer kan, net als die van andere koolwaterstoffen, ook leiden tot ozonvorming en het gezondheidsschadelijke zomersmog. Ten slotte kunnen omwonenden van het ontgassen van de betreffende koolwaterstoffen geurhinder ondervinden.

De betreffende stoffen mogen alleen in de Europese handel worden gebracht, wanneer zij vergezeld gaan van de nodige informatie over de verschillende gevaareigenschappen en over de wijze waarop met die stoffen verantwoord kan worden omgesprongen. Deze informatie is aangegeven op informatiedragers als het etiket en het veiligheidsinformatieblad.<sup>4</sup>

### *Emissies*<sup>5</sup>

De jaarlijkse uitstoot aan benzeen in ons land van alle bronnen gezamenlijk bedraagt ongeveer 2.100 ton.<sup>6</sup> De grootste uitstoot van benzeen is afkomstig van het verkeer en vervoer. Deze uitstoot is bijna 60%. De uitstoot van het ontgassen vanaf binnenschepen is in deze uitstoot begrepen. CE-Delft schat de totale uitstoot aan benzeen in ons land vanwege dit ontgassen op ongeveer 200 ton. Ongeveer een kwart daarvan werd een aantal jaren terug in de provincie Zuid-Holland geëmitteerd. Een deel van deze ontgassing zou blijken signalen in het kader van het toezicht zijn verplaatst naar de buurprovincies, zoals Utrecht. Door CE Delft zijn de gevolgen van het ontgassingsverbod in Noord-Brabant en Zuid-Holland voor de provincie Utrecht onderzocht. Daarover wordt in het rapport "Varend ontgassen in kaart", Onderzoek in het kader van een mogelijk verbod in de provincies Noord-Holland, Utrecht, Gelderland en Zeeland, met publicatienummer 16.4H67.24, maart 2016 het volgende opgemerkt: "Voor Utrecht wordt het aantal ontgassing zonder verbod ingeschat op tien ontgassing benzeen en 140-540 ontgassing van stoffen met >10% benzeen per jaar."... "Het totaal aantal ontgassing in 2016 kan door toedoen van de verboden daarmee uitkomen op 190-650 per jaar. De absolute toename van het aantal vaarten waarop ontgast wordt bedraagt 50-110 per jaar. Daarnaast zal op een groot aantal vaarten (90-340) de ontgassing niet meer gedeeltelijk maar volledig in Utrecht worden uitgevoerd. Het betreft dus met name een toename van het tweede deel van ontgassing." "

De emissies van benzeen door ontgassing vanaf binnenschepen in hun algemeenheid zijn de afgelopen tien jaar enigszins toegenomen. Dit houdt verband met de groei van het transport van benzeenhoudende stoffen. Desalniettemin is deze groei niet gepaard gegaan met een navenant grote groei van de uitstoot van benzeen door het ontgassen. De groei van de emissies is minder groot. Dit houdt ten eerste verband met een toename van de dedicatievaart. Daarnaast wordt steeds meer met dubbelwandige schepen gevaren. In moderne dubbelwandige schepen blijft na het lossen minder restlading achter dan in de oudere, enkelwandige, schepen.<sup>7</sup>

## **5.3 Normen voor benzeen in het algemeen en in de buitenlucht**

<sup>2</sup> PbEU 2007, L 136/3.

<sup>3</sup> Activiteitenbesluit.

<sup>4</sup> Zo moet het etiket van benzeen (EINECS-nr. 200-753-7) in de handel de volgende gevarenaanduidingen bevatten: H225 (licht ontvlambare vloeistof en damp), H350 (kan kanker veroorzaken), H340 (kan genetische schade veroorzaken), H372 (veroorzaakt schade aan de organen), H304 (kan dodelijk zijn bij inslikking in de luchtwegen), H319 (veroorzaakt ernstige oogirritatie) en H315 (veroorzaakt huidirritatie)

<sup>5</sup> [Ontleend aan risico's van stoffen, RIVM.](#)

<sup>6</sup> Emissieregistratie 2012.

<sup>7</sup> Zie Update estimate emissions degassing inland tank vessels, CE Delft van november 2013.

Benzeen als zodanig dan wel in een mengsel of product is opgenomen in bijlage XVII van Reach. Dit betekent dat om redenen van de schadelijkheid de vervaardiging, de verhandeling of het gebruik is of moet worden beperkt.

[Richtlijn 2008/50/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa](#)<sup>8</sup>, verder te noemen de luchtkwaliteitsrichtlijn, bevat een grenswaarde voor benzeen. Deze is gesteld met het oog op de menselijke gezondheid. De grenswaarde is 5 µg/m<sup>3</sup><sup>9</sup> voor de jaargemiddelde concentratie.<sup>10</sup> Deze grenswaarde mag in de zogenaamde zones en agglomeraties niet worden overschreden. Indien de niveaus lager zijn dan de grenswaarde, dan hebben lidstaten te streven 'de beste met duurzame ontwikkeling verenigbare luchtkwaliteit te beschermen'.<sup>11</sup> In het verlengde hiervan geldt in ons land de zogenaamde minimalisatieverplichting voor de emissie van benzeen in de lucht. Deze verplichting is onder meer neergelegd in het Activiteitenbesluit.<sup>12</sup>

#### 5.4 Benzeen in de buitenlucht

Uit gegevens van het landelijk luchtmeetnet over de periode 2003-2010 blijkt dat de Europese grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie benzeen van 5 µg/m<sup>3</sup> niet overschreden wordt. De jaargemiddelde concentratie voor Nederland in 2010 op basis van modelberekeningen bedroeg circa 0,6 µg/m<sup>3</sup>. Verhoogde waarden treden vooral op in stedelijk gebied in de Randstad. De hoogste jaargemiddelden treden op bij de op- en overslag van brandstoffen.

Voorname opmerkingen gaan alleen over jaargemiddelde concentraties. Tijdelijk kan door het ontgassen sprake zijn van (sterk) verhoogde concentraties benzeen of benzeenhoudende koolwaterstoffen in de buitenlucht. In ons land (bijvoorbeeld op het e-nose netwerk van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR) worden wekelijks pieken waargenomen afkomstig van ontgassende schepen.

#### 5.5 Luchtemissiebeperkende maatregelen

Vanwege de Europese en nationale normstelling zijn reeds diverse maatregelen ter beperking van de uitstoot van benzeen getroffen. De vermindering van de uitstoot naar de lucht is onder meer tot stand gebracht door Europese eisen aan het benzeengehalte van benzine en aan de emissies van voertuigen. Verder gelden beperkingen aan de luchtemissie van benzeen voor inrichtingen.<sup>13</sup> Zo moeten benzinstations zijn uitgerust met zogenaamde dampretoursystemen.

Daarnaast zijn strenge eisen gesteld aan de lekdichtheid van apparatuur die benzeen bevat, en aan de op- en overslag van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen. Deze eisen behoren tot de zogenaamde beste beschikbare technieken (BBT), zoals omschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, en zijn concreet aangegeven in de BBT-conclusies van de zogenaamde BBT-referentiedocumenten. De BBT-aanpak in ons land strekt ter uitvoering van [Richtlijn 2010/75/EU](#) van het Europees parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) (zie hiervoor verder onderdeel 6.7).

### 6. De regeling

#### 6.1 Waarom een provinciale regeling?

Wij zien aanleiding het ontgassen van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen vanaf binnenschepen in deze provincie te verbieden. Dit verbod is ingegeven door de volgende overwegingen.

- De gezondheidsrisico's en de geurhinder van het ontgassen voor de omgeving (zie onder 5).
- De aansluiting op het BWM-plan (zie onder 4).
- De in vergelijking met de emissies van de binnenvaart veel strengere eisen aan de uitstoot voor installaties op het land (zie onder 5.5 en 6.7).
- De in vergelijking met ons land verdergaande beperkingen voor het ontgassen in Duitsland en Vlaanderen (zie de Bijlage onder 1.7).
- De ontwikkelingen in internationaal verband (CDNI). Deze ontwikkelingen kunnen door een uitbreiding van het ontgassingsverbod in de provincies in een stroomversnelling worden gebracht (zie onder 6.3).

<sup>8</sup> PbEG 2014, L 152/1.

<sup>9</sup> µ=10<sup>-6</sup> of te wel 1/100.000.

<sup>10</sup> Bijlage XI van de luchtkwaliteitsrichtlijn.

<sup>11</sup> Artikel 12 luchtkwaliteitsrichtlijn.

<sup>12</sup> Artikel 2.4, tweede lid, van het Activiteitenbesluit.

<sup>13</sup> Bijvoorbeeld op grond van het Activiteitenbesluit.



- f. De aansluiting op de ontgassingsverboden van de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland (zie onder 6.2).
- g. De gerapporteerde toename van het aantal ontgassingseen in de provincie Utrecht door die ontgassingsverboden, het zogenaamde ontgassingstoerisme.
- h. De decennialange vertraging in de besluitvorming. Een oplossing voor het ontgassen werd reeds in de jaren zeventig van de vorige eeuw door het Rijk aangekondigd.<sup>14</sup> Een aanpak is daarna in Europees verband alleen tot stand gekomen voor de uitstoot van benzinedampen. De overige restdampen mogen vanaf binnenschepen in principe vrijelijk in de atmosfeer worden geloosd (met in achtneming van gestelde veiligheidsvoorschriften).

## 6.2 De verordeningen van Noord-Brabant en Zuid-Holland

Het ontgassen van benzeen vanaf binnenschepen is in de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland vanaf 1 januari 2015 niet meer toegestaan, het ontgassen van benzeenhoudende koolwaterstoffen niet meer vanaf 1 januari 2016.

De in de provinciale verordeningen van deze provincies opgenomen verboden vloeien voort uit de overeenkomst van 12 mei 2014 tussen de provincie Zuid-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Rotterdam over het terugdringen van ontgassingseen door varende binnenvaartschepen. De overeenkomst ziet op de uitwerking van een samenhangend pakket van internationale, nationale, regionale en lokale maatregelen.

Door de ontgassingsverboden in Noord-Brabant en Zuid-Holland is de kans aanwezig dat het ontgassen in verhoogde mate is gaan plaatsvinden in de buurprovincies, zoals in Utrecht.

In dit wijzigingsbesluit is zoveel mogelijk aangesloten bij de verordeningen van de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant.

## 6.3 Tijdelijk

Het Kabinet streeft naar een definitieve internationale regeling voor het ontgassen in het kader van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, kortweg CDNI genaamd.<sup>15</sup> De totstandkoming van zo'n internationale regeling, die niet alleen een wijziging van het CDNI en de inwerkingtreding daarvan inhoudt, maar ook de ratificatie daarvan door de diverse nationale parlementen van de aangesloten landen, de implementatie in de nationale wetgeving van die landen en de praktische uitvoering kan echter lang op zich laten wachten. Zoals de voorstellen thans luiden, zal een internationale regeling voor het ontgassen vijf jaar na vaststelling van de wijzigingsovereenkomst in werking treden.

Een en ander betekent dat deze wijziging van de provinciale milieuverordening tijdelijk van karakter zal zijn. Met de inwerkingtreding van een hogere regeling voor het ontgassen zal dit wijzigingsbesluit van rechtswege komen te vervallen. Dit ligt alleen anders wanneer in die hogere regeling niet (geheel) is voorzien in dezelfde onderwerpen van regulering als waarop deze wijziging betrekking heeft. Dat valt, op basis van de voorliggende voorstellen, niet te verwachten.

## 6.4 De juridische grondslag voor het wijzigingsbesluit

De PMV strekt tot bescherming van het milieu.<sup>16</sup> Onder gevolgen voor het milieu in de zin van de Wet milieubeheer worden in ieder geval verstaan "de gevolgen voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van onder meer mensen (...), van (...) lucht (...), alsmede van de relaties daartussen".<sup>17</sup> Op grond van de Wet milieubeheer kunnen in de PMV, voor zover dit naar het oordeel van Provinciale Staten van meer dan gemeentelijk belang is, verdere (verder dan de regels voor de verplicht te reguleren onderwerpen: grondwaterbeschermings- en stiltegebieden) regels worden gesteld ter bescherming van het milieu. Het ontgassen vanuit ladingtanks van binnenschepen op een vaarweg is niet een activiteit die binnen een enkele gemeente plaatsvindt. Verder is ook de verontreiniging van de lucht niet louter lokaal van aard. Een aanpak van de problemen van het ontgassen is dan ook van meer dan gemeentelijk belang. De Wet milieubeheer biedt met andere woorden voldoende grondslag voor dit wijzigingsbesluit.

Dit wijzigingsbesluit heeft primair de bescherming van de volksgezondheid ten doel in verband met het ontgassen van onder meer het kankerverwekkende benzeen vanaf binnenschepen. Onder de bescherming van het milieu valt niet de bescherming van werknemers, zoals de bemanning op een

<sup>14</sup> TK 1972-1973, nr. 1227 (aanhangsel), TK 1973-1974, 12600 XVII, nr. 2, TK 1976-1977, 14314, nr. 2 en TK 1993-1994, nr. 670) aanhangsel.

<sup>15</sup> TK 2015-2016, 30175, nr. 222

<sup>16</sup> Artikel 1.2, eerste lid, Wet milieubeheer.

<sup>17</sup> Artikel 1.1, tweede lid, Wet milieubeheer.

binnenschip. De verantwoordelijkheid voor deze bescherming behoort tot het terrein van de arbeidsomstandigheden, waarvoor in ons land de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid verantwoordelijk is.

### **6.5 Inhoud verbodsbepaling**

Artikel 30b, eerste lid, bevat een verbod om de restladingdampen van de in dat lid genoemde stoffen vanuit een ladingtank van een binnenschip op een vaarweg te ontgassen. Het tweede lid bevat de mogelijkheid van een verbod op het ontgassen in de atmosfeer van andere door Gedeputeerde Staten aan te wijzen stoffen. Te denken valt aan een aanpak van het ontgassen van zogenaamde zeer zorgwekkende stoffen (zie onder 3). Door die bevoegdheid in handen te leggen van Gedeputeerde Staten kan snel worden ingespeeld op ontwikkelingen met betrekking tot het ontgassen in andere regio's, zoals in de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland dan wel in Duitsland of Vlaanderen en op nieuwe inzichten omtrent de gezondheidsschadelijkheid van stoffen.

Een dergelijk door Gedeputeerde Staten te nemen besluit kan alleen worden genomen ter bescherming van het milieu, waaronder ook de bescherming van de gezondheid vanwege emissies. Dit vloeit voort uit artikel 1.2 van de Wet milieubeheer waarop ook deze bepaling is gebaseerd.

### **6.6 Geadresseerde**

Het ontgassingsverbod richt zich zowel op de vervoerder als de schipper. Voor de omschrijving van deze begrippen is aangesloten bij het ADN. De vervoerder is de onderneming die het vervoer met of zonder vervoersovereenkomst uitvoert. Het vervoer kan door de vervoerder zelf worden verricht, in welke hoedanigheid de vervoerder tevens schipper is, maar ook door een onderneming die het vervoer door zijn personeel of door derden laat uitvoeren. De schipper is degene bij wie kort gezegd, het gezag berust over een schip.

De provinciale handhaving zal zich, in lijn met de systematiek van het ADN, zoveel als mogelijk richten op de vervoerder. Deze kan in juridische en commerciële zin het meest verantwoordelijk worden gehouden voor de naleving van het wijzigingsbesluit. Dat het ontgassingsverbod zich ook richt tot de schipper houdt verband met het volgende. Ten eerste zijn vervoerders niet altijd gevestigd in dit land, laat staan in deze provincie. Dat maakt handhaving lastig, zo niet onmogelijk. Daarnaast kan een snel optreden bij een ontgassing soms zijn geboden. De tijd zal vaak niet aanwezig zijn de vervoerder te adresseren.

Voor de naleving van dit wijzigingsbesluit kan de vervoerder de schipper de nodige instructies geven. Via een nadere regeling van Gedeputeerde Staten (zie artikel 30h) kan de vervoerder zelfs worden verplicht de schipper dienovereenkomstig te instrueren.

### **6.7 Restladingdamp**

Het is wenselijk in navolging van Zuid-Holland en Noord-Brabant aan te geven bij welke concentratiegrens een ladingtank voor belading als gasvrij kan worden beschouwd. In artikel 30 c wordt dat geregeld. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een nadrukkelijke wens van organisaties voor het bedrijfsleven.

Een ladingtank zal nooit helemaal vrij zijn van vorige ladingrestanten, alleen al omdat resten achterblijven in de scheepswand en daaruit na verdamping weer vrijkomen. Ter voorkoming van deze potentiële verontreiniging moet een ladingtank daarom voor de belading 'droog en schoon' worden geventileerd. Bij dit ventileren zullen restladingdampen van benzeen of benzeenhoudende koolwaterstoffen vrijkomen.

Er is gekozen voor een concentratie van restladingdamp van 10% onder de onderste explosiegrens. Een concentratie van die damp van 10% of meer onder de onderste explosiegrens is voor de naleving van een aantal voorschriften van het ADN maatgevend. Dit geldt bijvoorbeeld voor de maximaal toegestane concentratie ontgaste restladingdamp op de plaats van uitreding.<sup>18</sup> Met het oog op de naleving van dergelijke eisen dient een tankschip te zijn uitgerust met een zogenaamde brandbaargasdetector met gebruiksaanwijzing.<sup>19</sup>

Met een dergelijke concentratiegrens wordt het ontgassen aanzienlijk teruggedrongen, zo blijkt uit de ervaringen in Zuid-Holland. Grofweg gaat het om 90 procent emissiereductie. Dat neemt niet weg dat ook daarna nog een flinke hoeveelheid benzeen in de ladingtank achterblijft die uiteindelijk in de atmosfeer terecht komt. De concentratie is honderdduizend keer hoger dan de grenswaarde op grond van de Europese regelgeving voor luchtkwaliteit en ongeveer 5.000 keer hoger dan de maximaal te emitteren concentraties benzeen voor installaties op het land.

<sup>18</sup> Zie 7.2.3.7.3 van deel 7 ADN.

<sup>19</sup> 8.1.5.1, hoofdstuk 3.2, tabel C, van deel 8 ADN.

De genoemde concentratiegrens kan rekenen op steun vanuit de sector. Deze grens is voor betrokken partijen van het bedrijfsleven en de overheid technisch en operationeel goed uitvoerbaar en handhaafbaar.

Het is overigens denkbaar dat door allerlei ontwikkelingen, zoals een technische verbetering van de dampverwijdering, deze norm naar een niveau kan worden teruggebracht vergelijkbaar met die voor installaties op het land. Een dergelijke bijstelling kan dan plaatsvinden via een besluit van Gedeputeerde Staten. In het tweede lid van artikel 30 c is hierin voorzien.

## **6.8 Tijdens de vaart**

De in onderdeel 6.2 vermelde bestuurlijke overeenkomst tussen de provincie Zuid-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Rotterdam heeft betrekking op een ontgassingsverbod voor varende binnenschepen of te wel op het ontgassen 'tijdens de vaart'. Dit begrip is dan ook in de desbetreffende regelingen van de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland overgenomen. Met dit begrip is aangesloten op de regels voor het ontgassen van binnenschepen in het ADN en de daarbij horende interpretaties.<sup>20</sup> Op grond van die regels wordt een onderscheid gemaakt tussen de regels voor het ontgassen 'tijdens de vaart' en anders dan 'tijdens de vaart'. Het ontgassen 'tijdens de vaart' is op grond van het ADN onder een aantal voorwaarden toegestaan, terwijl het ontgassen anders dan tijdens de vaart alleen mag plaatsvinden op locaties toegelaten door de zogenaamde bevoegde autoriteit. Voor het ontgassen in havens is in ons land de Havenmeester de bevoegde autoriteit en voor het ontgassen op de andere delen van de binnenwateren (de doorgaande wateren) namens de minister de betrokken Hoofdingenieur-directeur van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.<sup>21</sup>

Wij zien, anders dan de provincies Noord-Brabant of Zuid-Holland, geen goede reden het 'stilliggend' ontgassen in de provincie Utrecht toe te staan. Het onderscheid gemaakt in het ADN heeft betrekking op de veiligheidsaspecten van het ontgassen, niet op die voor de gezondheid. De gezondheid kan bij het stilliggend ontgassen bovendien meer in het geding zijn dan bij het varende ontgassen. Bij het varende ontgassen vindt immers meer vermenging plaats met de buitenlucht en kunnen dus minder hoge concentraties van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen ontstaan dan bij een ontgassing van een stilliggend schip.

## **7. Effecten van deze regeling**

### **7.1 Gevolgen voor het milieu**

De gevolgen voor het milieu van de regeling voor het ontgassen van benzine zijn uitgebreid onderzocht. De resultaten daarvan zijn neergelegd in de toelichting op de Regeling benzinevervoer mobiele tanks.<sup>22</sup> Een deel van de conclusies zijn in meerdere of minder mate ook van toepassing op deze wijziging.

Door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland is geschat dat het verbod heeft geleid tot een vermindering van benzeenemissies in deze provincie van ongeveer 50 ton.<sup>23</sup> Een deel van deze hoeveelheid zou, naar verluidt, op dit moment in de provincie Utrecht geëmitteerd worden. Een verbod zal een vermindering van het aantal benzeenemissies van vele tonnen benzeen op jaarbasis in de provincie Utrecht betekenen.

Met dit wijzigingsbesluit wordt het ontgassen van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen binnen de provincie Utrecht aanzienlijk teruggedrongen.

Daarnaast kan door een ontgassingsverbod een bijdrage worden geleverd aan het hergebruik van restladingdampen.

Tegenover deze milieu- en gezondheidswinst staat een aantal nadelen.

Ten eerste zal dit wijzigingsbesluit kunnen leiden tot extra ontgassing in andere provincies en/of andere landen (ontgassingstoerisme). In het afgelopen jaar is tussen de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Holland, Utrecht en Zeeland gesproken over de ontgassingsproblematiek. De buurprovincies van Utrecht zijn dus geruime tijd op de hoogte van het mogelijk 'ontgassingstoerisme' naar hun grondgebied. Mogelijk dat (een deel van) deze provincies eveneens zullen overgaan tot de instelling van een ontgassingsverbod.

In het kader van de openbare voorbereidingsprocedure is het ontwerp van dit wijzigingsbesluit aan iedere provincie van ons land toegezonden. Ook is het ontwerp toegezonden aan het IPO-secretariaat

<sup>20</sup> Paragraaf 7.2.3.7 van deel 7 ADN.

<sup>21</sup> Zie bijlage 4 van de Regeling vervoer over binnenwateren van gevaarlijke stoffen.

<sup>22</sup> Stcrt. 2014, nr. 135.

<sup>23</sup> Provinciaal blad 2014, nr. 3733, p. 10.

en aan autoriteiten in Duitsland en België. Al deze partijen zijn door Gedeputeerde Staten in de gelegenheid gesteld commentaar op het ontwerp te leveren.

Dit wijzigingsbesluit kan leiden tot meer vaarkilometers en dus tot meer energieverbruik. Bij dit energieverbruik hoort een uitstoot van extra CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub>. Voor de verwerking van de niet geëmitteerde restladingdamp in dampverwerkingsinstallaties is jaarlijks energie nodig. Ook dit gaat gepaard met een uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en SO<sub>2</sub>. Uit het onderzoek naar de gevolgen van het ontgassingsverbod voor benzine blijkt dat de milieuvordelen van dat verbod ruim opwegen tegen de nadelen. Deze bevinding lijkt, gelet op de vergelijkbaarheid van de lading en de logistiek, ook in hoge mate op te gaan voor het ontgassingsverbod voor benzeen en benzeenhoudende stoffen.

## **7.2 Alternatieven**

Zoals aan het begin van deze toelichting reeds is aangegeven is een aantal alternatieven voor het ontgassen beschikbaar. Te denken valt aan dedicatie- en compatibiliteitsvaart en aan het gebruik van dampverwijderingsinstallaties. Welke van deze alternatieven en in welke mate na de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit gekozen zullen worden staat op dit moment nog niet vast. De keuze van de te treffen maatregelen en de omvang daarvan berust primair bij marktpartijen. Deze kunnen zich bijvoorbeeld verbinden te zoeken naar de mogelijkheden van uitbreiding van dedicatie- en compatibiliteitsvaart.

De omvang van deze mogelijkheden zal mede bepalend zijn voor het aantal benodigde dampverwerkingsinstallaties in deze regio. Volgens CE Delft zijn in ons land zonder dedicatie- en compatibiliteitsvaart maximaal vijf van dergelijke installaties nodig. Bij enige omvang van betekenis van de dedicatie- en compatibiliteitsvaart zijn volgens CE Delft minder installaties nodig. In ons land is te Moerdijk een ontgassingsinstallatie in gebruik. Verder is een schip ('Don Quichot') met een mobiele ontgassingsinstallatie (Vaitec) in 2016 in de Haven van Rotterdam in gebruik genomen.

De ontwikkeling van een op de vraag afgestemd netwerk aan ontgassingsinstallaties is primair een verantwoordelijkheid voor betrokken partijen in de markt. CE Delft vermoedt dat dedicatie- en compatibiliteitsvaart een alternatief kan zijn voor een substantieel deel van de ontgassing van benzeenhoudende koolwaterstoffen. Deze schatting is gebaseerd op de ervaringen met het verbod op het ontgassen van benzine.

De aanwezigheid van een ontgassingsinstallatie in deze provincie lijkt niet aan de orde. Daarvoor is het aantal laad- en losactiviteiten van benzeenhoudende lading in Utrechtse havens te beperkt.

## **7.3 Lasten voor het bedrijfsleven**

Dit wijzigingsbesluit zal kunnen leiden tot een toename van de kosten van het vervoer van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen. De omvang van de kosten is afhankelijk van het gekozen alternatief voor het ontgassen. Dedicatie- en compatibiliteitsvaarten zijn relatief het goedkoopst. De kosten verbonden aan dedicatie- en compatibiliteitsvaart houden verband met de langere vaarafstanden en wachttijden. De kosten zijn door CE Delft geschat op 1.500 tot 2.000 euro per schip per vrucht. Uitgegaan is van een 'worst case' scenario. Kosten kunnen door een betere logistiek worden gedrukt.

Kosten kunnen zich ook voordoen wanneer gebruik wordt gemaakt van een dampverwerkingsinstallatie. De kosten van de aanschaf van zo'n installatie bedragen, afhankelijk van de techniek, volgens CE Delft 250.000 tot 1.700.000 euro. Het gebruik van een dampverwerkingsinstallatie door een schip gaat gepaard met een toename van het energieverbruik met daaraan verbonden kosten. Verder zullen schippers soms verder moeten varen, langer op een lading moeten wachten of deze moeten weigeren. Deze kosten zijn door CE Delft begroot op 1.261 tot 3.138 euro per ontgast schip. De kosten daarvan kunnen enigszins worden gereduceerd bij hergebruik van de teruggewonnen restladingdampen. De kosten kunnen doorgaans worden doorberekend aan de afnemers (met een naar verwachting minimale verhoging van de prijs van de betreffende benzeenhoudende grondstoffen). Deze kosten zijn in ieder geval bij het benzinevervoer zonder veel moeite gedragen. De verdeling van kosten is primair een vraagstuk dat door marktpartijen moet worden opgelost. Wellicht is het denkbaar dat op dit punt organisaties van verladers, ontvangers en vervoerders in de sfeer van de vervoersovereenkomst tot nadere afspraken kunnen komen. Daarvoor zou kunnen worden geput uit de wijze waarop de kostenverdeling in het kader van het CDNI is geregeld.

## **7.4 Lasten voor de provincie**

Zoals hierboven, onder gevolgen voor het milieu is uiteengezet, zal dit wijzigingsbesluit leiden tot een in vergelijking met de huidige situatie redelijk substantiële vermindering van de emissies van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen in deze provincie en dus tot een schonere buitenlucht. Wat

betreft de financiële gevolgen voor de provincie wordt het volgende opgemerkt. De Wet milieubeheer bevat een regeling voor schadevergoeding. Op grond daarvan kunnen Gedeputeerde Staten onder omstandigheden een vergoeding toekennen voor geleden schade.<sup>24</sup> Deze bepaling ziet echter niet op een situatie als hier aan de orde is. Het principe van algemene regels gaat namelijk niet samen met het verlenen van schadevergoeding aan degenen die door die regels worden getroffen. Worden de in dit wijzigingsbesluit opgenomen regels van kracht, dan worden ondernemingen, in dit geval van de binnenvaart en van verladers, in gelijke mate geraakt. Anders gezegd: de onderlinge concurrentiepositie verandert niet.<sup>25</sup>

Dit wijzigingsbesluit kan leiden tot extra inzet op het toezicht en dus tot een toename van de lasten voor de provincie. Deze lasten kunnen onder meer zijn verbonden aan de installatie van zogenaamde e-noses. In ieder geval is het uitgangspunt om de handhaving zoveel als mogelijk in samenwerking met andere provincies en zo mogelijk ook andere bestuursorganen te laten plaatsvinden (zie ook onder 8).

## 8. Uitvoering en handhaving

Handhaving van deze voorschriften kan – in theorie - zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk plaatsvinden. Wat betreft de bestuursrechtelijke handhaving wordt een onderscheid gemaakt tussen regels die rechtstreeks betrekking hebben op bij die regels aangewezen categorieën van inrichtingen en andere. Voor de eerste groep van regels is of het vergunningverlenend gezag of Burgemeester en Wethouders (voor niet-omgevingsvergunningplichtige inrichtingen) belast met de bestuursrechtelijke handhaving. Voor de regels voor activiteiten buiten inrichtingen zijn Gedeputeerde Staten bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang.

Bestuursrechtelijke handhaving via een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom is overigens voor de handhaving van het ontgassingsverbod geen geschikt middel. Een dergelijk bestuursrechtelijk handhavingstraject is vaak een langdurige aangelegenheid en bestaat doorgaans uit de volgende stappen: (voor)waarschuwingbrief – vooraankondiging last onder dwangsom of hoorbrief – last onder dwangsom – (informele) inningsbrief – invorderingsbeschikking. Met een last onder bestuursdwang of een last onder dwangsom is gewoonlijk beoogd een eind te maken aan een illegale situatie. De handhaving van het ontgassingsverbod is daarentegen vooral gericht op het voorkomen van een overtreding van dit verbod. Een bestraffende sanctie is met andere woorden bij dit wijzigingsbesluit meer op zijn plaats. De inzet van het instrument van een bestuurlijke boete zou voor deze gevallen meer geëigend zijn. Deze bevoegdheid kent de Wet milieubeheer niet.<sup>26</sup>

Tegen deze achtergrond ligt strafrechtelijk optreden bij overtreding van het ontgassingsverbod dan ook voor de hand. Op overtreding van het ontgassingsverbod is met toepassing van artikel 150 van de Provinciewet straf gesteld. Overtreding van het ontgassingsverbod is een economisch delict.<sup>27</sup> Met het toezicht op de naleving van dit wijzigingsbesluit zijn de door Gedeputeerde Staten aangewezen ambtenaren belast.<sup>28</sup> Het gaat in ieder geval om ambtenaren van de regionale omgevingsdiensten. Deze ambtenaren zijn ook met de opsporing van de strafbaar gestelde feiten belast, indien zij door de minister van Veiligheid en Justitie zijn geweest (de zogenaamde buitengewone opsporingsambtenaren of te wel boa's). Verder zijn medewerkers van het landelijke politiekorps belast met de opsporing van de strafbaar gestelde feiten.<sup>29</sup>

Het toezicht zal naar verwachting vooral worden uitgeoefend op rijkswateren (Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek). Daarop vindt het overgrote deel van het vervoer van benzeen en benzeenhoudende mengsels in deze provincie plaats.

Het vereiste toezicht zal waar mogelijk, vooral op basis van nauwe samenwerking tussen de bestuurlijke toezichthouder van de provincie, de toezichthouders van andere provincies, en het landelijk politiekorps worden uitgeoefend. Ook kan samenwerking plaatsvinden met de toezichthouders van andere diensten, zoals van Havendiensten en Rijkswaterstaat.

Het ontgassen is verboden voor benzeenhoudende stoffen met een bepaald UN-nummer. Dit nummer is bij het vervoer onder meer op de labels van een tank en in de vervoersdocumenten aangegeven. Dit nummer maakt zowel naleving van het wijzigingsbesluit als het toezicht op de naleving door de controlerende instanties relatief eenvoudig.

<sup>24</sup> Artikel 15.21 jo. 15.20 Wet milieubeheer.

<sup>25</sup> Zie [Circulaire schadevergoedingen en milieubeleid](#) (Stcrt. 1997, nr. 246).

<sup>26</sup> Dit zal naar verwachting veranderen met de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

<sup>27</sup> Artikel 1a van de Wet op de economische delicten.

<sup>28</sup> Artikel 18.1a, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer jo. 5.10, derde lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

<sup>29</sup> Artikel 141 Wetboek van Strafvordering.

In de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland is met het oog op het toezicht op de naleving een netwerk van zogenaamde e-noses (elektrische neuzen) ontwikkeld. Met e-noses kunnen veranderingen in de luchtkwaliteit worden gemeten. De e-nose kan een bijdrage leveren aan de signalering van verhoogde benzeenconcentraties op een bepaalde plaats en daarmee de toezichthoudende diensten sneller op het spoor zetten van een eventuele ontgassing. Op dit moment wordt door ons nagegaan of het zinvol is een aantal e-noses langs vaarwegen in de provincie Utrecht te plaatsen.

Ook kan, eveneens in samenspraak met andere instanties, worden gekeken naar de mogelijkheden van vormen van 'administratieve naleving'. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een registratie van de verwijdering van restladingdampen via een ontgassingsinstallatie. Via zo'n registratie kan gemakkelijk worden aangetoond dat een schip op een milieuverantwoorde wijze van de restladingdampen is ontdaan. Zie hiervoor verder de toelichting op artikel 30d in relatie tot de voor de handhaving relevante documentatie, het vervoersdocument en de reisregistratie.

## 9. Stillegebieden

### 9.1 Mogelijkheid ontheffing voor enkele evenementen in stille kern van stiltegebied

De PMV bevat regels ter bescherming van de stilte in stiltegebieden. Artikel 28 bevat verbodsbepalingen voor lawaaiige activiteiten, waarvan Gedeputeerde Staten in sommige gevallen ontheffing kunnen verlenen. Sinds 2013 is de mogelijkheid van ontheffing van de verbodsbepalingen beperkt tot locaties buiten de zogenaamde stille kern van een stiltegebied, op enkele uitzonderingen na. Gedeputeerde Staten kunnen alleen ontheffing verlenen voor een activiteit of evenement in de stille kern:

- In geval van zwaarwegende maatschappelijke belangen, als er geen geschikte alternatieve locatie buiten de stille kern is (artikel 30, tweede lid);
- Voor een beperkt aantal activiteiten/evenementen, aangeduid op de kaarten in de PMV, die al langere tijd binnen de stille kern worden gehouden (artikel 30, vierde lid) (verder 'uitzonderingsbepaling').

Bij de hernieuwde vaststelling van de PMV in 2013 is bij gemeenten geïnventariseerd welke activiteiten of evenementen in aanmerking zouden komen voor de uitzonderingsbepaling. Op grond hiervan zijn zes gevallen opgenomen. Inmiddels is gebleken dat destijds enkele evenementen of activiteiten niet zijn aangemeld, terwijl de betreffende gemeente er wel zeer aan blijkt te hechten dat deze mogelijk blijven. Daarom is burgemeester en wethouders van alle betrokken gemeenten gevraagd of er bestaande activiteiten/evenementen zijn die zij alsnog onder de uitzonderingsbepaling willen laten vallen. Hierop zijn door drie gemeenten in totaal vijf gevallen aangemeld. De overige gemeenten hebben geen gevallen aangedragen, of het bleek bij nader inzien te gaan om inrichtingen, die niet onder artikel 28 vallen, te weten activiteiten buiten de stille kern of activiteiten die vallen onder de vrijstellingen voor activiteiten als genoemd in artikel 29.

### 9.2 Aangedragen activiteiten/evenementen

De volgende gevallen zijn aangedragen:

- 1 Natuurijsbaan bij Eemdijk, gemeente Bunschoten, stiltegebied Eemland
- 2 Natuurijsbaan Tienhoven, gemeente Stichtse Vecht, stiltegebied Westbroek en omstreken
- 3 Gondelvaart, gemeente Eemnes, stiltegebied Eemland
- 4 Intocht Sinterklaas, gemeente Eemnes, stiltegebied Eemland
- 5 Schuurfeest, gemeente Eemnes, stiltegebied Eemland.

Ad 1: De natuurijsbaan wordt bij geschikte weersomstandigheden aangelegd in een weiland nabij Eemdijk. Activiteiten die vallen onder de verbodsbepalingen zijn parkeren in een weiland, gebruik van een ijsveegmachine en gebruik van een aggregaat. Deze activiteiten vinden alle plaats in de stille kern van stiltegebied Eemland.

Eemdijk is omgeven door het stiltegebied. Een locatie buiten het stiltegebied is vrijwel onmogelijk en de bufferzone van het stiltegebied is te klein. De verstoring blijft beperkt tot een korte periode tijdens een vorstperiode.

Ad 2: Bij geschikte weersomstandigheden richt IJsclub Trekpat Tienhoven een natuurijsbaan in op de trekpaten achter Laan van Niftarlake 58-62. De gemeente Stichtse Vecht heeft hiervoor evenementenvergunning verleend. Een deel van de ijsbaan en bijbehorende voorzieningen bevindt zich in de stille kern van stiltegebied Westbroek e.o., een deel in de bufferzone en een deel buiten het stiltegebied. Activiteiten die vallen onder de verbodsbepalingen zijn gebruik van ijsveegmachines,

gebruik van een aggregaat, muziek- en omroepinstallatie. Alleen gebruik van de ijsveegmachines vindt plaats in de stille kern.

De kern Tienhoven is omgeven door het stiltegebied, de trekgraten liggen er vrijwel volledig in. Een locatie buiten het stiltegebied is vrijwel onmogelijk en de bufferzone van het stiltegebied is te klein. De verstoring blijft beperkt tot een korte periode tijdens een vorstperiode.

Ad 3: Sinds 1990 vindt eenmaal in de circa vier jaar een gondelvaart over de Eemnesservaart plaats, als start van een feestweek. Hierbij wordt traditiegetrouw muziek afgespeeld op de versierde boten. In 2015 werd ook vuurwerk afgestoken vanaf een deelnemend vaartuig. Het traject van de gondelvaart voert over circa 1,2 km door stiltegebied Eemland (vrijwel geheel stille kern), het laatste gedeelte tot aan het evenemententerrein valt buiten het stiltegebied.

Er is geen alternatief vaarwater naar het evenemententerrein. De verstoring treedt éénmaal per 4 jaar op gedurende enkele uren.

Ad 4: De intocht van Sinterklaas in Eemnes vindt traditioneel plaats per vaartuig over de Eemnesservaart naar het evenemententerrein. Veel ouders en kinderen lopen mee. Om de aankomst te verlevendigen wordt al vanaf grote afstand muziek afgespeeld vanaf de boot. Het traject voert over ruim 2 km door stiltegebied Eemland (vrijwel geheel stille kern), waarvan ruim 1 km met muziek. Het laatste gedeelte nabij het evenemententerrein valt buiten het stiltegebied.

Er is geen alternatief vaarwater. De verstoring is kortdurend.

Ad 5: Dit schuurfeest heeft in het verleden meermalen plaatsgevonden op de locatie Geerenweg 12. Deze locatie ligt in de stille kern van stiltegebied Eemland in de gemeente Eemnes. In 2014, toen dit voor de eerste maal onder de aandacht van de provincie kwam, is ontheffing geweigerd.

De verstoring is kortdurend. Er zijn echter alternatieve locaties buiten het stiltegebied, of tenminste buiten de stille kern, waar eenzelfde feest kan worden georganiseerd.

Op grond van bovenstaande zijn de eerste vier gevallen toegevoegd aan de desbetreffende kaarten die behoren bij de verordening. Dat betekent dat Gedeputeerde Staten hiervoor ontheffing kunnen verlenen op grond van artikel 30, vierde lid. Het schuurfeest, geval 5, is niet opgenomen.

## **B. Artikelsgewijs**

### **Artikel 30a**

Een aantal definities is rechtstreeks overgenomen uit andere regelingen.

Onder ontgassen wordt verstaan het afvoeren van restladingdamp uit een ladingtank waarbij die dampen terechtkomen in de open lucht. Daaronder valt dus elke emissie van restladingdampen van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen in de atmosfeer, ongeacht de vraag of deze emissie plaatsvindt na het wassen van de ladingtank of niet. Dat neemt niet weg dat van restladingdamp geen sprake zal zijn bij een concentratie restladingdamp van benzeen of benzeenhoudende koolwaterstoffen lager dan de in artikel 30 c, eerste lid, aangegeven waarde. Het kan dus zijn dat een ladingtank na het wassen zodanig is gereinigd dat het ventileren van de ladingtank vanwege een te lage concentratie restladingdamp niet onder het ontgassingsverbod valt.

### **Artikel 30b**

In onderdeel 6.5 is deze verbodsbepaling toegelicht.

De omschrijvingen van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen zijn direct ontleend aan de zogenaamde lijst van gevaarlijke goederen die is opgenomen in tabel A van hoofdstuk 3.2 van het ADN. Met dit door de Verenigde Naties vastgestelde UN-nummer kan de aard van de lading worden geïdentificeerd.

Het ontgassen van restladingdampen benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen vanuit een ladingtank van een binnenschip is ook verboden anders dan tijdens de vaart. Voor een toelichting op de redenen voor deze ten opzichte van die van de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland verdergaande regeling wordt verwezen naar onderdeel 6.8.

### **Artikel 30c**

In onderdeel 6.7 is deze bepaling toegelicht.

### **Artikel 30d**

Dit artikel sluit aan bij een dienovereenkomstige uit de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks. Dit artikel bevat een aantal gevallen waarin het ontgassingsverbod niet van toepassing is. Dit houdt verband met de veronderstelling dat de concentratie benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen van de restladingdamp in de ladingtank dan lager is dan 10% onder de onderste explosiegrens of in ieder geval voldoende laag is.

Ten eerste wordt verondersteld dat dit het geval is wanneer kan worden aangetoond dat de drie voorafgaande ladingen niet bestonden uit benzeenhoudende restladingdampen. Van belang daarbij is onder meer het vervoerdocument, zoals omschreven in het ADN.<sup>30</sup> In dit document moet onder meer het UN-nummer van de vervoerde stof zijn aangegeven.<sup>31</sup> Dergelijke informatie moet het vervoersdocument ook bevatten voor lege, ongereinigde, ladingtanks.<sup>32</sup> Zowel de afzender als de vervoerder moeten gedurende een periode van ten minste drie maanden een kopie bewaren van het vervoersdocument en de bijkomende documentatie. Daarnaast is ook de zogenaamde reisregistratie van belang. De reisregistratie is verplicht voor tankschepen die “voor het vervoer van benzine (UN 1203) zijn aanvaard”.<sup>33</sup> Voor benzinevervoer mogen, net als voor de met dit wijzigingsbesluit gereguleerde stoffen, zogenaamde type C-schepen worden gebruikt. De reisregistratie is dus ook van toepassing op het vervoer van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen. De reisregistratie bevat informatie over de plaats en het tijdstip van het laden en lossen en het UN-nummer van de beladen en geloste stof. Verder moet voor benzine (UN 1203) de plaats van de ontgassingsinstallatie en het tijdstip van het gebruik daarvan worden aangegeven.<sup>34</sup> Deze laatste verplichting geldt (nog) niet voor benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen. Desalniettemin kan de reisregistratie op basis van bijvoorbeeld een afspraak tussen partijen als de schipper, de vervoerder, de verlader en/of de ontvanger, alsmede de exploitant van de ontgassingsinstallatie, wel informatie over het verwijderen van benzeen of benzeenhoudende koolwaterstoffen uit een ladingtank via zo'n ontgassingsinstallatie, bevatten. Met deze informatie kan gemakkelijk worden aangetoond dat is voldaan aan dit wijzigingsbesluit. Uiteraard moet wel kunnen worden aangetoond dat deze informatie in de reisregistratie in redelijkheid op waarheid berust.

Ook wanneer kan worden aangetoond dat de tank van het schip bij de voorafgaande belading voor meer dan 95% gevuld was met een andere stof dan vermeld in artikel 30b is het ontgassingsverbod niet van toepassing. Ook dan wordt verondersteld dat de restladingdamp in de ladingtank verwaarloosbare concentraties benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen bevat. De vullingsgraad van een tank kan worden aangetoond met behulp van de tanktabel en de ladingpapieren die op elk schip aanwezig zijn. De vullingsgraad wordt bepaald door per tank het volume van de lading conform de ladingpapieren te delen door het volume van de tank.

### **Artikel 30e**

De in dit artikel opgenomen uitzondering sluit aan bij een dienovereenkomstige uit de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks. Ontgassen is wel toegestaan bij drukverevning om veiligheidsredenen. De noodzaak tot drukverevning kan aan de orde zijn bij toenemende temperaturen en daarmee toenemende druk in de ladingtank van het schip. Drukverevning om veiligheidsredenen kan ook aan de orde zijn bij metingen en monsternames. De dampen verlaten dan via de veiligheidsoverdrukkleppen de tank.

Ook bij calamiteiten kan het ontgassen aan de orde zijn. Calamiteiten met een schip kunnen zich altijd voordoen en het zou de veiligheid niet ten goede komen marktpartijen te verplichten om tijdens een calamiteit of gedurende de herstelwerkzaamheden na een calamiteit de benzeenhoudende restladingdampen in de ladingtank van het schip te houden.

### **Artikelen 30f en 30g**

Op dit moment kan nog niet geheel worden voorzien wanneer naleving van het ontgassingsverbod, buiten de in de artikel 30d en 30e genoemde gevallen, in redelijkheid niet kan worden verlangd. Met deze artikelen wordt voorzien in de mogelijkheid van een door Gedeputeerde Staten te geven vrijstelling of een te verlenen ontheffing. Een vrijstelling heeft betrekking op een categorie gevallen, een ontheffing ziet op een individuele situatie.

### **Artikel 30h**

---

<sup>30</sup> 5.4.4.1 van deel 5 ADN.

<sup>31</sup> 5.4.1.1.2 van deel 5 ADN.

<sup>32</sup> 5.4.1.1.6.5 van deel 5 ADN.

<sup>33</sup> 8.1.11 van deel 8 ADN.

<sup>34</sup> 7.2.4.12 van deel 7 ADN.



In dit artikel is de mogelijkheid voor Gedeputeerde Staten vervat tot vaststelling van nadere regels. Dit biedt de mogelijkheid 'de techniek van de uitvoering' van dit wijzigingsbesluit te reguleren. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de mogelijkheid de vervoerder te verplichten tot het geven van bepaalde instructies aan de schipper en aan de mogelijkheid van 'administratieve naleving' (zie respectievelijk onderdelen 6.6 en 8).

#### **Onderdeel B**

Om het ontgassingsverbod van artikel 30b en 30c strafrechtelijk te kunnen handhaven, dient overtreding daarvan, gelet op de Wet op de economische delicten<sup>35</sup>, strafbaar gesteld te worden in de PMV zelf.

#### **Onderdelen C en D**

Aan de kaart van stiltegebied Eemland (bijlage 1 van dit besluit) en aan de kaart van stiltegebied Westbroek en omstreken (bijlage 2 van dit besluit) zijn aanduidingen toegevoegd van de natuurisbanen bij Eemdijk en Tienhoven, de gondelvaart en de intocht van Sinterklaas. Door die toevoeging kunnen Gedeputeerde Staten op grond van artikel 30, vierde lid, voor deze activiteiten in een stille kern ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen, gesteld in artikel 28.

---

<sup>35</sup> Artikel 1a, onder 1°.

## Bijlage bij Nota van toelichting

### Overzicht internationale, Europese en landelijke regels verband houdend met ontgassen

#### 1.1 Inleiding

Dit wijzigingsbesluit is ingebed in een uitgebreid stelsel van internationale, Europese en landelijke regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een regeling van de provincie moet daar inpassen. Het eerste deel van deze bijlage bevat een overzicht van die hogere regelgeving en van de regels van Duitsland en Vlaanderen, van de strekking daarvan in relatie tot het verwijderen van ladingresten en het ontgassen, en van de mogelijkheden en beperkingen van een provinciale regeling voor het ontgassen.

In het tweede deel wordt ingegaan op de notificatieplichten. Dat betreft de uit internationale en Europese regelgeving voortvloeiende verplichting voor nationale overheden om hun (voornemens van) regelgeving te notificeren

#### 1.2 Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN)

Het ADN is onder verantwoordelijkheid van de Verenigde Naties/Europese Commissie van Europa (ECE) in 2000 tot stand gekomen. Het ADN gaat alleen over het grensoverschrijdend vervoer van gevaarlijke goederen. Het ADN heeft drie doelen:

- a) de veiligheid van het vervoer over binnenwateren;
- b) de bescherming van het milieu in verband met ongevallen en incidenten;
- c) de ondersteuning van het (internationaal) transport en de internationale handel.

In de delen bij het ADN zijn de daadwerkelijke voorschriften voor het vervoer opgenomen. Indien aan die voorschriften is voldaan, is vervoer toegestaan.<sup>36</sup> Het is de verdragsluitende partijen niet toegestaan inbreuk te maken op dit recht. Inbreuk kan bijvoorbeeld worden gemaakt door het stellen van ten opzichte van het ADN aanvullende of afwijkende voorschriften. Ook de provincie Utrecht mag een dergelijke inbreuk niet maken. Dit uitgangspunt kent echter een aantal uitzonderingen. Ten eerste heeft iedere partij aangesloten bij het ADN het recht de toegang van gevaarlijke goederen tot zijn grondgebied aan regels te onderwerpen of te verbieden om andere redenen dan de veiligheid tijdens het vervoer.<sup>37</sup> Verder is afwijking of aanvulling mogelijk wanneer in het ADN in die mogelijkheid nadrukkelijk is voorzien. De voorschriften van het ADN gaan niet alleen over het vervoer van gevaarlijke stoffen als zodanig, maar ook over het vervoer van tanks met resten van gevaarlijke stoffen, zoals in restladingdampen. Regels zijn bijvoorbeeld gegeven voor het ontgassen. Deze zijn met name gericht op het voorkomen van ongevallen en van gezondheidsschade voor bijvoorbeeld bemanningsleden. De voorschriften gaan echter niet over de door het ontgassen veroorzaakte verontreiniging van het milieu en de daarbij horende gevaren voor de volksgezondheid. Regulering daarvan staat het ADN echter niet in de weg. In het ADN is immers aangegeven dat het ontgassen onder voornoemde voorwaarden is toegestaan, tenzij dit ontgassen is verboden op grond van internationale of nationale voorschriften.<sup>38</sup>

#### 1.3 Richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land

Met [Richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land](#) (richtlijn 2008/68/EG) zijn de voorschriften van het ADN integraal van toepassing op al het vervoer binnen de Europese Unie (EU). De ADN-voorschriften moeten dus ook in acht worden genomen bij het niet-grensoverschrijdend vervoer over binnenwateren binnen een lidstaat van de EU. In essentie is de structuur van deze vervoersrichtlijn vergelijkbaar met het ADN. Vervoer binnen de EU is toegestaan, mits is voldaan aan de voorschriften van het ADN.<sup>39</sup> Ook dit impliceert een verbod op inbreuk op de voorschriften van richtlijn 2008/68/EG via afwijkende of aanvullende nationale voorschriften. Voornoemde bepaling van het ADN over het ontgassen maakt eveneens deel uit van richtlijn 2008/68/EG. Dit betekent dat uit hoofde van richtlijn 2008/68/EG het lidstaten en dus ook de provincie is toegestaan het ontgassen op hun grondgebied te reguleren.

#### 1.4 Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De voorschriften van het ADN en richtlijn 2008/68/EG, zijn in ons land geïmplementeerd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, verder te noemen de Wvgs, het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen en de

---

<sup>36</sup> Artikel 4, tweede lid, ADN.

<sup>37</sup> Artikel 6 ADN.

<sup>38</sup> Rn. 7.2.3.7.0 van deel 7 ADN.

<sup>39</sup> Artikel 3 van richtlijn 2008/68/EG.

Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen. De Wvgs bevat regels in het belang van de openbare veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. "Deze veiligheid kan in het geding komen door voorvallen en ongevallen die zich tijdens de vervoershandelingen kunnen voordoen."<sup>40</sup>

## 1.5 Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

### 1.5.1 De regeling voor afval van de lading (vast en vloeibaar afval)

Het [Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart](#), verder te noemen het CDNI, is in 1996 onder verantwoordelijkheid van de Centrale Rijnvaartcommissie tot stand gekomen. Aangesloten partijen zijn de Rijnsoeverstaten met inbegrip van Luxemburg. Het CDNI gaat over de inname van scheepsafval ter verwerking en verwijdering daarvan. Onder scheepsafval valt onder meer afval van de lading. Dat is afval en afvalwater dat in verband met de lading aan boord van het schip achterblijft. Verder bevat het CDNI voorschriften voor de zogenaamde restlading. Het CDNI is niet van toepassing op scheepsafval in gasvormige toestand, zoals restladingdampen. Dat is niet met zoveel woorden in het CDNI aangegeven. De omschrijvingen en bepalingen gaan echter alleen over afval van de lading en restlading in vaste (zogenaamde droge lading) en vloeibare toestand. Via het CDNI moet scheepsafval van de lading zo min mogelijk ontstaan. Na lossing wordt vloeibare lading van een schip dan ook nagelensd of te wel nagelost. Daarna wordt een schip door middel van water of stoom soms gewassen. Een zogenaamde "bijzondere behandeling" is in het CDNI voorgeschreven voor de verwijdering van onder meer het waswater van benzeen (ladingnummer 8310), benzine-benzeenmengsels (3211), benzeenderivaten (8391) en benzeenkoolwaterstoffenderivaat (8191). De restanten daarvan moeten aan ontvangstinstallaties worden afgegeven en mogen in ieder geval niet worden geloosd.<sup>41</sup> Het CDNI is in ons land geïmplementeerd in het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart op grond van de Wet milieubeheer. Het CDNI is positief van invloed op de omvang van de problematiek van het ontgassen. Minder restlading betekent immers ook minder damp en dus minder luchtverontreiniging.

### 1.5.2 De voorliggende voorstellen voor het ontgassen in het kader van CDNI

Op dit moment liggen in CDNI-verband niet officiële voorstellen voor tot regeling van het ontgassen van binnenschepen. Op grond daarvan zal een meer integrale en uitgewerkte regeling worden gegeven voor het probleem van het ontgassen. Daarbij zullen diverse partijen betrokken bij de verwerking van restladingdampen zijn geadresseerd: de schipper, de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van een overslaginstallatie. Verder zal een regeling worden gegeven voor de financiële verantwoordelijkheid voor de kosten. Deze zal naar verwachting in hoge mate worden neergelegd bij de verlader. De verlader is degene die de vervoersopdracht heeft verleend. Het is op provinciaal niveau niet mogelijk een met de CDNI-voorstellen overeenkomstige regeling te treffen. Veel van de te adresseren partijen zijn bijvoorbeeld niet in ons land gevestigd, laat staan in deze provincie. Daarnaast biedt de Wet milieubeheer de provincies niet de mogelijkheid een financiële regeling te treffen voor een verantwoorde omgang met restladingdampen. Wel sluiten de voorstellen van het CDNI aan op diverse elementen van de milieuverordeningen van Noord-Brabant, Zuid-Holland en Utrecht. Te denken valt aan de in dit wijzigingsbesluit alsmede in de milieuverordening van Zuid-Holland vermelde en in de Brabantse milieuverordening toegepaste definitie voor restladingdamp waarbij wordt uitgegaan van een concentratie van 10% onder de onderste explosiegrens. In het kader van CDNI wordt verder een aanpak van het ontgassen van carcinogene, mutagene en reprotoxische restladingdampen voorgestaan. Ook dit sluit aan bij de uitgangspunten van onder meer het Utrechts beleidskader (zie onder 4) en dit wijzigingsbesluit.

## 1.6 Richtlijn 94/63/EG 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

Gaat het CDNI op dit moment niet rechtstreeks over restladingdampen, dat ligt anders met [richtlijn 94/63/EG van het Europees parlement en de Raad 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](#), verder te noemen de benzinedistributierichtlijn. De benzinedistributierichtlijn stelt regels voor het ontwerp en de inrichting van tanks voor het vervoer van benzine. Deze moeten zodanig zijn ontworpen dat restladingdampen na het lossen van de benzine in de tank blijven. Verder moeten de tanks van vervoermiddelen die

<sup>40</sup> TK 1994-1995, 23250, nr. 8, p. 21.

<sup>41</sup> Bijlage 2, Deel B, 6.0.1 van het CDNI.

benzine aan benzinestations of terminals leveren zodanig zijn ontworpen en geëxploiteerd dat zij retour dampen kunnen opvangen en opslaan: het ontgassen is met andere woorden niet toegestaan. Eisen zijn uiteraard ook gesteld aan de walinstallaties. Deze moeten de restladingdampen met benzine kunnen opvangen. Het toepassingsbereik van de richtlijn is beperkt. Nogal wat benzinesoorten vallen niet onder haar toepassingsbereik. Dit is voor Bondsrepubliek Duitsland mede aanleiding geweest de reikwijdte van de regeling voor het ontgassen uit te breiden (zie verder onder 1.7).

De betreffende richtlijn is in ons land geïmplementeerd in de Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 op grond van de Wvgs.

### **1.7 Duitsland en Vlaanderen**

Onze buurlanden hebben verdergaande voorschriften voor het ontgassen gegeven. Duitsland heeft vanaf 28 april 2012 de reikwijdte van de regeling voor het ontgassen uitgebreid. [Het Duitse ontgassingsverbod](#) heeft betrekking op alle brandstofmengsels en ruwe benzine, met inbegrip van een aantal van de onder dit wijzigingsbesluit vallende benzeenhoudende restladingdampen. De benzinedistributierichtlijn gaat alleen over een aantal categorieën van benzines en brandstofmengsels. Ook [in Vlaanderen](#) gelden eisen voor het ontgassen die verdergaan dan in ons land tot op heden gebruikelijk is.

## **2 Notificatieplichten**

### **2.1 Richtlijn 2008/68/EG en de benzinedistributierichtlijn**

Richtlijn 2008/68/EG bevat de verplichting de Commissie de tekst mee te delen van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht die zij op het onder deze richtlijn vallend gebied vaststellen.<sup>42</sup> Een vergelijkbare bepaling is opgenomen in de benzinedistributierichtlijn.<sup>43</sup> Richtlijn 2008/68/EG laat het recht voor lidstaten om op andere gronden dan veiligheid, zoals de bescherming van het milieu, het vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied te regelen of te verbieden, onverlet.<sup>44</sup> De bescherming van het milieu valt met andere woorden buiten de reikwijdte van richtlijn 2008/68/EG (de veiligheid) en behoeft om die reden niet te worden genotificeerd.

Ook valt dit wijzigingsbesluit buiten de reikwijdte van de benzinedistributierichtlijn. De reikwijdte daarvan is bepaald door de omschrijving van de stoffen waarop deze betrekking heeft. De benzinedistributierichtlijn heeft met andere woorden geen betrekking op het ontgassen van benzeenhoudende koolwaterstoffen, zoals in dit wijzigingsbesluit is omschreven.

### **2.2 Richtlijn 98/48/EG betreffende de informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij**

Op grond van [richtlijn 98/48/EG](#) van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende de informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG 1998, L 204/37), zoals gewijzigd bij Richtlijn nr. 98/48/EG van het Europees Parlement van 20 juli 1998 (PbEG 1998, L 217/18), geldt de verplichting voor lidstaten normen en technische voorschriften, die zij voornemens zijn vast te stellen, bij de Europese Commissie te notificeren. De bedoeling van deze procedure is, dat de Commissie en de overige lidstaten kunnen nagaan of die normen en technische voorschriften zullen leiden tot kwantitatieve invoerbeperkingen of maatregelen van gelijke werking, welke ingevolge artikel 30 van het EG-Verdrag zijn verboden. Onder een technisch voorschrift wordt verstaan een technische specificatie of een andere eis (..) voor de verhandeling (..) of het gebruik in een lidstaat of in een groot deel van een lidstaat (..).

Door het kabinet is met het oog op de efficiency en eenduidigheid een voor de gehele overheid geldende [notificatiehandleiding](#) opgesteld. Daarin is vermeld dat regels van afzonderlijke provincies naar hun aard territoriaal beperkt zijn en dus geen notificatie behoeven.

### **2.3 Richtlijn 2006/123/EG betreffende diensten op de interne markt**

[Richtlijn 2006/123/EG](#) van het Europees parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt, verder te noemen de Dienstenrichtlijn, richt zich op het wegnemen van de belemmeringen voor de toegang tot en de uitoefening van diensten binnen de EU.<sup>45</sup> Op grond van de Dienstenrichtlijn geldt een notificatieplicht voor lidstaten, inclusief gemeenten en provincies, ten

<sup>42</sup> Artikel 10, derde lid, van richtlijn 2008/68/EG

<sup>43</sup> Artikel 10, tweede lid, van de benzinedistributierichtlijn.

<sup>44</sup> Overweging 11 van richtlijn 2008/68/EG.

<sup>45</sup> PbEU 2006, L 376/36.

aanzien van eisen die na 28 december 2006 in de nationale wetgeving worden opgenomen dan wel gewijzigd.<sup>46</sup> De Dienstenrichtlijn ziet in beginsel op een grote verscheidenheid aan diensten. De Dienstenrichtlijn is echter niet van toepassing op diensten van vervoer die onder de werkingssfeer van titel V van het EG-verdrag vallen. Dat is bij het vervoer van gevaarlijke stoffen het geval. Om die redenen zal dit wijzigingsbesluit en de op grond daarvan vastgestelde uitvoeringsregels in het kader van de Dienstenrichtlijn niet worden genotificeerd.

---

<sup>46</sup> Artikel 15, zevende lid, respectievelijk 39, vijfde lid, Dienstenrichtlijn.