

Over de brandstoftank in de motorruimte

Een socratische dialoog over de Regeling voertuigen

Geraadpleegde wetteksten: wetten.overheid.nl, 26 oktober 2026

Verantwoording

Deze dialoog toetst een bewering die op een forum werd gedaan: dat het verplaatsen van de brandstoftank van een Citroën CX naar de motorruimte niet mag, omdat de auto dan niet meer aan de typegoedkeuring voldoet en een nieuwe keuring zou stuiten op Richtlijn 70/221/EEG (gewijzigd bij Richtlijn 2000/8/EG). Het gesprek beperkt zich tot geldend recht:

- de Regeling voertuigen, versie geldend vanaf 1 juli 2026;
- bijlage IV bij die regeling *zoals deze luidde op 31 augustus 2020*, omdat het huidige artikel 3.1.3 daar uitdrukkelijk naar verwijst.

Alle geciteerde wetteksten zijn rechtstreeks van wetten.overheid.nl gehaald. Waar de tekst geen sluitend antwoord geeft, zegt de dialoog dat.

Hippias verwoordt de forumstelling; Socrates vraagt door.

1 De stelling

HIPPIAS. De zaak is eenvoudig, Socrates. De CX heeft een typegoedkeuring met de tank achterin. Verplaats je die naar de motorruimte, dan voldoet de auto niet meer aan die typegoedkeuring, en dat mag niet. Wil je hem opnieuw laten keuren, dan loop je aan tegen Richtlijn 70/221/EEG. Die richtlijn verbiedt de vulopening in de motorruimte, eist bescherming tegen aanrijdingen van voren, en eist dat lekkende brandstof niet op hete delen kan vallen. Daarmee is de motorruimte juridisch uitgesloten.

SOCRATES. Dat zijn drie beweringen tegelijk: dat er gekeurd moet worden, welk recht daarbij geldt, en wat dat recht zegt. Laten we ze een voor een bekijken. Om te beginnen: is Richtlijn 70/221/EEG nog geldend recht?

HIPPIAS. Ze is gewijzigd door 2000/8/EG, maar zeker nog van toepassing.

SOCRATES. EUR-Lex vermeldt dat zij per 31 oktober 2014 niet meer van kracht is. De eisen leven voort in VN/ECE-reglement 34, maar dat reglement regelt de goedkeuring van voertuig*typen*. Bovendien dateert de tekst die jij aanhaalt uit 2000. Een CX is van daarvoor. Dus voordat we de richtlijn lezen, moeten we weten of een Nederlandse regel ons naar die richtlijn verwijst. Welke regeling gaat over een auto die al op kenteken staat en wordt gewijzigd?

HIPPIAS. De Regeling voertuigen, neem ik aan.

SOCRATES. Juist. Die kent drie lagen: hoofdstuk 3 over goedkeuring, hoofdstuk 5 over de *permanente eisen* waaraan elk voertuig op de weg moet voldoen, en hoofdstuk 6 over wijzigingen

van geregistreerde voertuigen. Laten we bij hoofdstuk 6 beginnen, want daar staat of je überhaupt opnieuw gekeurd wordt.

2 Moet er gekeurd worden?

SOCRATES. Wat zegt artikel 6.1, eerste lid?

De in paragraaf 2 vermelde wijzigingen in de bouw of inrichting van geregistreerde voertuigen, moeten, voor zover niet anders is bepaald, zijn goedgekeurd voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg, waarbij moet worden voldaan aan de in paragraaf 2 ter zake van de betrokken wijziging vermelde eisen.

HIPPIAS. Dus niet elke wijziging, maar de wijzigingen die in paragraaf 2 staan.

SOCRATES. Precies. En artikel 6.3, eerste lid, somt die op: wijzigingen waardoor geregistreerde voertuiggegevens niet meer kloppen. Het gaat om assen, wielen, wielbasis, spoorbreedte, massa bij meer dan 20 % afwijking, motorcode, cilinders, cilinderinhoud, brandstofsoort, vermogen bij meer dan 20 %, carrosserie, zitplaatsen, geluid. Het zijn de onderdelen a tot en met aa. Staat de plaats van de brandstoftank daartussen?

HIPPIAS. Nee.

SOCRATES. Dan verplicht het enkel verplaatsen van de tank, zonder dat een van die gegevens verandert, niet tot een goedkeuring. Wat blijft er dan over van “de auto voldoet niet meer aan de typegoedkeuring, en dat mag niet”?

HIPPIAS. Dat de typegoedkeuring een momentopname is bij toelating, en dat de wet zelf bepaalt welke afwijkingen daarvan een nieuwe goedkeuring vergen.

SOCRATES. Zo lees ik het ook. Artikel 6.2 bevestigt dat bovendien:

Op de wijziging in de bouw of inrichting van een geregistreerd voertuig, met uitzondering van de inbouw van een elektrische aandrijflijn of een brandstofsysteem voor al dan niet tot vloeistof verdicht gas, zijn de eisen van toepassing zoals die luiden ten tijde van de ingebruikname van het voertuig.

Een wijziging aan een CX wordt dus nooit getoetst aan een richtlijntekst uit 2000, maar aan wat gold toen de auto in gebruik werd genomen.

3 Wat geldt er dan wel op de weg?

HIPPIAS. Als er niet gekeurd wordt, mag dan alles?

SOCRATES. Nee, want hoofdstuk 5 geldt altijd. Artikel 5.1.1 verbiedt te rijden met een voertuig dat

- a. niet deugdelijk van bouw of inrichting is, dan wel rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeert; [...]
- c. niet voldoet aan de in de afdelingen 2 tot en met 17 van dit hoofdstuk ten aanzien van de bouw of inrichting van voertuigen van de categorie waartoe het voertuig behoort, gestelde eisen; [...]

En voor personenauto's zegt artikel 5.2.9 over brandstofsysteemen:

1. Alle onderdelen van brandstofsyste­men van personenauto's moeten veilig zijn en deugdelijk zijn bevestigd. [...]
2. Brandstofsyste­men mogen geen lekkage vertonen.
3. De vulopening van een brandstofreservoir moet zijn afgesloten met een passende tankdop.

HIPPIAS. Geen woord over de plaats van de tank.

SOCRATES. Kijk dan naar het volgende artikel. Artikel 5.2.10, derde lid: “De LPG-tank mag niet in de motorruimte zijn geplaatst.” Artikel 5.2.10a, derde lid, zegt hetzelfde voor CNG- en LNG-tanks. Wat leid je daaruit af?

HIPPIAS. Dat de wetgever een plaatsingsverbod voor de motorruimte wel degelijk kan formuleren, en dat hij het voor gastanks gedaan heeft en voor tanks met vloeibare brandstof niet.

SOCRATES. Voorzichtig: dat is een redenering uit het stelsel, geen tekst. Maar ze wordt sterker als je ziet dat bijlage IV (versie 31-08-2020) voor bussen wel een plaatsingsregel voor de brandstoftank bevat. Annex 2, artikel 6, staat een brandstofsysteem vóór de vooras alleen toe als het reservoir ten minste 1,20 m van de voorkant zit, of 0,60 m als het aan bijlage I van Richtlijn 70/221/EEG voldoet. Voor bussen dus wel, voor personenauto's niet.

HIPPIAS. En bij de APK?

SOCRATES. Daar geldt hetzelfde artikel 5.2.9. “Veilig” en “deugdelijk” zijn open normen. Een keurmeester kan een tank pal naast de uitlaat dus afkeuren. Dat is een oordeel over veiligheid, geen formeel verbod op een plaats.

4 En als er wél een goedkeuring nodig is?

HIPPIAS. Stel dat er toch iets uit de lijst van 6.3 verandert. Dan moet de auto aan hoofdstuk 3 voldoen, en zit je alsnog aan de toelatingseisen vast.

SOCRATES. Laten we die keten helemaal volgen. Artikel 6.3, eerste lid, eist hoofdstuk 3 “voor zover die eisen verband houden met de aangebrachte wijziging”. In hoofdstuk 3 zegt artikel 3.1.3, eerste lid:

Voertuigen van voertuigcategorieën M, N en O, met een datum van eerste toelating van voor 1 september 2020 voldoen voor het verkrijgen van een nationale individuele goedkeuring aan de voor de desbetreffende voertuigcategorie vastgestelde goedkeuringseisen in bijlage IV, zoals deze bijlage luidde op 31 augustus 2020.

En die bijlage IV bepaalt in artikel 4, eerste lid:

Voertuigen met de voertuigclassificatie M1, N1 tot en met N3, of O1 tot en met O4 met een datum van eerste toelating van vóór 1 januari 1998, [...] moeten voor het verkrijgen van een individuele goedkeuring voor toelating tot het verkeer op de weg voldoen aan de voor het voertuig gestelde permanente eisen.

HIPPIAS. Dus voor een personenauto van vóór 1998 vallen de toelatingseisen terug op de permanente eisen.

SOCRATES. Ja. Voor auto's van 1998 tot 29 april 2009 is dat anders. Artikel 3 van dezelfde bijlage eist dan ook de toelatingseisen zoals die luiden op de datum van eerste toelating. Daarna gelden de Europese goedkeuringseisen (art. 2a). De grens ligt dus op 1 januari 1998, niet op 1997.

HIPPIAS. En artikel 6.3, tweede lid, dat ook die datum noemt?

SOCRATES. Dat lid voegt voor auto's van ná 31 december 1997 de bijlage-IX-eisen voor deugdelijkheid en weggedrag toe, maar alleen bij vier wijzigingen:

- een langere wielbasis;
- een andere spoorbreedte;
- een wijziging van de inrichting die de dragende constructie aantast;
- een wijziging van het carrosserietype die de dragende constructie aantast.

Voor een auto van vóór 1998 vervalt ook dat. Wel kan de RDW bij elke goedgekeurde wijziging aan een personenauto nog weggedrag-eisen stellen als zij dat nodig acht (6.3, vijfde lid). En voor auto's van vóór 1 januari 1978 kan de RDW van permanente eisen vrijstellen als het origineel daar al niet aan voldeed (3.1.3, vierde lid).

5 De drie argumenten uit de richtlijn

HIPPIAS. Goed, de richtlijn is dus niet van toepassing. Maar inhoudelijk heb ik toch gelijk?

SOCRATES. Laten we het nagaan, ook al is het voor de CX niet beslissend. Jouw eerste argument was het verbod op de vulopening in de motorruimte.

HIPPIAS. Punt 5.8 van bijlage I: de vulopening mag niet in de passagiersruimte, de bagageruimte of de motorruimte zitten. En omdat de vulhals bij de tank hoort, mag de tank daar ook niet zitten.

SOCRATES. Het citaat klopt, de conclusie niet. Punt 2.4 van dezelfde bijlage definieert “tank” als het reservoir *exclusief* de toebehoren: de vulpijp als die een apart onderdeel is, de vulopening, de dop, de niveaumeter en de aansluitingen. De richtlijn maakt dus zelf onderscheid tussen tank en vulopening. Uit een verbod op het één volgt geen verbod op het ander.

HIPPIAS. Mijn tweede argument dan: de tank moet beschermd zijn tegen een aanrijding van voren, en de motorruimte is de kreukelzone.

SOCRATES. Dat staat niet in een “artikel I.2”, maar in punt 5.10: tanks moeten zo zijn ingebouwd dat ze beschermd zijn tegen de gevolgen van een botsing aan de voor- of achterzijde. Het argument is serieus. Punt 2.1.2 noemt voor categorie M1 de plaats van de tank zelfs een kenmerk van het voertuigtype, juist met het oog op 5.10. Maar “per definitie niet beschermd” gaat te ver. De richtlijn laat de beoordeling aan de technische dienst. Het is een sterk technisch argument, geen absoluut verbod.

HIPPIAS. En mijn derde: lekkende brandstof mag niet op hete delen terechtkomen.

SOCRATES. Lees punt 5.7 nog eens. Daar staat dat lekkende brandstof naar de grond moet kunnen ontsnappen en niet in de passagiersruimte terecht mag komen. Over hete voertuigonderdelen staat er niets. De uitlaat komt alleen voor in punt 5.4, en dan alleen voor brandstof die bij het *tanken* kan weglekken. Jouw citaat voegt iets toe wat er niet staat.

HIPPIAS. Het brandgevaar is toch reëel?

SOCRATES. Zeker. Maar dat is techniek, geen tekstuitleg. En daarmee komen we bij het eigenlijke punt.

6 Mag het, en is het verstandig?

SOCRATES. Wat hebben we nu vastgesteld?

HIPPIAS. Dat geen geldende regel het plaatsen van een tank met vloeibare brandstof in de motorruimte van een personenauto met zoveel woorden verbiedt. Dat er geen goedkeuring nodig is zolang er geen geregistreerd gegeven verandert. En dat ook bij een goedkeuring een personenauto van vóór 1998 alleen aan de permanente eisen wordt getoetst.

SOCRATES. En wat hebben we *niet* vastgesteld?

HIPPIAS. Dat het verstandig is.

SOCRATES. Inderdaad. Artikel 5.1.1 eist een voertuig dat deugdelijk is van bouw en inrichting. Een tank in de kreukelzone, naast uitlaat, startmotor en ontsteking, moet die toets doorstaan in het oordeel van een keurmeester, en na een ongeval in het oordeel van een rechter of verzekeraar. Dat de wet het niet verbiedt, maakt het nog geen goed idee. Wie het niet zou doen, laat het uit verstand na, niet omdat het verboden is.

7 De LPG-variant

HIPPIAS. Waarom zou iemand het dan willen?

SOCRATES. Bijvoorbeeld omdat een LPG-tank op de plaats van de oorspronkelijke benzinetank moet komen, en de benzinetank ergens anders heen moet. Dan ligt het anders, want LPG inbouwen verandert de brandstofsoort. Dat is onderdeel q van artikel 6.3, eerste lid, dus wel keuringsplichtig. En volgens artikel 6.2, tweede lid, gelden voor de inbouw van een gas-brandstofsysteem de eisen *zoals die luiden op de datum van de aanvraag*, niet die van de ingebruikname.

HIPPIAS. Welke eisen zijn dat?

SOCRATES. Artikel 6.3, derde lid, verwijst naar VN/ECE-reglement 115, maar alleen als er voor het voertuig een installatie beschikbaar is die daaraan voldoet. Lid 3a biedt het alternatief voor voertuigen die uiterlijk 31 december 2014 zijn toegelaten: een installatie met een goedkeuring van uiterlijk 31 december 2014, mits voldaan wordt aan bijlage X, hoofdstuk 1. Voor een klassieker is dat de gangbare route.

HIPPIAS. En wat zegt bijlage X over de plaats van de tanks?

SOCRATES. Over de LPG-tank veel, over de benzinetank niets.

- Artikel 1.15, zevende lid: de LPG-tank moet permanent zijn gemonteerd en mag niet in de motorruimte zitten.
- Het dertiende lid is opmerkelijk:

In rijklare toestand van het voertuig mag de LPG-tank zich niet minder dan 200 mm boven het wegdek bevinden, tenzij de LPG-tank geplaatst is op de originele plaats van de benzinetank en de hoogte boven het wegdek minimaal gelijk is aan de hoogte van de benzinetank boven het wegdek.

De regeling voorziet dus uitdrukkelijk in een LPG-tank op de plaats van de oorspronkelijke benzinetank.

- Het eerste lid eist een verklaring met detailtekening van of namens de voertuigfabrikant als er gaten in de bodem worden gemaakt (buiten inspectieluik, doorvoeren en montagegaten), de bodem ernstig vervormd wordt, of langs- of dwarsprofielen of versterkingen worden verwijderd die stijfheid en sterkte beïnvloeden. Bij het weghalen van een tankkuij of tanksteunen kan dat spelen, en voor een auto van veertig jaar oud is zo'n verklaring geen kleinigheid.

- Artikel 1.13: geen LPG-onderdelen binnen 100 mm van de uitlaat of een andere warmtebron, tenzij afgeschermd.
- Artikel 1.7: de installatie zo plaatsen dat ze zo goed mogelijk beschermd is, onder meer tegen botsingen.
- Artikel 1.28, zesde lid: een voertuig met meer dan één brandstofsysteem moet een brandstofkeuzeschakelaar hebben. De regeling gaat er dus van uit dat het benzinesysteem blijft, maar zegt niet waar.

HIPPIAS. Waar wordt de verplaatste benzinetank dan aan getoetst?

SOCRATES. Lid 3a wijkt alleen af van hoofdstuk 3 voor onderwerpen die ook in bijlage X geregeld zijn. De plaats van de benzinetank is dat niet. Voor zover die verplaatsing “verband houdt met de aangebrachte wijziging”, en dat is bij één ombouw goed verdedigbaar, valt ze dus onder hoofdstuk 3. Dat is opnieuw artikel 3.1.3, en dus bijlage IV, artikel 4. Voor een personenauto van vóór 1998 zijn dat de permanente eisen. Artikel 4, derde lid, voegt voor een gasgevoede auto van vóór 1998 alleen toe dat hij aan de emissie-eisen voldoet zoals die luiden op de datum van eerste toelating.

HIPPIAS. Dan staat de keurmeester bij de LPG-keuring voor een eigenaardige asymmetrie: de gastank is uitdrukkelijk uit de motorruimte geweerd, de benzinetank niet.

SOCRATES. Zo is het. En opnieuw doet de open norm het werk: “veilig en deugdelijk bevestigd” (5.2.9) en “deugdelijk van bouw of inrichting” (5.1.1).

8 De gecertificeerde tank

HIPPIAS. Men zegt vaak dat zo’n benzinetank dan “gecertificeerd” moet zijn.

SOCRATES. Waar staat dat? Hoofdstuk 5 eist veilig, deugdelijk bevestigd, lekvrij en een passende tankdop. Over goedkeuringsmerken zegt het niets. Bijlage X, artikel 1.3, eist wél een VN/ECE-reglement 67-goedkeuringsmerk op een uitputtende lijst LPG-onderdelen: tank, vulklep, niveaumeter, regelaar, vuleenheid en verder. Een benzinetank staat daar niet op. En bijlage IV, artikel 4, verwijst voor de pre-1998 personenauto alleen naar de permanente eisen.

HIPPIAS. Dus waar de wetgever certificering wil, noemt hij het onderdeel bij naam.

SOCRATES. Dat is een redenering uit het stelsel, maar wel een met steun in de tekst. Een eis van een “gecertificeerde” benzinetank voor zo’n auto heb ik in het geldende recht niet gevonden. Een tank van deugdelijk materiaal, die aantoonbaar op druk is beproefd, helpt je wel om de keurmeester te overtuigen dat aan 5.2.9 en 5.1.1 is voldaan.

9 Wat open blijft

HIPPIAS. Is daarmee alles gezegd?

SOCRATES. Nee, twee punten blijven liggen.

Het eerste is artikel 6.2, eerste lid: bij een wijziging gelden de eisen “zoals die luiden ten tijde van de ingebruikname”. De keten via 3.1.3 en bijlage IV, artikel 4, eindigt bij “de voor het voertuig gestelde permanente eisen”. De huidige permanente eisen zijn zelf al naar datum gedifferentieerd. Of 6.2 daarnaast terugverwijst naar de nationale regels die gelden toen een CX nieuw was, zegt de tekst niet uitdrukkelijk. Die regels zijn bovendien geen geldend recht

meer. Mijn lezing is dat de keten eindigt bij hoofdstuk 5 zoals het nu luidt, met zijn eigen datumgrenzen. Maar dat is uitleg, geen citaat.

Het tweede is de praktijk. Waar de wet open normen gebruikt, beslist de keurmeester. Wie twijfelt, legt het vooraf aan de RDW voor.

HIPPIAS. Dan eindigen we waar jij altijd eindigt: bij weten wat we niet weten.

SOCRATES. En bij weten waar het staat. Dat is meer dan we hadden toen je begon.

Bronnen

- Regeling voertuigen, geldend vanaf 1 juli 2026, artikelen 3.1.3, 5.1.1, 5.2.0, 5.2.9, 5.2.10, 5.2.10a, 6.1, 6.2, 6.3 en bijlage X, hoofdstuk 1 (art. 1.1, 1.3, 1.7, 1.13, 1.15, 1.28): <https://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/2026-07-01>
- Regeling voertuigen, versie 30–31 augustus 2020, bijlage IV, artikelen 2a, 3, 4 en annex 2 art. 6: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/2020-08-30/?g=2020-08-31&z=2020-08-31>
- Richtlijn 70/221/EEG, geconsolideerd per 23 mei 2000 (incl. 2000/8/EG), bijlage I, punten 2.1.2, 2.4, 5.4, 5.7, 5.8 en 5.10: https://legislation.gov.uk/eudr/1970/221/pdfs/eudr_19700221_2000-05-23_en.pdf
- Status Richtlijn 70/221/EEG (niet meer van kracht per 31 oktober 2014): <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/221/oj/eng>