

Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer

VRM

«Wet milieubeheer»

22 december 1995/Nr. MJZ95031890
Centrale Directie Juridische Zaken
Afdeling Wetgeving

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Gelet op richtlijn nr. 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations (PbEG L 365), alsmede gelet op de artikelen 8.44, 8.45 en 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

Paragraaf 1. Definities

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *benzine*: aardoliederivaat, met of zonder additieven, met een volgens de Reidmethode¹ bepaalde dampdruk van 27,6 kilopascal of meer, dat voor gebruik als brandstof voor motorvoertuigen is bestemd, met uitzondering van vloeibaar petroleumgas (LPG);
- b. *damp*: gasvormige, uit benzine vervluchtigende verbinding;
- c. *benzinestation*: inrichting of deel van een inrichting waar brandstoftanks van motorvoertuigen met benzine uit vaste opslagtanks worden gevuld;
- d. *terminal*: inrichting of deel van een inrichting voor de opslag van benzine of overslag van benzine in mobiele tanks;
- e. *mobiele tank*: over de weg, per spoor of over het water vervoerde tank die wordt gebruikt voor het vervoer van benzine van een terminal naar een andere terminal of naar een benzinestation;
- f. *opslaginstallatie*: vaste tank op een terminal voor het opslaan van benzine;
- g. *overslaginstallatie*: installatie op een terminal voor het laden van benzine in mobiele tanks, die, indien het een installatie voor het laden van tankwa-

gens betreft, mede één of meer laadportalen omvat;

h. *vul- en opslaginstallatie van een benzinestation*: vaste tankinstallatie met de daarbij behorende leidingen en appendages op een benzinestation;

i. *laadportaal*: constructie op een terminal waar te allen tijde benzine in één tankwagen tegelijk kan worden geladen;

j. *bestaande terminals, opslaginstallaties, overslaginstallaties en benzinestations*: terminals, opslaginstallaties, overslaginstallaties en benzinestations die voor 31 december 1995 in werking waren of waarvoor voor 31 december 1995 een vergunning krachtens artikel 8.1 van de Wet milieubeheer is verleend;

k. *nieuwe opslaginstallaties*: opslaginstallaties die eerst na 30 december 1995 in werking zijn gebracht of waarvoor eerst na 30 december 1995 een vergunning krachtens artikel 8.1 van de Wet milieubeheer is verleend;

l. *debiet*: de in de drie voorgaande jaren gemeten grootste totale jaarlijkse hoeveelheid benzine die van een opslaginstallatie van een terminal is overgeslagen in mobiele tanks of vanuit mobiele tanks naar een benzinestation is overgeslagen;

m. *dampsterugwinningseenheid*: installatie voor de terugwinning van benzine uit damp, met inbegrip van eventuele buffertanksystemen van een terminal;

n. *voorlopige dampopslag*: voorlopige dampopslag in een tank met vast dak op een terminal voor latere overbrenging naar en terugwinning op een andere terminal, daaronder niet begrepen de overbrenging van damp van de ene naar de andere opslaginstallatie op een terminal;

o. *ship*: een binnenschip zoals bedoeld in hoofdstuk 1 van richtlijn nr.

82/714/EEG van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (PbEG L 301);

p. *bevoegd gezag*: het bestuursorgaan dat bevoegd is een vergunning krachtens artikel 8.1 van de Wet milieubeheer voor de betrokken inrichting te verlenen;

q. *tankverhuurbedrijf*: terminal die uitsluitend is bestemd voor het verhuren van tankcapaciteit aan derden en waarvan de opslaginstallaties mede zijn bedoeld voor het opslaan van andere stoffen, preparaten of producten dan benzine.

Paragraaf 2. Opslag- en overslaginstallaties op terminals

Artikel 2

Degene die een terminal drijft, dient, behalve aan de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden, wat betreft een opslaginstallatie te voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage I.

Artikel 3

1. Degene die een terminal drijft, dient, behalve aan de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden, wat betreft een overslaginstallatie te voldoen aan de voorschriften die zijn opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage II, alsmede het bepaalde in artikel 4.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op bestaande terminals met een debiet van minder dan 10 000 ton per jaar.

Artikel 4

1. Tot 1 januari 2005 dient een overslaginstallatie ten minste één laadportaal te omvatten dat voldoet aan de specificaties zoals opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage III.

2. Met ingang van 1 januari 2005 dienen alle laadportalen van overslaginstallaties te voldoen aan de specificaties zoals opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage III.

Paragraaf 3. Vul- en opslaginstallaties van benzinestations

Artikel 5

1. Degene die een benzinestation drijft, dient, behalve aan de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden, wat betreft een vul- en opslaginstallatie te voldoen aan de voorschriften zoals opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage IV.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op:

- a. een benzinstation dat wordt aangemerkt als een tankstation voor het wegverkeer waarop het Besluit tankstations milieubeheer van toepassing is of een tankstationgedeelte waarop het Besluit herstellinrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer van toepassing is;
- b. een benzinstation met een debiet van minder dan 100 m³ per jaar.

Paragraaf 4. Slot- en overgangsbepalingen

Artikel 6

1. Wat betreft bestaande opslaginstallaties is artikel 2 van toepassing met ingang van 1 januari 1999.
2. Wat betreft bestaande opslaginstallaties van tankverhuurbedrijven is artikel 2 van toepassing met ingang van:
 - a. 1 januari 1999 voor een terminal met een debiet van meer dan 50 000 ton per jaar;
 - b. 1 januari 2002 voor een terminal met een debiet van meer dan 25 000 ton per jaar;
 - c. 1 januari 2005 voor overige terminals.

Artikel 7

1. Wat betreft bestaande overslaginstallaties is artikel 3, eerste lid, van toepassing met ingang van 1 januari 1998.
2. Wat betreft bestaande overslaginstallaties van tankverhuurbedrijven is artikel 3, eerste lid, van toepassing met ingang van:
 - a. 1 januari 1999 voor een terminal met een debiet van meer dan 150 000 ton per jaar;
 - b. 1 januari 2002 voor een terminal met een debiet van meer dan 25 000 ton per jaar;
 - c. 1 januari 2005 voor overige terminals.

Artikel 8

1. Op bestaande benzinstations met een debiet van meer dan 1000 m³ per jaar is artikel 5 van toepassing met ingang van 1 januari 1999.
2. Op bestaande benzinstations die gevestigd zijn onder permanente woon- of werkruimten is artikel 5 van toepassing met ingang van 1 januari 1999.
3. Op bestaande benzinstations met een debiet van meer dan 500 m³ per

jaar is artikel 5 van toepassing met ingang van 1 januari 2002.

4. Op de overige bestaande benzinstations is artikel 5 van toepassing met ingang van 1 januari 2005.

Artikel 9

Indien voor het opslaan van benzine in een ondergrondse tank voorschriften krachtens het Besluit opslaan in ondergrondse tanks van toepassing zijn, gelden die voorschriften tenzij daarvoor krachtens deze regeling andere voorschriften van toepassing zijn.

Artikel 10

Deze regeling treedt in werking met ingang van 31 december 1995.

Artikel 11

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer.

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

's-Gravenhage, 22 december 1995.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Margaretha de Boer.

¹ Gepubliceerd als ASTM D 5191-93a (ASTM Standards on Petroleum Products and Lubricants, American Society for Testing and Materials, Philadelphia, Pa., August, 1993).

Bijlage I behorende bij artikel 2 van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer

Voorschriften voor opslaginstallaties op terminals

1. De buitenwand en het uitwendige dak van bovengrondse tanks dienen te worden geschilderd in een kleur met een totale stralingshittereflectie van 70% of meer. Deze werken kunnen zo worden gepland dat zij een onderdeel vormen van de gewone onderhoudsbeurten van de tanks binnen een termijn van drie jaar na het van toepassing worden van dit voorschrift. Dit voorschrift is niet van toepassing op tanks die zijn verbonden met een dampterugwinningseenheid die voldoet aan de voorschriften van bijlage II.
2. Tanks met een uitwendig drijvend dak dienen te worden voorzien van een primaire afdichting om de ringvor

mige ruimte tussen de tankwand en de buitenste rand van het drijvende dak af te dichten en van een secundaire afdichting die boven de primaire afdichting is aangebracht. De afdichtingen dienen zodanig te zijn ontworpen dat in vergelijking met een vergelijkbare tank met vast dak zonder dampbeheersingsvoorzieningen (dat wil zeggen een tank met vast dak en alleen een vacuüm/overdrukplep) in totaal 95% of meer van de damp wordt vastgehouden.

De afdichtingen dienen zodanig te worden onderhouden dat het rendement van de afdichtingen in de praktijk een zo gering mogelijke afwijking vertoont ten opzichte van het hierbedoelde ontwerp-rendement.

3. Alle nieuwe opslaginstallaties op terminals waarvoor dampterugwinning overeenkomstig de voorschriften van bijlage II is voorgeschreven, moeten:

- a. tanks met een vast dak zijn die overeenkomstig de voorschriften van bijlage II met de dampterugwinningseenheid zijn verbonden, of
- b. ontworpen zijn met hetzij een uitwendig, hetzij een inwendig drijvend dak, dat is voorzien van primaire en secundaire afdichtingen om te voldoen aan de prestatievoorschriften genoemd onder 2.

4. Bestaande tanks met vast dak moeten:

- a. verbonden zijn met een dampterugwinningseenheid overeenkomstig de voorschriften van bijlage II, of
- b. een inwendig drijvend dak hebben met een primaire afdichting die zodanig dient te zijn ontworpen dat in vergelijking met een vergelijkbare tank met vast dak zonder dampbeheersingsvoorzieningen in totaal 90% of meer van de damp wordt vastgehouden.

Het inwendig drijvend dak en de primaire afdichting dienen zodanig te worden onderhouden dat het rendement daarvan in de praktijk een zo gering mogelijke afwijking vertoont ten opzichte van het hierbedoelde ontwerp-rendement.

5. De onder 3 en 4 genoemde voorschriften voor dampbeheersingsvoorzieningen zijn niet van toepassing op tanks met vast dak van terminals waar voorlopige dampopslag overeenkomstig bijlage II is toegestaan.

Bijlage II behorende bij artikel 3 van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer

Voorschriften voor overslaginstallaties op terminals

1. Verplaatsingsdampen uit mobiele tanks die worden gevuld, dienen via een dampdichte leiding te worden teruggevoerd naar een dampterugwinningsseenheid om in de terminal te worden teruggewonnen.
2. Voorschrift 1 is niet van toepassing op het vullen van tankwagens langs de bovenzijde, zolang deze wijze van vullen toegestaan is.
3. Op terminals waar benzine in schepen wordt overgeslagen kan een dampterugwinningsseenheid worden vervangen door een dampverbrandingsseenheid, wanneer dampterugwinningsseenheid onveilig of technisch onmogelijk is vanwege de hoeveelheden retour damp. De voorschriften voor de emissies van de dampterugwinningsseenheid in de atmosfeer zijn eveneens van toepassing op de dampverbrandingsseenheid.
4. Op terminals met een debiet van minder dan 25 000 ton per jaar kan onmiddellijke dampterugwinning op de terminal worden vervangen door voorlopige dampopslag.
Op terminals waarbij de tanks met vast dak zijn aangesloten op een systeem van voorlopige dampopslag, dienen de dampen die worden verplaatst door het vullen van mobiele tanks met benzine vanuit de tanks met vast dak, via een dampdichte leiding te worden toegevoerd naar de voorziening voor voorlopige dampopslag, en dienen de dampen die worden verplaatst door het vullen van de vast-dak-tanks met benzine vanuit een mobiele tank via een dampdichte leiding te worden teruggevoerd naar de mobiele tank van waaruit de benzine wordt geleverd. Vulwerkzaamheden mogen alleen plaatsvinden, indien genoemde voorzieningen aanwezig zijn en naar behoren werken.
- 5.1 De gemiddelde concentratie van dampen in de afvoer van de dampterugwinningsseenheid – gecorrigeerd voor de verdunning tijdens de behandeling – mag niet meer bedragen dan:
 - a. 10 g/Nm³ gedurende één uur in het geval van belading van tankwagens;
 - b. 10 g/Nm³ gedurende één uur in het geval van belading van mobiele tanks die per spoor worden vervoerd;

- c. 20g/Nm³ gedurende één uur in het geval van belading van schepen.
In het geval van belading van schepen kan het bevoegd gezag bij het verlenen of wijzigen van de vergunning in de daaraan verbonden voorschriften een andere eis aan bedoelde concentratie stellen, met dien verstande dat bedoelde concentratie niet meer mag bedragen dan 35 g/Nm³ gedurende één uur en die andere eis betrekking heeft op een dampterugwinningsseenheid bij een tankverhuurbedrijf die tevens wordt gebruikt voor het verwerken van andere koolwaterstoffen dan benzine of benzinecomponenten, in verband waarmee die andere eis gerechtvaardigd is.
- 5.2 De gemiddelde concentratie, bedoeld in voorschrift 5.1, van een dampterugwinningsseenheid die voor 31 december 1995 in werking was of waarvoor voor 31 december 1995 een vergunning krachtens artikel 8.1 van de Wet milieubeheer is verleend, mag niet meer bedragen dan 35g/Nm³ gedurende één uur dan wel, in geval een lagere concentratienorm in de aan de vergunning verbonden voorschriften is opgenomen, niet meer bedragen dan die lagere concentratienorm.
6. De emissie van een dampterugwinningsinstallatie of een dampverbrandingsinstallatie wordt ten minste één maal in de drie jaar door middel van een meting vastgesteld. Deze meting moet worden uitgevoerd onder representatieve omstandigheden en volgens een daartoe geschikte meet- en analysemethode. Het bevoegd gezag bepaalt in de aan de vergunning verbonden voorschriften welke meet- en analysemethode geschikt is. Voor het tijdstip waarop aan deze verplichting door het bevoegd gezag uitvoering moet zijn gegeven met betrekking tot vergunningen die voor 31 december 1995 voor bestaande overslaginstallaties zijn verleend, is artikel 7 van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer van overeenkomstige toepassing.
Tevens dient de emissie te worden gemeten binnen zes maanden na in gebruikname van de installatie en binnen zes maanden na elke ingrijpende wijziging van de installatie. Het bevoegd gezag kan bij het verlenen of wijzigen van de vergunning in de daaraan verbonden voorschriften, indien nodig, een hogere frequentie van de controlemetingen voorschrijven.
 7. De metingen moeten gedurende

- één volle werkdag (minimaal 7 uur) met normaal debiet worden verricht.
8. De metingen kunnen continu of intermitterend zijn. In het geval van intermitterende metingen moeten ten minste vier metingen per uur worden gedaan.
9. De totale meetfout als gevolg van de gebruikte apparatuur, het kalibratiegas en het toegepaste procédé mag niet meer dan 10% van de gemeten waarde bedragen.
10. De gebruikte apparatuur moet ten minste in staat zijn concentraties van niet hoger dan 3 g/Nm³ te meten.
11. De nauwkeurigheid moet minstens 95% van de gemeten waarde bedragen.
12. De aansluitingen en leidingen worden regelmatig en zoveel als redelijkerwijs nodig is op lekken gecontroleerd.
13. De vulwerkzaamheden bij het laadportaal worden onderbroken in geval van een damplek. De voorziening om een dergelijke onderbreking tot stand te brengen moet op het laadportaal zijn geplaatst.
14. Zolang het vullen langs de bovenzijde van mobiele tanks toegestaan is en plaatsvindt, dient het uiteinde van de vularm dichtbij de onderzijde van de mobiele tank te worden gehouden om spatten tijdens het vullen te voorkomen.

Bijlage III behorende bij artikel 4 van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer

Specificaties met betrekking tot laadportalen voor vulling langs de onderzijde, dampopvang en overloopbeveiliging van Europese tankwagens

1. Koppelingen

- 1.1 De vloeistofaansluiting aan de vularm moet een vrouwelijke aansluiting zijn die gekoppeld kan worden aan een mannelijke API-adapter van 4 inch (101,6 mm) op het voertuig, zoals gedefinieerd door:
 - API Recommended Practice 1004, Seventh Edition, November 1988; Bottom loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1, Type of Adapter used for Bottom Loading).
- 1.2 De dampopvangaansluiting op de dampopvangslang van het laadportaal moet een vrouwelijke nok-groefverbinding zijn die gekoppeld kan worden aan een mannelijke nok-groef-

adapter van 4 inch (101,6 mm) op het voertuig, zoals gedefinieerd door:
– API Recommended Practice 1004, Seventh Edition, November 1988; Bottom loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2, Vapour-Recovery Adapter).

2. Vulvoorwaarden

2.1 Het normale vloeistoflaaddebiet moet 2 300 liter per minuut (ten hoogste 2 500 liter per minuut) per vularm zijn.

2.2 Bij piekbelasting van de terminal mag het dampopvangsysteem van het laadportaal, met inbegrip van de dampsterugwinningseenheid, een maximale tegendruk van 55 millibar aan de laadportaalzijde van de dampopvang-aansluiting op de dampopvangslang teweegbrengen.

3. Verbinding met de voertuigmassaloverlooptdetectie

3.1 Het laadportaal moet voorzien zijn van een overlooptdetectiebedieningseenheid die, verbonden met het voertuig, een faalveilig vultoeletingssignaal geeft, voor zover geen compartimentoverloopsensoren een hoog peil signaleren.

3.2 De bedieningseenheid van het laadportaal moet voorzien zijn van een kabel waaraan een contrastekker is bevestigd die via een standaard 10-pens elektrische contactdoos verbonden moet worden met de stekker op het voertuig.

3.3 De bedieningseenheid van het laadportaal moet zowel voor tweedraadstermistor sensoren met negatieve temperatuurcoëfficiënt, tweedraads-optische sensoren als voor vijfdraads-optische sensorsystemen op het voertuig geschikt zijn.

3.4 Het voertuig moet met het laadportaal verbonden zijn via de gemeenschappelijke retourdraad van de overloopsensoren, die via het chassis van het voertuig verbonden moet zijn met pen 10 van de stekker. Pen 10 van de contrastekker moet verbonden zijn met de omsluiting van de bedieningseenheid, die verbonden moet zijn met de aarding van het laadportaal.

4. Plaats van de verbindingen

4.1 Bij het ontwerp van de vloeistoflaad- en dampopvangvoorzieningen aan het laadportaal moet worden uitgegaan van een verbindingssysteem op

het voertuig dat aan de volgende eisen voldoet:

- de hoogte van de hartlijn van de vloeistofadapters bedraagt ten hoogste 1,4 meter (ongeladen), ten minste 0,5 meter (geladen) en bij voorkeur 0,7 à 1,0 meter;
- de horizontale afstand tussen de adapters mag niet minder bedragen dan 0,25 meter (bij voorkeur ten minste 0,3 meter);
- alle vloeistofadapters moeten zich binnen een lengte van ten hoogste 2,5 meter bevinden;
- de dampopvangadapter moet zich bij voorkeur rechts van de vloeistofadapters bevinden op een hoogte van ten hoogste 1,5 meter (ongeladen) en ten minste 0,5 meter (geladen).

5. Beveiligingen

5.1 Aarding/overlooptdetectie

Laden is uitsluitend toegestaan wanneer door de gecombineerde aardings/overlooptbedieningseenheid het vultoeletingssignaal is gegeven. In geval van overloop of onderbreking van de aarding van het voertuig moet de bedieningseenheid van het laadportaal de vulcontroleklep aan het laadportaal sluiten.

5.2 Dampopvangdetectie

Laden is uitsluitend toegestaan wanneer de dampopvangslang met het voertuig is verbonden en de verplaatste damp vrij van het voertuig naar de dampopvangvoorziening van de terminal kan stromen.

Bijlage IV behorende bij artikel 5 van de Regeling op-, overslag en distributie benzine milieubeheer

Voorschriften voor vul- en opslaginstallaties van benzinestations

1. Het benzinestation moet zodanig zijn uitgevoerd dat bij het vullen van een vaste opslagtank met benzine de uit deze opslagtank verdreven dampen door een gasdichte retourleiding kunnen worden teruggevoerd naar het reservoir van de tankwagen die de benzine levert (dampretour stage 1). Het systeem moet zo zijn ontworpen dat drukopbouw zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Indien een vacuümdrukklep wordt toegepast mag de drukopbouw in het gehele systeem niet meer bedragen dan de openingsdruk van de desbetreffende klep. Deze openingsdruk mag niet meer bedragen dan 3,92 kPa.

2. Indien benzine wordt aangeleverd is het terugvoeren van de uit de vaste opslagtank verdreven benzinedampen met de in voorschrift 1 bedoelde voorziening verplicht.

3. De aansluitpunten van de vulleringen en de dampretourleidingen op het benzinestation moeten zodanig zijn uitgevoerd dat verwisseling van de vullerslang en de dampretourleiding van en naar de tankwagen uitgesloten is.

4. Het vullen van een vaste opslagtank mag niet plaatsvinden indien de dampretourleiding lek is.

Toelichting

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling dient ter uitvoering van de 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 (PbEG L 365).

De richtlijn heeft tot doel door middel van het stellen van technische eisen aan op- en overslaginstallaties van benzine, alsmede mobiele tanks de emissies van benzine vrijkomend bij de opslag en distributie van benzine te voorkomen en te beperken. Deze emissies dragen namelijk bij aan de vorming van fotochemische oxidanten zoals ozon. Hoge concentraties van fotochemische oxidanten zijn schadelijk voor de volksgezondheid en kunnen schade toebrengen aan vegetatie en materialen. De stoffen spelen een belangrijke rol bij de vorming van de zogenaamde zomersmog. Dit is een probleem dat in heel Europa speelt. Vanwege het grensoverschrijdende karakter van het probleem en het internationale karakter van de distributie van benzine is de hiervoor genoemde richtlijn tot stand gebracht.

De richtlijn is van toepassing op de procédés, installaties, voertuigen en schepen die gebruikt worden voor opslag, laden en vervoer van benzine van een terminal naar een andere terminal of naar een benzinestation. Het betreft hier enerzijds vergunningplichtige inrichtingen behorend tot categorieën die krachtens de Wet milieubeheer zijn aangewezen bij het Inrichtingen- en vergunningbesluit

milieubeheer (IVB); in casu categorie 5.1 en 5.3, vermeld in Bijlage I, van het IVB. Anderzijds stelt de richtlijn eisen aan mobiele tanks.

Op 31 december 1995 dient de richtlijn geïmplementeerd te zijn in de Nederlandse regelgeving.

2. De Nederlandse situatie

In Nederland komt jaarlijks ongeveer 20 kiloton VOS vrij bij de opslag, de overslag en het transport van benzine, hetgeen ongeveer 10% is van de totale jaarlijkse emissie van VOS in Nederland. Ter beperking van deze emissies zijn technische voorzieningen beschikbaar, met name afdichtingen bij opslagtanks en installaties voor dampsterugwinning. Deze maatregelen maken ook deel uit van de Bestrijdingsstrategie KWS2000.

a. KWS2000

De Bestrijdingsstrategie KWS2000 is een afspraak tussen rijksoverheid, provincies, gemeenten en bedrijfsleven met als doelstelling om in 2000 een reductie van de emissies van vluchtige organische stoffen te bereiken van 50% ten opzichte van het emissieniveau in 1981. Daartoe zijn per bedrijfstak maatregelen omschreven welke voor de betrokken bedrijfstak in aanmerking komen als zijnde zekere, voorwaardelijke en onzekere maatregelen. Zekere maatregelen zijn maatregelen waarvan is afgesproken dat ze zullen worden uitgevoerd; de voorwaardelijke maatregelen worden pas uitgevoerd als aan bepaalde voorwaarden (bijv. onderzoeken, internationale ontwikkelingen) is voldaan; de onzekere maatregelen zijn maatregelen waarvan de uitvoerbaarheid nog niet vaststaat en aanvullend onderzoek nodig is voor de technische toepasbaarheid.

De Bestrijdingsstrategie KWS2000 is in februari 1989 aan de Tweede Kamer aangeboden¹, en de in de strategie vastgelegde afspraken zijn als actiepunten opgenomen in het Nationaal MilieubeleidsPlan².

De maatregelen uit de Bestrijdingsstrategie KWS2000 hebben onder meer betrekking op de op- en overslag van benzine en van andere koolwaterstoffen (o.a. ruwe olie, nafta) met een dampspanning van meer dan 1 kPa. In de Bestrijdingsstrategie KWS2000 waren deze maatregelen voor een deel

als zekere en voor een ander deel als voorwaardelijke maatregelen opgenomen. Zo waren het aanbrengen van dubbele afdichtingen bij tanks met uitwendig drijvende daken en het installeren van inwendig drijvende daken bij vast-dak-tanks in de Bestrijdingsstrategie KWS2000 omschreven als zekere maatregelen, waarvan de uitvoering in de periode 1988 - 1996 zou plaatsvinden. Een voorwaardelijke maatregel was het terugvoeren van dampen bij de belading van tankauto's en binnenvaartschepen. Voorwaarde was dat ook in België en Duitsland beslissingen waren genomen tot het verplicht stellen van dampretour. Door het aannemen van de richtlijn in december 1994 is niet alleen de voorwaardelijkheid van deze maatregel opgeheven, maar zal dampretour in de gehele EU worden ingevoerd.

In het kader van KWS2000 zijn sedert 1989 voor de betrokken bedrijfssectoren taakgroepen actief waarin met experts van de bedrijven overleg wordt gevoerd over de concrete uitvoering van maatregelen, de invulling van de voorwaarden waaronder de maatregelen als zeker zouden worden aangemerkt en ter monitoring van de uitvoering. De taakgroepen zijn in een vroeg stadium geïnformeerd over de ontwerp-richtlijn en over de voortgang van de discussies in Brussel.

Anders dan de afspraken in KWS2000-verband betreft de richtlijn alleen de op- en overslag van benzine. In die zin heeft het KWS2000-project een grotere reikwijdte dan de richtlijn. In de praktijk evenwel zijn de consequenties van deze verschillen voor de betrokken bedrijfstakken beperkt, omdat in het geval van scheepsbelading de dampretourinstallaties die als gevolg van de richtlijn gebouwd moeten worden, in het merendeel van de gevallen ook gebruikt kunnen worden voor de overslag van benzinecomponenten (zoals nafta) en andere daarmee vergelijkbare producten. Bij truckbelading doet zich deze situatie niet voor, omdat dit plaatsvindt via installaties die uitsluitend voor de overslag van benzine zijn bestemd.

Een tweede punt waarop de afspraken uit de Bestrijdingsstrategie KWS2000 afwijken van de richtlijn betreft de termijnen voor implementatie van de onderscheiden maatregelen. Voor de zekere maatregelen gold in KWS2000-verband als implementatietermijn de periode 1988 - 1996.

Voor de als voorwaardelijk omschreven maatregelen was voorzien dat de periode tot 1996 zou worden gebruikt voor nader onderzoek dan wel zou gelden als de periode waarbinnen verwacht mocht worden dat de besluitvorming in het buitenland zo ver zou zijn gevorderd dat de betrokken maatregel in Nederland als zeker kon worden aangemerkt.

In 1994 heeft met het oog daarop een evaluatie plaatsgevonden van het KWS2000-project, waarbij het reductie- en implementatieplan van de oorspronkelijke Bestrijdingsstrategie KWS2000 is herijkt en afgestemd op de ervaringen in de eerste implementatieperiode, alsmede op de gewijzigde economische situatie, de technische mogelijkheden en de internationale ontwikkelingen. Op het moment van de evaluatie was het overleg over de richtlijn nog gaande, zodat niet geheel duidelijk was op welke termijn de in de richtlijn voorgeschreven maatregelen zouden ingaan. In overleg met het bedrijfsleven en de andere bij het project betrokkenen zijn op dat moment de oorspronkelijke implementatietermijnen van KWS2000 vergeleken met de vermoedelijke tijdstippen waarop de maatregelen op grond van de richtlijn verplicht zouden worden. Op grond van die vergelijking is besloten om bij terminals waar op- en overslag van benzine plaatsvindt, de uiterste termijn voor invoering van maatregelen aan bestaande tanks te stellen op 1 januari 1999 en de uiterste termijn voor invoering van dampretour-systemen bij de bestaande installaties te stellen op 1 januari 1998 (zie artikelen 6 en 7 van de regeling), zij het dat hierbij een uitzondering is gemaakt voor de tankverhuurbedrijven (zie hierna). Dit is een jaar eerder dan de eerste faseringsdatum die de richtlijn hanteert voor bestaande installaties (zie artikelen 3 en 4, beider tweede lid, van de richtlijn).

In aanvulling op deze beslissing is tussen overheid en bedrijfsleven overeenstemming bereikt over de invulling van het ALARA-beginsel (artikel 8.11, derde lid, Wet milieubeheer) bij emissienormen voor nieuw te bouwen dampretourinstallaties. Dit heeft tot de beslissing geleid om in deze regeling voor tankautobelading een emissie-eis op te nemen van 10 gram/Nm³ en voor de belading van binnenvaartschepen een emissie-eis van 20 gram/Nm³ (zie Bijlage II, voor-

schrift 5.1, van de regeling). Ook dit is scherper dan de emissie-eis van de richtlijn (zie Bijlage II, voorschrift 2, van de richtlijn).

Op genoemde punten is gebruik gemaakt van de in de richtlijn aan de lid-staten gegeven bevoegdheid om strengere maatregelen te stellen (artikelen 3 en 4, beider eerste lid, derde alinea, van de richtlijn). Het betreft hier echter geen nieuwe strengere maatregelen, maar een formalisering van het huidige KWS2000-beleid dat is gebaseerd op de stand der techniek.

b. Tankverhuurbedrijven

De richtlijn heeft ook consequenties voor de uitvoering van afspraken die in het verleden zijn gemaakt met zgn. tankverhuurbedrijven verenigd in de VOTOB (= Vereniging van onafhankelijke tankopslagbedrijven). Deze afspraken zijn vastgelegd in het zogenaamde VOTOB-convenant dat in 1989 tussen deze op- en overslagbedrijven en de betrokken overheden is gesloten. Het betreft hier een vijftal bedrijven met meerdere vestigingen in Nederland. Voorts zijn er nog een 4-tal andere tankverhuurbedrijven die geen lid zijn van de VOTOB. Betrokken overheden hebben zich in het VOTOB-convenant verplicht aan laatstgenoemde op- en overslagbedrijven via de vergunningen een met de VOTOB-bedrijven vergelijkbare taakstelling op te leggen.

Kenmerkend voor de tankverhuurbedrijven (ook wel 'multi purpose-opslagbedrijven' genoemd) is dat de tanks bij deze bedrijven voor produktopslag door derden worden gehuurd, en niet alleen gebruikt worden voor de opslag van benzine maar veelal voor een breed scala van produkten. Deze op- en overslagbedrijven zijn ook geen eigenaar van de benzine die in de tanks is opgeslagen. Aan- en afvoer van de benzine vindt voornamelijk plaats per binnenvaartschip. De hoeveelheden benzine die beladen worden, het tijdstip en andere condities worden bepaald door de afnemer c.q. eigenaar van de benzine.

Het VOTOB-convenant, hoewel niet formeel onderdeel van de Bestrijdingsstrategie KWS2000, is qua uitvoeringsstructuur wel gelieerd aan het KWS2000-project. Er zijn echter inhoudelijke verschillen met hetgeen in de Bestrijdingsstrategie KWS2000 is vastgelegd.

In het convenant hebben de VOTOB-

bedrijven zich vastgelegd op procentuele reducties van koolwaterstofemissies, alsmede de emissies van 4 zwarte lijst-stoffen, waaronder benzeen. Ter uitvoering van de eerste fase van het convenant, waarbij in de periode 1988-1994 een reductie van 50% zou worden gerealiseerd, zijn de bedrijven op individuele basis met het bevoegd gezag een pakket van maatregelen overeengekomen om de afgesproken emissiereductie te realiseren. Voor de tweede fase van 1994 tot 2000 waarbij invulling zou worden gegeven aan een verdere emissiereductie naar 70%, was in het convenant voorzien dat de bedrijven in 1994 voorstellen zouden indienen.

De richtlijn echter doorkruist deze afspraak in die zin dat de bedrijven, in het geval deze benzine op- of overslaan, niet meer de mogelijkheid wordt gegeven zelf het pakket van maatregelen samen te stellen maar verplicht worden de voorzieningen aan te brengen die in de richtlijn worden aangegeven. De maatregelen die de bedrijven op basis van het convenant hebben genomen komen wel in belangrijke mate overeen met de voorzieningen die zijn voorgeschreven door de richtlijn. Het convenant bood echter meer ruimte dan de richtlijn voor de samenstelling van het pakket van maatregelen, de dimensionering van de installaties en de fasering van de voorzieningen.

Tijdens de fase van overleg over de ontwerp-richtlijn is met ambtenaren van de Europese Commissie overleg gevoerd om te bezien of in de richtlijn voor de tankverhuurbedrijven een uitzonderingspositie kon worden gecreëerd. Daarbij bleek evenwel dat voor het Nederlandse voorstel noch bij de Commissie noch bij de andere lid-staten enige steun kon worden verkregen. Daarna is enkele malen met ambtenaren van de Commissie bezien of binnen het kader van de richtlijn deze bedrijven tegemoet gekomen kon worden.

Anders dan voor de bedrijven in de reguliere benzinedistributieketen zijn voor de tankverhuurbedrijven exact de implementatietermijnen van de richtlijn aangehouden. Dit zal gezien het debiet van deze bedrijven in het algemeen inhouden dat op basis van deze regeling de bedrijven uiterlijk op 1 januari 1999 inwendig drijvende daken, dubbele afdichtingen en dampretour- of dampverwerkings-

voorzieningen voor scheepsbelading moeten hebben geïnstalleerd.

Daarnaast is bezien of er technische voorzieningen zijn die voor de tankverhuurbedrijven meer in aanmerking komen dan voor de benzinedistributieketen. Zo'n andere technische voorziening betreft het verbranden van de teruggewonnen dampen. Hieronder wordt dat nader toegelicht. Voorts wordt op voorstel van de VOTOB onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een mobiele dampverwerkingsinstallatie. De bepalingen van de richtlijn en de regeling zijn zodanig geformuleerd dat in beginsel dampverwerking in een mobiele installatie kan plaatsvinden. Ook is het in het kader van de richtlijn en de regeling mogelijk dat opslagtanks met vaste daken via balansleidingen worden verbonden met een gashouder die vervolgens is aangesloten op een dampverwerkingseenheid, zodanig dat zowel de ademverliezen van de vast-dak tanks worden bestreden als de vulverliezen bij de belading van schepen.

3. Financiële aspecten

a. Gevolgen voor bedrijfsleven

Voor de benzinedistributieketen waaronder hier begrepen de raffinaderijen, de terminals en de benzinedepots loopt het programma van het aanbrennen van voorzieningen aan de opslagtanks al sedert 1989. Conform de afspraken in het KWS2000-project is het merendeel van de tanks de afgelopen jaren al aangepast. Bedrijven kiezen er veelal voor de benodigde aanpassingen te laten samenvallen met het reguliere inspectieprogramma van tanks. In KWS2000-verband is met het bedrijfsleven overeen gekomen dat de benodigde aanpassingen, t.w. het aanbrennen van dubbele afdichtingen en van inwendig drijvende daken, ook in 1996 of 1997 mogen plaatsvinden indien eerdere aanpassing niet past in het reguliere inspectieschema van de betrokken tank. De kosten van de vereiste voorzieningen hangen sterk af van de grootte van de tank en het aantal tanks dat moet worden aangepast, alsmede van de financiële opbrengsten die ontstaan door de geringere produktverliezen die het gevolg zijn van het reduceren van de emissie. Voor de benzinedistributieketen en de raffinaderijen zijn geen kostengegevens beschikbaar.

Kostengegevens zijn wel beschikbaar voor de investeringen en kosten per ton vermeden emissie voor de VOTOB-bedrijven. In de rapportage over de uitvoering van het VOTOB-convenant zijn de kosten van de individuele voorzieningen vermeld die in de periode 1988-1994 zijn aangebracht. Daaruit blijkt dat bij inmiddels zes betrokken bedrijven voor het aanbrengen van dubbele afdichtingen en inwendig drijvende daken een bedrag is geïnvesteerd van in totaal f 10 miljoen, en dat de kosten per ton vermeden emissie koolwaterstoffen voor inwendig drijvende daken en dubbele afdichtingen per afzonderlijke voorziening ca. f 4.700 hebben bedragen.

Kostencijfers van dubbele afdichtingen en inwendig drijvende dekken bij andere sectoren zijn zoals gezegd niet beschikbaar, maar de netto kosten per ton vermeden emissie zullen aanzienlijk lager liggen dan bij tankverhuurbedrijven, omdat de geringere produktverliezen in die gevallen wel aan de eigenaar van het depot of de terminal toevallen, en de investering zich daarvoor in het algemeen terugverdient.

Naar de investerings- en operationele kosten van dampverwerkinginstallaties bij depots is in het KWS2000-project studie gedaan. Afhankelijk van de gekozen techniek, de grootte van het depot, en de operationele condities die voor het depot gelden, belooft volgens de KWS studie het investeringsbedrag voor een dampretourinstallatie bij tankautobelading ca. f 1.000.000, en bedragen de jaarlijkse brutokosten ca. f 200.000. Geen rekening is gehouden met de opbrengsten van de teruggewonnen dampen. Dit laatste bepaalt sterk de vraag of de investering in dampretour zich wel of niet terugverdient.

In het geval van scheepsbelading zijn in het algemeen aanzienlijk grotere installaties nodig, zodat de investering in het algemeen aanzienlijk hoger zal zijn dan bij tankautobelading. Ook hierbij is de locatie-specifieke situatie sterk bepalend. Gedacht moet worden aan investeringen in de orde van f 2.000.000 voor een kleinere installatie tot een bedrag van f 10.000.000 voor de grotere installaties.

Bij de reguliere beleveringen in de benzinedistributieketen, waarbij vanuit de raffinaderij of de terminal benzine per schip wordt aangeleverd aan het depot, en vanuit het depot de benzine per tankauto aan het

benzinstation wordt geleverd, zal de in de keten benzinstation-depot-raffinaderij teruggewonnen benzinedamp in verreweg de meeste gevallen direct of indirect door middel van een aanvullende produktiestap teruggevoerd kunnen worden in de produktstroom van de raffinaderij. Voor een groot deel wordt het rendement op de investering in de dampretourinstallatie bepaald door de waarde van de teruggewonnen benzinedampen.

Het rendement wordt nog verhoogd doordat de bedrijven over de teruggewonnen benzinedampen geen accijns behoeven af te dragen. Het vermijden van dubbele accijnsheffing doet zich in het algemeen voor bij tankautobelading. Bij belading van benzine in schepen is meestal sprake van onveraccijnsd produkt, zodat voor dampretourinstallaties bij de belading van schepen het accijnsvoordeel niet of slechts bij uitzondering een rol speelt.

De teruggewonnen benzinedampen hebben voor de zgn. tankverhuurbedrijven veelal geen of een geringe economische waarde, omdat deze bedrijven geen eigenaar van de benzine zijn en de teruggewonnen dampen voorts ook niet in een produktstroom kunnen worden teruggevoerd. Dat betekent dat de netto operationele kosten van een dampretourinstallatie aanzienlijk hoger zullen zijn dan in de situatie dat een bedrijf deel uitmaakt van de benzinedistributieketen.

Daar komt bij dat de totale opgeslagen hoeveelheid benzine en dus ook de afvoer van benzine, die bij deze bedrijven voornamelijk per schip plaatsvindt, sterk van jaar op jaar kan verschillen, en zich daarenboven gedurende het jaar grote fluctuaties in de aan- en afvoer van benzine voordoen. Uit een studie die door de VOTOB-bedrijven is uitgevoerd komt naar voren dat in een aantal gevallen dampretourinstallaties bij de betrokken bedrijven een lage bezettingsgraad zullen hebben, en derhalve onder economisch en ook technisch veel ongunstigere omstandigheden moeten worden bedreven dan bij bedrijven die in de reguliere benzinedistributieketen opereren. Aangezien bij de tankverhuurbedrijven veelal een breed scala aan produkten wordt opgeslagen en afgevoerd per schip, waardoor ook een breed scala aan produkt dampen moet worden afgevoerd naar de dampsterugwinnings- of dampverwerkingsinstallatie, kan de combi-

natie van verschillende produkten er toe leiden dat vanuit technische- en veiligheidsoverwegingen geen dampsterugwinning maar dampverbranding plaatsvindt. Deze regeling biedt daarvoor overeenkomstig de richtlijn de mogelijkheid (Bijlage II, voorschrift 3, van de regeling, overeenkomend met Bijlage II, voorschrift 1, derde alinea, van de richtlijn).

De onderhavige regeling heeft geen gevolgen voor benzinstations die al onder het Besluit tankstations milieubeheer of het Besluit herstellinrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer vallen. Het betreft hier het overgrote deel van de benzinstations.

De verplichting tot het toepassen van dampretour is in genoemde besluiten al opgenomen.

Voor de meeste overige stations (die overigens zeer gering in aantal zijn) gaat deze verplichting nu ook gelden. Het betreft hier met name kleine afleverinstallaties die benzine afleveren voor eigen gebruik en niet voor de verkoop aan derden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een deel van de garagebedrijven en bij bedrijven die beschikken over een eigen wagenpark dat benzine verbruikt.

De kosten voor dampretour hangen sterk af van het antwoord op de vraag of het aanleggen ervan gecombineerd wordt met andere werkzaamheden aan de tankinstallatie. Indien dit gecombineerd plaatsvindt, bestaan genoemde kosten feitelijk alleen uit de materiaalkosten, hetgeen een marginale extra kostenpost oplevert.

In verband met uit te voeren aanpassingen op bestaande afleverinstallaties is in de richtlijn en in deze regeling voorzien in een gefaseerde invoeringstermijn. De verplichting tot het toepassen van dampretour geldt vanaf 1999 voor de reeds bestaande afleverinstallaties; voor de kleinere afleverinstallaties, waarvan i.c. voor het grootste deel sprake is, geldt deze verplichting afhankelijk van het debiet vanaf 2002 of vanaf 2005. Alleen voor nieuwe afleverinstallaties zijn de eisen meteen van kracht. Het gaat hierbij alleen om afleverinstallaties die niet onder de twee eerder genoemde besluiten vallen.

b. Gevolgen voor de overheid

Aangenomen wordt dat er geen financiële consequenties voor de overheid zijn verbonden aan de invoering van deze regeling. De personele conse-

quantities van deze regeling zullen neutraal zijn.

De vergunningverlenende instanties (provincies en gemeenten) zullen in de vergunning geen voorschriften meer mogen opnemen met betrekking tot zaken waarin deze regeling voorziet. Voorzover bestaande vergunningen voorschriften bevatten die in strijd zijn met deze regeling, zijn deze onverbindend.

4. Handhavingsaspecten

De vergunningverlenende instanties zijn belast met de bestuursrechtelijke handhaving van de vergunning, alsmede de algemene regels die op de betreffende inrichtingen van toepassing zijn. De handhaving van deze regeling vindt in dat kader plaats. Verwacht wordt dan ook niet dat er meer financiële middelen nodig zijn voor de handhaving in casu. Voor de bestuursrechtelijke handhaving kunnen de sanctiemiddelen uit hoofdstuk 18 van de Wet milieubeheer worden gebruikt.

De strafrechtelijke handhaving vindt plaats volgens de gebruikelijke systematiek van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten.

5. Implementatie

De implementatie van de richtlijn in de Nederlandse regelgeving geschiedt door middel van verschillende regelingen. Onder de onderhavige regeling vallen de inrichtingen die tot categorie 5.1 en 5.3 van Bijlage I van het IVB behoren.

In de regeling zijn hiervan uitgezonderd de inrichtingen waarop het Besluit tankstations milieubeheer of het Besluit herstelrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer van toepassing is. In deze besluiten zijn reeds met betrekking tot dampretourvoorzieningen algemene regels gesteld voor laatstgenoemde inrichtingen; deze regels zijn in overeenstemming met de richtlijn.

De rechtsbasis voor de onderhavige regeling is gelegen in artikel 21.6, zesde lid, in samenhang met artikel 8.44 en 8.45 van de Wet milieubeheer. Artikel 8.44 geeft de bevoegdheid om bij algemene maatregel van bestuur algemene regels te stellen voor inrichtingen, welke regels dan naast de vergunningvoorschriften gelden. Artikel 8.45 bevat de mogelijkheid

verplichtingen aan het bevoegd gezag te stellen met betrekking tot de voorschriften of beperkingen die het bevoegd gezag aan de vergunning kan verbinden. Artikel 21.6, zesde lid, verplicht ertoe in geval van implementatie van een EG-richtlijn deze regels bij ministeriële regeling vast te stellen.

De implementatie van het deel van de richtlijn dat betrekking heeft op het transport van benzine (mobiele tanks) geschiedt via de reglementen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op grond van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Deze reglementen ressorteren onder de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De eisen van de richtlijn, die door middel van de onderhavige regeling worden ingevoerd, worden afhankelijk van het debiet van een terminal gefaseerd van toepassing op bestaande inrichtingen. In 2005 moeten in beginsel alle terminals die onder de werking van de richtlijn vallen, aan de eisen voldoen.

De fasering in de onderhavige regeling is strenger dan die in de richtlijn en sluit aan bij het eerdergenoemde KWS-2000 programma waarover met het bedrijfsleven afspraken zijn gemaakt. Hiervan uitgezonderd zijn de tankverhuurbedrijven.

In navolging van de systematiek van de algemene maatregelen van bestuur met betrekking tot inrichtingen is de regeling zo opgezet dat met een vrij beperkt aantal artikelen en een set bijlagen waarin de technische voorschriften zijn opgenomen, kan worden volstaan.

Redactioneel is zo nauw mogelijk bij de richtlijn aangesloten. Om redenen van verduidelijking in verband met het gangbare spraakgebruik en vakjargon, alsmede inpassing in de Nederlandse regelgevingssystematiek zijn hier en daar kleine aanpassingen nodig geweest. Zie daarover de artikelsgewijze toelichting.

6. Relatie met andere regelgeving

– *Besluit tankstations milieubeheer/Besluit herstelrichtingen motorvoertuigen milieubeheer*
Voor het overgrote deel van de benzinstations die onder de richtlijn vallen, bevatten het met ingang van 1 maart 1994 werkende Besluit tankstations milieubeheer en het toen gewijzigde Besluit herstelrichtingen motorvoertuigen milieubeheer reeds

(verdergaande) voorschriften. Reden waarom die benzinstations niet onder de werking van deze regeling vallen.

Eerstgenoemd besluit betreft de tankstations bestemd voor de openbare verkoop aan derden van benzine of dieselolie voor het wegverkeer. Het andere besluit betreft tankstationgedeelten bij garagebedrijven, eveneens bedoeld voor de openbare verkoop van motorbrandstoffen aan derden. De voorschriften in genoemde besluiten zijn geënt op het Werkprogramma milieumaatregelen bij tankstations, uitgegeven door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 10 september 1991, zoals afgesproken met de brancheorganisaties.

Genoemde besluiten bevatten overeenkomstig het Werkprogramma een fasering in de tijd voor het van toepassing worden van de betreffende voorschriften op bestaande tankstations. Wat betreft de technische voorschriften is die fasering opgenomen in art. 9, eerste lid, van het Besluit tankstations milieubeheer resp. art. 5, vierde lid, van het Besluit herstelrichtingen motorvoertuigen milieubeheer.

De richtlijn bevat in art. 6, vijfde lid, de mogelijkheid voor Nederland om onder voorwaarden onderheffing te verlenen van het tijdschema zoals opgenomen in art. 6, tweede lid, van de richtlijn. Die ontheffing moet dan wel plaatsvinden binnen een meeromvattend bestaand nationaal programma voor benzinstations en geen grotere afwijking dan twee jaar bevatten ten opzichte van het tijdschema zoals in de richtlijn opgenomen. Bovendien moet het programma binnen de in de richtlijn gestelde uiterste termijn zijn voltooid, te weten vóór 2005.

Het Werkprogramma voldoet hier ruimschoots aan, aangezien daarin de uiterste datum voor voltooiing is gesteld op 1 juli 1999. De in de richtlijn opgenomen eerste faseringsdatum voor bestaande benzinstations is 1 januari 1999.

– *Besluit opslaan in ondergrondse tanks (Boot)*

De regels in het Boot, voor zover van toepassing, blijven gelden tenzij uit hoofde van deze regeling andere voorschriften gelden. Hoewel het Boot in beginsel op andere zaken ziet dan de onderhavige regeling (zoals constructie van de ondergrondse tankinstallatie, gebruik, controle en keuringen), valt

overlap op een enkel punt niet geheel uit te sluiten. Te denken valt met name aan voorschriften ter zake van (bovengrondse) ontluchtingen op tanks van benzinestations. In verband daarmee is voorzien in een afstemmingsbepaling (artikel 9) die bij eventuele strijdigheid voorrang geeft aan voorschriften in de onderhavige regeling.

– Reglementen Verkeer en Vervoer

De richtlijn beoogt om in de gehele keten van opslag en distributie van benzine te komen tot een dampdicht systeem. Dat betekent dat ook de mobiele tanks voor transport van benzine hierop aangepast moeten zijn. Deze mobiele tanks zijn binnen-vaartschepen (lichters), spoorwagens (ketelwagens) en tankwagens.

Voor deze tanks geldt een wettelijk regime dat is opgenomen in een drietal uitvoeringsbesluiten op grond van de Wet op het vervoer van gevaarlijke stoffen (WVGS). Deze drie uitvoeringsbesluiten zullen worden aangepast aan de richtlijn, waarbij de verplichting tot het vasthouden van restdampen zal worden overgenomen. In de regeling voor tankwagens (het Reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG) zullen ook de desbetreffende bepalingen van bijlage IV van de richtlijn worden overgenomen; het betreft hier de voorschriften 2.3, 3.2, 3.5, 4.2 en 4.3 van Bijlage IV van de richtlijn).

Artikelsgewijs

artikel 1, onderdelen c en d

Aangezien het hier in alle gevallen gaat om 'inrichtingen' waarvoor krachtens de Wet milieubeheer algemene regels kunnen worden gesteld, van welke bevoegdheid met de onderhavige regeling gebruik wordt gemaakt, is in de begripsomschrijving de term 'inrichting' gebruikt.

In onderdeel d is een iets andere, kortere formulering gekozen dan de omschrijving in de richtlijn; inhoudelijk stemt die formulering met de richtlijn overeen. Onderscheiden wordt 'opslag van benzine' en 'overslag van benzine in mobiele tanks'. Conform de strekking van de richtlijn gelden de regels voor de opslag van benzine dus ook voor olieraffinaderijen waar de distributie van benzine niet via mobiele tanks maar via een ondergronds pijpleidingennet gaat.

artikel 1, onderdeel j

Het betreft hier de definitie van 'bestaande' terminals, installaties en benzinestations die nodig is voor de in par. 4 opgenomen overgangsregeling voor op- en overslaginstallaties en benzinestations, en voor terminals in verband met art. 3, tweede lid.

Het voorvoegsel 'benzine' is bij opslag- en overslaginstallaties achterwege gelaten, aangezien dat voorvoegsel geen toegevoegde waarde heeft. In de verdere bepalingen van de richtlijn wordt dit voorvoegsel ook niet gebruikt.

Het begrip 'bestaande mobiele tanks' is niet omschreven aangezien de onderhavige regeling daarvoor geen voorschriften bevat; zoals gezegd wordt dit geregeld door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Voorts is aangesloten bij de terminologie van hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer, dat handelt over inrichtingen en vergunningen.

artikel 1, onderdeel k

Deze definitie is voor alle duidelijkheid opgenomen en beperkt tot 'nieuwe opslaginstallaties' aangezien alleen voor nieuwe opslaginstallaties een specifiek voorschrift is opgenomen (Bijlage I, onderdeel 3).

Voor het overige volgt uit de definitie van 'bestaande' op- en overslaginstallaties, alsmede benzine-stations dat 'nieuwe' installaties en benzinestations het complement vormen. Aangezien de voorschriften in ieder geval met ingang van de inwerkingtredingsdatum (zie art. 9) gelden voor 'nieuwe' installaties en benzinestations en gefaseerd van toepassing worden op 'bestaande' installaties en benzinestations (met uitzondering van eerder genoemd voorschrift dat alleen voor nieuwe opslaginstallaties geldt), is een omschrijving van nieuwe installaties en benzinestations niet nodig geoordeeld.

artikel 1, onderdeel l

De omschrijving van het begrip 'debiet' is preciezer geformuleerd dan in de richtlijn. De omschrijving in de richtlijn is niet helemaal juist, aangezien het niet gaat om overslag van benzine van een benzinestation naar een mobiele tank, maar juist het omgekeerde nl. overslag van benzine vanuit een mobiele tank naar een benzinestation. Dit laatste is uiteraard de bedoeling. De Europese Commissie is op deze

onvolkomenheid in de formulering gewezen.

artikel 1, onderdeel q

In verband met op sommige punten afwijkende bepalingen voor tankverhuurbedrijven (aangezien zij niet onder de KWS2000-afspraken vallen; zie toelichting elders) is hier een omschrijving opgenomen van deze bedrijven.

artikelen 2 en 3

Deze formulering sluit aan bij de standaardformuleringen in bestaande inrichtingenamvb's. Zie bijv. het Besluit tankstations milieubeheer (art. 2). Hiermee wordt beoogd dat, naast de voorschriften uit de vergunning die voor de betreffende inrichting is verleend, tevens algemene regels gelden voor specifieke onderwerpen. In casu betreft het algemene voorschriften voor opslag- en overslaginstallaties opgenomen in Bijlage I resp. II en III (zie art. 4). Slechts zeer kleine bestaande terminals (debiet minder dan 10 000 ton per jaar) behoeven niet aan de voorschriften in Bijlagen II en III te voldoen.

artikel 4

Dit betreft een specifieke (overgangs)regeling voor laadportalen van overslaginstallaties. Pas vanaf 2005 dienen alle laadportalen (ook van nieuwe installaties) aan de specificaties opgenomen in Bijlage III te voldoen.

artikel 5

Het eerste lid is alleen van toepassing op de benzinestations die niet al onder de werking van het Besluit tankstations milieubeheer of het Besluit herstellinrichtingen motorvoertuigen milieubeheer vallen. Het overgrote deel van de tankstations valt onder deze besluiten (zie hierboven onder par. 6).

Overigens is voor deze restcategorie – het gaat hier in hoofdzaak om tankinstallaties waar benzine niet aan derden wordt verkocht, bijvoorbeeld tankinstallaties ten behoeve van het eigen wagenpark van een transportbedrijf of ten behoeve van eigen gebruik door garages – wat betreft de voorschriften in Bijlage IV aangesloten bij de voorschriften voor dampretour zoals opgenomen in genoemde besluiten, zodat voor alle benzinestations op dit punt uniforme regels gelden.

Op hele kleine benzinestations (debiet minder dan 100 m³) die niet vallen onder genoemde besluiten, zijn de voorschriften niet van toepassing.

artikel 6 tot en met 8

Deze artikelen bevatten een overgangsregeling voor bestaande op- en overslaginstallaties, alsmede benzinestations. Voor de reguliere benzinedistributieketen is voor de invoering van de diverse maatregelen aangesloten bij de afspraken die in het kader van KWS2000 zijn gemaakt met het bedrijfsleven (zie daarover in het Algemeen deel). Voor de tankverhuurbedrijven zijn de invoeringsdata van de richtlijn aangehouden.

Afhankelijk van de grootte van het debiet worden voor laatstgenoemde bedrijven de voorschriften volgens een bepaalde fasering in de tijd van toepassing. De grootste installaties en benzinestations moeten het eerst aan de voorschriften voldoen. Ook moeten benzinestations die gevestigd zijn onder permanente woon- of werkruimten met ingang van de eerste faseringsdatum (1 januari 1999) van de richtlijn aan voorschriften voldoen. Dit is uit oogpunt van de volksgezondheid van belang geacht.

artikel 10

De inwerkingtredingsdatum is afgestemd op de uiterste datum waarop de lid-staten aan de richtlijn moeten voldoen.

Bijlagen I, II en III (algemeen)

Het betreft hier technische voorschriften voor resp. opslaginstallaties, overslaginstallaties en laadportalen voor vulling van tankwagens langs de onderzijde. Deze voorschriften zijn overgenomen uit de bijlagen I, II en IV van de richtlijn.

De voorschriften in bijlage IV van de richtlijn die betrekking hebben op voertuigen (tankwagens) zijn hier niet opgenomen, aangezien regels ter zake ressorteren onder de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Bijlage I, voorschriften 2 en 4b

De eisen ten aanzien van de prestaties van de toe te passen voorzieningen zijn in de richtlijn gerelateerd aan een ontwerp-variabele. De afdichtingen en drijvende daken moeten zodanig zijn ontworpen dat ten minste 90% (onderdeel 4b) of 95% (onderdeel 2) van de damp wordt vastgehouden.

Dit betekent dat het in de praktijk mogelijk is dat een dergelijke voorziening, ontworpen voor 90% rendement, een lager rendement heeft vanwege bepaalde omstandigheden. Dit kan bijvoorbeeld samenhangen met de wijze van onderhoud van een opslagtank. Het dak voldoet dan ook bij een praktisch rendement onder de 90% wél aan de eisen van de regeling; het is immers ontworpen voor een rendement van 90%.

Voor de beoordeling van de prestaties van de voorzieningen wordt verwezen naar de hiervoor gebruikelijke methodes. Deze zijn onder andere beschreven in drie fact-sheets, opgesteld in het kader van het KWS2000-project. De fact-sheets zijn getiteld: 'Efficiënte seals voor uitwendig drijvende daken', 'Inwendig drijvende dekken: constructie' en 'IDD's: performance en controle'.

Bijlage II

In deze bijlage zijn voorschriften gegeven voor het overslaan van benzine van terminals naar mobiele containers. Er worden vereisten gegeven voor zowel bepaalde handelingen als voor toegepaste installaties.

1. Dit voorschrift geeft de kern van de bijlage weer: de vrijkomende dampen moeten worden teruggewonnen, dat wil zeggen worden omgezet in een vloeistof, met de bedoeling deze bruikbaar te maken als brandstof.

2 en 14. Het zgn. top-loading van tankwagens komt in Nederland nog voor; dit zal zo blijven totdat overall dampretour wordt toegepast. In verband met de gefaseerde invoering van dampretour zal deels nog sprake zijn van bovenbelading van tankwagens.

3. Er zijn situaties waarbij het niet goed mogelijk of zelfs onmogelijk is om de benzine, die kan worden teruggewonnen uit de vrijkomende damp, toe te voegen aan het overgeslagen produkt. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de tankverhuurbedrijven die geen eigenaar zijn van de benzine en waar de opslag van benzine niet continu plaatsvindt. De in dat geval geringe bezettingsgraad van dampretourinstallaties, en de mogelijk langere perioden dat er in het bedrijf geen benzine-overslag plaatsvindt en dus ook de dampretourinstallatie niet wordt gebruikt, alsmede de combinatie van produkten die in dezelfde installatie teruggewonnen c.q. ver-

werkt moeten worden, brengt een additioneel veiligheidsrisico met zich. In deze gevallen kan het meer voor de hand liggen of noodzakelijk zijn dat de keuze valt op een installatie voor het verbranden van de damp in plaats van een damptherugwinningsinstallatie. De eisen in de voorschriften 5.1 en 5.2 zijn eveneens van toepassing op dampverbranding. Aan deze eisen kunnen dergelijke installaties ruimschoots voldoen.

Bij de toepassing van een installatie voor het verbranden van de vrijkomende dampen is het van belang om rekening te houden met de veiligheidsrisico's die dit met zich mee kan brengen. Het kan bijvoorbeeld nodig zijn om explosieremmende voorzieningen (flame/explosion arresters) aan te brengen in de dampleidingen. De beoordeling van de veiligheidsrisico's kan gebeuren op basis van informatie uit de veiligheidsstudie (HAZOP) die voor dergelijke installaties nodig is.

4. Voor terminals met een kleine doorzet zijn de kosten voor een dampverwerkingsinstallatie relatief hoog. Het is dan toegestaan om de vrijkomende damp tijdelijk op te slaan en af te laten voeren door middel van de mobiele containers waarmee de terminal bevoorrad wordt. De aldus afgevoerde damp dient dan op een andere lokatie alsnog verwerkt te worden in een damptherugwinningsinstallatie.

Het voorschrift in de tweede volzin is afkomstig uit bijlage III van de richtlijn en hier opgenomen, omdat het een overslagactiviteit op een terminal betreft. Het bevat ook de eis dat bij het vullen van mobiele tanks met benzine uit de tank op de terminal de damp via een dampdichte leiding moet worden toegevoerd naar de voorziening voor voorlopige dampopslag.

5. Bij het opstellen van de eisen die gesteld kunnen worden aan de uitworp van damp door een dampverwerkingsinstallatie dient de stand van de techniek als uitgangspunt.

Om vast te stellen tot welke emissieniveaus het toepassen van de stand der techniek op dit moment leidt heeft een gezamenlijke werkgroep van overheden en bedrijfsleven een onderzoek ingesteld. Hieruit is gebleken dat de emissies van installaties die toegepast kunnen worden bij het beladen van tankwagens over het algemeen aanzienlijk lager kunnen zijn dan de door de richtlijn geëiste 35 g/Nm³, zonder

dat hier wezenlijke verhogingen van kosten of andere milieu-effecten als extra energieverbruik tegenover staan. Vastgesteld is dat 10 g/Nm³ een emissie-eis is die overeenstemt met de stand van de techniek voor het beladen van tankwagens. Dit geldt ook voor het beladen van spoorwagens.

Voor installaties voor het beladen van schepen, waarbij de afgasstromen over het algemeen hoger zijn, blijkt op dezelfde gronden een waarde van 20 g/Nm³ haalbaar te zijn.

Bij een tankverhuurbedrijf kan zich de situatie voordoen dat de dampterugwinningseenheid is of wordt ontworpen voor het verwerken van de dampen van een breed scala aan producten die bij het tankverhuurbedrijf worden opgeslagen en afgevoerd per schip. In een dergelijke situatie kan de strengere eis van 20g/Nm³ additionele kosten met zich brengen, welke kosten onredelijk hoog kunnen zijn. In verband daarmee voorziet de regeling erin dat het bevoegd gezag in een dergelijk geval een minder strenge eis aan de concentratie van dampen kan stellen welke concentratie conform de richtlijn uiteraard niet hoger mag zijn dan 35g/Nm³. Voorwaarde daarbij is dat het gelet op de multifunctionaliteit van de dampterugwinningseenheid gerechtvaardigd is die andere eis te stellen.

In voorschrift 5.2 is een overgangsregeling opgenomen voor bestaande installaties. Dientengevolge gelden voor deze installaties de normen zoals opgenomen in de richtlijn c.q. de desbetreffende vergunningvoorschriften.

6. Het bevoegd gezag ziet toe op de goede werking van de installatie. Behalve het normale onderhoud, dat bijvoorbeeld via een milieuzorgsysteem geregeld kan worden, is het nodig om met een zekere regelmaat de werking van de installatie door middel van een meting te controleren. De goede werking van de installatie kan worden bewaakt door het continu controleren van bepaalde emissierelevante parameters, o.a. druk, temperatuur en debiet van de afgassen.

Ook is een discontinue controle denkbaar. Hiertoe is als minimale frequentie een termijn aangehouden die overeenkomt met de in Duitsland gehanteerde frequenties. Afhankelijk van de situatie en de aard van de installatie kan het bevoegd gezag ech-

ter ook een hogere controlefrequentie verlangen.

7. tot en met 11. Deze voorschriften bevatten eisen voor de uitvoering van de emissiemetingen.

12. De bevoegde organen zien er op toe dat de installatie geregeld op lekken wordt gecontroleerd. Dit is bij voorkeur te regelen in combinatie met een milieuzorgsysteem. Daarbij hoort ook een totale visuele inspectie van alle leidingen die dan gecombineerd kan plaatsvinden met de verplichte emissiemetingen.

13. Een hier bedoelde voorziening is bij voorbeeld een noodstop. Deze kan gecombineerd worden met de beveiligingen die op grond van bijlage III toegepast moeten worden.

Bijlage III

2.2. Na overleg met experts uit het bedrijfsleven is in dit voorschrift een technische wijziging doorgevoerd ten opzichte van hetgeen in het overeenkomstige voorschrift van bijlage IV van de richtlijn is vermeld. In de richtlijn staat dat bij piekbelasting het dampopvangsysteem van het laadportaal een maximale tegendruk van 55 millibar aan de voertuigzijde van de dampopvangadapter te weeg mag brengen. Dit moet zijn 55 millibar aan de laadportaalzijde van de aansluitkoppeling. Het betreft hier namelijk een tegendruk die voldoende moet zijn om de damp via de dampopvangleiding naar en vervolgens door de dampterugwinningseenheid te leiden. Een te lage tegendruk zou additionele voorzieningen vereisen om het goed functioneren van de dampterugwinningseenheid te waarborgen. Vandaar dat over dit technische aspect van de dampaanluiting tussen voertuig en de dampverwerkingsinstallatie duidelijkheid dient te bestaan. De Europese Commissie is van deze wijziging, en dus van de technische onvolkomenheid van de richtlijn, op de hoogte gesteld.

Bijlage IV

Het betreft hier voorschriften voor vullen opslaginstallaties van benzinstations. Deze bijlage bevat meer voorschriften dan de desbetreffende bijlage III van de richtlijn. De onderhavige voorschriften zijn uitvoeriger; ze zijn afgestemd op de krachtens het Besluit tankstations milieubeheer reeds geldende voorschriften voor tankstations (Bijlage I, onderdeel II, 2.1 Dampretour

Stage I, van genoemd Besluit). De richtlijn biedt daartoe de mogelijkheid in art. 6, eerste lid, derde alinea.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Margaretha de Boer.

¹ Bestrijdingsstrategie voor de emissies van vluchtige organische stoffen (projekt KWS2000), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, februari 1989.

² Kamerstukken II, 1988/89, 21.137, nrs. 1-2, blz. 142 (actiepunt A 32).

Bijlage bij de toelichting

Transponeringstabel

{{tabel zie pagina 25}}