

Notitie

betreft: Reactie op verzoek om aanvulling vergunningaanvraag Schenk Papendrecht BV (zaaknummer Z-23-427380)
datum: 29 november 2024
referentie: KvdN/KvdN/ /FD 19422-16-NO

1 Inleiding

Op 9 juni 2023 is door Peutz bv namens Schenk Papendrecht BV een aanvraag om (revisie) van de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu ingediend. Naar aanleiding van deze aanvraag heeft de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid een verzoek om aanvullende gegevens verstuurd. Aan dit verzoek is invulling gegeven door het aanvullen of aanpassen van de documenten die onderdeel uitmaken van de aanvraag.

In voorliggende notitie wordt per opmerking een reactie gegeven of, en zo ja hoe er invulling is gegeven aan deze opmerking. De opmerking van de OZHZ is cursief weergegeven.

Algemeen

De gegevens in de verschillende documenten sluiten niet op elkaar aan. Bijvoorbeeld het aantal vervoersbewegingen en het parkeerplan. In de documenten mag hier geen verschil tussen zijn.

De verschillende documenten zijn hierop gecontroleerd en waar nodig zijn ze in lijn met elkaar gebracht. Het gaat in dit geval specifiek over het luchtkwaliteitsonderzoek en het stikstofdepositie-onderzoek. De verkeerbewegingen komen nu overeen. De QRA is in lijn gebracht met het parkeerplan.

Er ontbreekt een opsomming van de activiteiten bij Schenk die onder het Activiteitenbesluit milieubeheer vallen.

Afval

*In de beschrijving van de inrichting Schenk Tanktransport B.V., is in label T2.3 niet aangegeven welke afvalstoffen gevaarlijke afvalstoffen zijn. Graag een * (sterretje) toevoegen bij de gevaarlijke afvalstoffen.*

Graag wijzen wij u erop dat de aanvrager is gewijzigd naar Schenk Papendrecht BV. In de tabel met gevaarlijke afvalstoffen is nu ook opgenomen welke afvalstoffen (mogelijk) gevaarlijk zijn.

Bodem

Bij de beschrijving van de bodembedreigende activiteiten zijn alleen de activiteiten opgenomen die niet onder het Activiteitenbesluit vallen. Er dient verduidelijkt te worden in hoeverre er ook nog bodembedreigende activiteiten worden uitgevoerd die onder het Activiteitenbesluit vallen, bijvoorbeeld het tanken van voertuigen.

Er is ook sprake van een tankplaats. Dit is reeds omschreven onder de paragraaf "Bodem" in het document "Beschrijving van de inrichting". De jaarlijkse keuring van de tankplaats vindt plaats door KIWA. Daarnaast vindt er een 6 jaarlijkse keuring plaats door ContrAll van de vloeistofdichtheid van de tankplaats en de riolering en neemt IDDS jaarlijks grondmonsters.

Bij de activiteit "wasplaats" hoort op basis van de NRB-2012 ook de maatregel "visueel toezicht". Dit wordt niet genoemd als maatregel in de bodemrisicoanalyse. Wordt er wel visueel toezicht gehouden op de wasplaats? Beschrijf ook de wijze waarop dat toezicht plaatsvindt.

Dit is toegevoegd aan de NRB-toets (document FD 19422-9-NO-001).

Bijgevoegd treft u de verklaring vloeistofdichte voorziening ter plaatse van de bedrijfsriolering van de tankplaats d.d. 29 november 2024.

Externe veiligheid

Er ontbreekt een Brzo-drempelwaardentoets. Er is een analyse van de Brzo-drempelwaarden + onderbouwing vervoersgebonden opslag nodig. Er moet aangetoond worden dat aan de voorwaarden wordt voldaan om te worden beschouwd als een Bevi-inrichting en niet als een Brzo-inrichting.

Er is een onderbouwing toegevoegd aan het document "Beschrijving van de inrichting". Uit deze onderbouwing volgt dat de inrichting niet ressorteert onder de werkingssfeer van het BRZO.

De beschrijving incidentscenario's en de calamiteitenvoorzieningen (o.a. blusmiddelen, afstroomroutes, opvangmogelijkheden).

In de QRA worden de incidentscenario's beschreven alsmede de aanwezige calamiteitenvoorzieningen. Qua externe veiligheid is vooral de aanwezig van vervoerseenheden met brandbare gassen en vloeistoffen relevant. Het terrein van de inrichting is dusdanig onder afschot geplaatst dat brandbare vloeistof bij een calamiteit weg kan stromen van de vervoerseenheid. Hierbij wordt opgemerkt dat op termijn het gehele terrein weer opnieuw zal worden bestraat. Hieronder is weergegeven op welke wijze de afschot van het perceel is aangelegd.



De rode ruiten betreffen de putten. De pijlen geven de afstroomrichting aan.

Een beschrijving van de noodorganisatie

Aan de aanvraag hebben wij nu ook de volgende documenten toegevoegd:

- Het bedrijfsnoodplan;
- Het bedrijfsvoorzettingsplan;
- Het BHV-plan.

Met deze documenten heeft u inzicht in de opzet van de noodorganisatie.

Een beschrijving van de brandkraan, de waterwinplaatsen en het onderhoudsregime.

Op tekening "Plattegrond P1" zijn de brandkraan en de waterwinplaatsen opgenomen. Tevens is de toegangspoort en de noodpoort opgenomen. Volledigheidshalve zijn er naast de tekening ook foto's toegevoegd. De nummering op de plattegrond correspondeert met de fotonummers. Op de deur(en) bij de waterwinplaatsen hangt een bord, dat er niet geparkeerd mag worden. Bij de veiligheidsronde gebouwen en terreinen wordt er naar de sloot gekeken. Wanneer er begroeiing wordt geconstateerd, wordt er actie ondernomen.

Een beschouwing van de effecten van parkeren van ADR-voertuigen naast de brandkraan (blauwe gebied)

In afwijking van de eerdere aanvraag is er voor gekozen om dit deel van het terrein dat primair bedoeld is als parkeerplaats voor personenwagens niet structureel te gebruiken voor het parkeren van vervoerseenheden beladen met gevaarlijke stoffen. Alleen tijdens een calamiteit op één van de terreinen van Schenk (Papendrecht en Alblasterdam) zal er kortstondig gebruik kunnen worden gemaakt van dit parkeerterrein voor het tijdelijk stallen van vervoerseenheden geladen met gevaarlijke stoffen. De brandkraan bevindt zich in dat geval op enige afstand (12 meter).

Een beschouwing van de hoogspanningsleidingen/ hoe wordt omgegaan met veiligheidsafstanden rond deze leidingen

In lijn met de huidige vergunde werkwijze worden er geen vervoerseenheden geladen met brandbare gevaarlijke stoffen geparkeerd in een afstand van 25 meter gemeten vanuit het hart van de hoogspanningskabels. Bij de totstandkoming van het parkeerplan is hiermee rekening gehouden.

Gelet op de aangevraagde mogelijkheid om ook vervoerseenheden te parkeren / stallen in het blauwe gebied, betekent dit dat beide verzamelplaatsen bij een calamiteit zijn gesitueerd nabij vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen.

Alleen bij een calamiteit kan het zo zijn dat er vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen op deze locatie worden gestald (zie ook eerdere reactie).

De zogenaamde 'clustergedachte' voor het opstellen van vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen (vigerende vergunning) zien wij niet terug in deze aanvraag.

De QRA is op dit punt aangepast. Er wordt nu onderscheid gemaakt tussen de locaties waar vervoerseenheden met ADR 2 (locatie G) en ADR 3 (locatie B, E en H) kunnen worden gestald. Op deze wijze is (weer) sprake van een clustering.

Hoe wordt het 'gevaarlijke stoffen journaal' bijgehouden en hoe wordt aangegeven waar welke vervoerseenheid staat?

Er is geen specifiek gevaarlijke stoffen journaal. De vervoerseenheden met voor externe veiligheid relevante stoffen zijn altijd voorzien van een trekkend voertuig. Achter de ruit van de cabine bevindt zich een kaart waarop staat of de vervoerseenheid vol of leeg ongereinigd is. Er is geen journaal. Er wordt volgens clustering zoals ook hiervoor is omschreven gewerkt. Tweewekelijks vindt er een ronde check plaats om te controleren op naleving van het parkeerplan. Bij ontbreken van kaarten wordt actie ondernomen. De Kemlerborden zijn altijd zichtbaar zodat duidelijk is wat de inhoud is van de vervoerseenheid.

Verzocht word om op alle mogelijk ongewone voorvallen (volgens artikel 4.2 regeling omgevingsrecht) een uitgebreide toelichting te geven.

De relevante ongewone voorvallen zijn opgenomen in de QRA.

De PSU-file moet 100% matchen met de inhoud van de finale ORA

De QRA en het Safeti-NL model (PSU-file) is hier op gecontroleerd en waar nodig aangepast.

Rapport F 19422-3-RA van 7 februari 2011 met titel "Motivering overschrijding richtwaarde plaatsgebonden risico" is gebaseerd op andere uitgangspunten en de bepalende scenario's komen niet overeen met de nieuwe ORA. Daarom kan dit document niet worden gebruikt als onderbouwing van uitgangspunten in de nieuwe ORA.

Er wordt nu niet meer verwezen naar dit rapport. De risicocontouren blijven binnen de vergunde contouren.

Consistentie: Welk rapport is de juiste om naar te verwijzen? Peutz rapportage F 19422-3-RA d.d. 7 februari 2011 (word! naar verwezen op pagina 15) en F 19422-3-RA d.d. 23 december 2010 (word! naar verwezen op pagina 29)?

Er wordt niet meer verwezen naar deze rapportages.

Ook ADR vervoerseenheden die niet relevant zijn in het kader van de ORA (EV), kunnen wel degelijk relevant zijn voor brandscenario's en milieuscenario's. Deze scenario's moeten ook worden beschouwd.

Dit is nu nader uitgewerkt in de QRA.

Welke versie van het parkeerplan is juist? Het parkeerplan P1 in de QRA komt niet overeen met parkeerplan P1 in de beschrijving van de inrichting.

Dit is nu aangepast. Het parkeerplan in de QRA komt overeen met het parkeerplan in de beschrijving van de inrichting.

Voor het overzicht zou het beter zijn als voor de locatie Papendrecht dezelfde kleuren en bijbehorende groepen worden gebruikt als voor het parkeerplan in Alblasterdam. Voor de locatie in Papendrecht zijn de kleuren nu net weer anders als voor Alblasterdam. We vragen u om dit zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten.

Dit is een logische vraag maar in de praktijk wel iets complexer omdat de lijnen overeenkomen met daadwerkelijke belijning op terrein. Op termijn zal dit uniform worden gemaakt. Een logisch moment is het moment waarop het terrein opnieuw wordt bestraat.

Hoeveel parkeerplaatsen? Dit lijkt niet overeen te komen met de eerdere gegevens in bij "Beschrijving van de inrichting Schenk Tanktransport b.v."

Binnen de inrichting zijn 98 vrachtwagen parkeerplaatsen en 157 parkeerplaatsen voor personenwagens.

Wat gebeurt er met de hoogspanningsleiding? Wij zien deze niet meer terug in het parkeerplan. Het gebied 25 meter vanaf hart van de mast moet vrij zijn van ADR-vervoerseenheden (zie vigerende situatie bij "Beschrijving van de inrichting Schenk Tanktransport b.v").

Zoals hiervoor reeds in een reactie is omschreven wordt dit gebied vrijgehouden van vervoerseenheden geladen met brandbare gevaarlijke stoffen.

Wat kan worden geparkeerd in het blauwe gebied? Hier komt de eerder beschreven mogelijkheid om vrachtwagens te stallen namelijk niet terug.

Zie eerdere reactie.

Wat kan er nu in het groene gebied worden geparkeerd en hoe verhoudt zich dit tot de vigerende vergunningsituatie? Wat is de onderbouwing voor de veranderingen ten opzichte van de vigerende vergunningsituatie? Waarom zijn deze wijzigingen mogelijk gelet op de aanwezigheid van de hoogspanningsleiding?

In dit gebied worden slechts vervoerseenheden gestald met voor externe veiligheid niet relevante stoffen, zoals CO₂, argon, stikstof. Dit betreffen allen geen brandbare stoffen. Conform de vigerende vergunning is het toegestaan om ook verwarmde bitumen te stallen onder de hoogspanningskabels. Het gaat allemaal om niet brandgevaarlijke stoffen. De hoogspanning levert juist een extra risico op als het gaat om het moeten blussen van vervoerseenheden met brandbare gevaarlijke stoffen. Hiervan is geen sprake.

Kan er worden gesteld dat in alle lege/ongereinigde vervoerseenheden enkel gevaarlijke stoffen in de damp/gasfase aanwezig zijn (tank/container/tubes) en niet onder druk, dus atmosferisch?

Er resteert altijd nog een kleine restdruk. Maar deze is significant lager dan de druk bij volledige vulling. In de QRA wordt nu ook nader ingegaan op de risico's van leeg ongereinigde vervoerseenheden.

Beschrijving van de inrichting

Pagina 8 paragraaf 2.2. Opslag gevaarlijke stoffen

a. 'Naast dat de betreffende parkeerplaatsen gebruikt (kunnen) worden door de vrachtwagens met de betreffende stof kunnen op lege parkeerplaatsen tevens tankauto's worden gestald/geparkeerd zonder ADR-geclassificeerde stof, rekening houdend met aan te houden veiligheidsafstanden tussen tankwagens onderling.'

b. Onduidelijk is wat deze veiligheidsafstanden zijn en hoe deze zijn vastgesteld.

Er is geen sprake van veiligheidsafstanden in dit geval. De tekst is gewijzigd.

2. Pagina 8 paragraaf 2.2 Opslag gevaarlijke stoffen

a. "Aan de westzijde van het terrein is thans een personenwagenparkeerplaats aanwezig. Op deze parkeerplaats wordt thans tevens de mogelijkheid aangevraagd om lege ongereinigde (ADR) alsmede enkele beladen ADR voertuigen kunnen stallen/parkeren"

b. Onduidelijk is hoeveel lege ongereinigde/volle vervoerseenheden kunnen worden gestald/geparkeerd, welke ADR-klassen/CMR het betreft en hoe lang. Welke voorzieningen zijn getroffen om bij een calamiteit te borgen dat er goede afstroming plaatsvindt en product of stof zich niet ongecontroleerd kan verspreiden? Denk onder andere (niet limitatief) aan afschot en riolering alsmede beschikbaarheid van bluswater. Daarnaast is deze locatie ook gelegen langs de enige toegangsweg naar het terrein. Indien er een calamiteit plaats vindt, dient uitgelegd te worden hoe het terrein op dat moment bereikbaar is. Tevens is op deze locatie het verzamelpunt voor personeel indien er een calamiteit is. Over deze

bovengenoemde situaties ontvangen we graag een toelichting hoe de bereikbaarheid en veiligheid geborgd word.

Zoals eerder is omschreven vindt er alleen stalling van vervoerseenheden geladen met gevaarlijke stoffen plaats tijdens een calamiteit (in Papendrecht of in Alblasserdam). Er vindt geen reguliere stalling plaats aldaar.

Pagina 8 paragraaf 2.2 Opslag gevaarlijke stoffen

- a. "Daarnaast zullen met ADR beladen voertuigen tijdelijk op het terrein parkeren in de beschikbare parkeervakken ten behoeve van bijvoorbeeld een chauffeurswissel";*
- b. Onduidelijk is om welke stoffen het gaat (ADR-klassen / CMR), welke beperkingen er gelden (gesteld door Schenk), welke tijdsduur het parkeren plaatsvindt en welke parkeervakken hiervoor worden gebruikt.*

Hiervan is geen sprake ter plaatse van de parkeerplaats voor personenwagens.

Pagina 8 paragraaf 2.2 Opslag gevaarlijke stoffen

- a. "In de nacht van vrijdag/zaterdag zal het terrein geheel gevuld worden met beladen en lege/ongereinigde (ADR) voertuigen. Een volledige beschrijving met beladen voertuigen is opgenomen in tabellen 2.1 en 2.2. de plekken zullen zijn opgevuld door voertuigen zonder ADR-classificering of lege ongereinigde voertuigen met ADR-classificering."*

- b. Gaan de tabellen 2.1 en 2.2 uit van beladen tankwagens/containers? En dus niet van leeg, ongereinigde vervoerseenheden?*

Correct, deze tabellen gaan alleen uit van volledig beladen vervoerseenheden. Van containers is op deze locatie geen sprake.

5. Pagina 8 paragraaf 2.2 Opslag gevaarlijke stoffen

- a. "In totaal zijn daartoe op het buitenterrein 98 stallingsplaatsen aanwezig. De overige beschikbare stallingsplaatsen kunnen worden opgevuld door vrachtwagens met niet ADR-geclassificeerde goederen .. tot en met Hierbij zullen de noodzakelijke veiligheidsafstanden en/of overige maatregelen worden gewaarborgd."*

- b. Betekent dit dat het dus gaat om 40 stallingplaatsen voor volle ADR-vervoerseenheden en 58 stallingsplaatsen voor lege / ongereinigde ADR vervoerseenheden en daarnaast nog stallingplaatsen voor niet-ADR vervoerseenheden? Zijn de nieuwe parkeervakken hier ook in meegenomen (westzijde)? Dit moet worden verduidelijkt.*

Zoals beschreven worden de personen parkeerplaatsen aan de westzijde hiervoor niet gebruikt.

- c. Deze discussie is ook gevoerd voor de locatie Alblasserdam. Ook ADR vervoerseenheden die niet relevant zijn in het kader van de ORA (EV) kunnen wel degelijk relevant zijn voor brandscenario's en milieuscenario's. Deze scenario's moeten ook worden beschouwd.*

In de QRA wordt ook ingegaan op de inerte gassen. Voor de overige vervoerseenheden di geladen zijn met vloeistoffen geldt dat het grootste risico een verontreiniging van de bodem betreft. Om die reden is het terrein vloeistofkerend uitgevoerd.

Pagina 10 paragraaf 2.7 Fakkelinstallatie

Bij de aanvraag ontbreekt de beschrijving van voorzieningen, (veiligheids)afstanden, procedures, etc. Dit moet worden aangevuld. Daarnaast dient uitgelegd te worden waarom er nu 40 uur per week fakkelen wordt aangevraagd versus 1 a 2 uur in de vergunning van 2013. Is 40 uur per week noodzakelijk?

Er is meer behoefte ontstaan aan het affakkelen doordat er meer vraag is naar gascontainers en vaker productwissel en reparatie/keuring plaatsvindt. Als bijlage zijn de procedures voor het affakkelen van LPG/LNG en Acetyleen bijgevoegd.

a. Pagina 10 / 11 paragraaf 2.9 Vloeistoffen

Check of de hoeveelheden en stoffen in de label allemaal aanwezig zijn en voeg de ADR klasse toe De tabel moet worden aangevuld overeenkomstig de PGS 15, dus ADR-klassen alsmede de locaties, totale hoeveelheid en de aanwezige opslagvoorzieningen (incl. hoeveelheid per opslagvoorziening).

De ADR klassen zijn toegevoegd. Allen verpakte gevaarlijke stoffen worden opgeslagen conform PGS 15 in daartoe geschikte kasten/opslagvoorzieningen.

7. Pagina 14 paragraaf 3.5 Externe veiligheid (Vrzhz)

a. "Er wordt geconcludeerd dat hoewel de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar buiten de inrichtingsgrens is gelegen er geen kwetsbare objecten binnen deze risicocontour aanwezig (kunnen zijn) ... tot en met: Een aanvullende onderbouwing van de overschrijding van de richtwaarde is opgenomen in rapport "Externe veiligheidsrisico in de omgeving van Schenk Papendrecht B.V.- motivering overschrijding richtwaarde plaatsgebonden risico d.d. 23 december 2010."

b. Hier kunnen wij niet mee akkoord gaan. De aangevraagde situatie is gewijzigd ten opzichte van de vergunde situatie. De destijds opgestelde onderbouwing is derhalve niet meer actueel en daarmee ook niet toepasbaar. De onderbouwing dient op basis van huidige aanvraag geschreven te worden.

Er wordt niet meer verwezen naar de eerdere onderbouwing. Er is nu een onderbouwing toegevoegd aan de rapportage.

8. Pagina 14 paragraaf 3.5 Externe veiligheid (VRZHZ)

a. "Het oppervlak binnen de berekende 10-6 contour bedraagt circa 40.000 m² en voor de vergunde 10-6 contour bedraagt het oppervlak circa 47.000 m². Derhalve word! er met de berekende 10-6 plaatsgebonden risicocontour een kleinere milieuruimte ingenomen"

b. Het oppervlak binnen de berekende 10-6 contour is niet relevant in het kader van het Bevi. Het oppervlak zegt ook niets over 'milieuruimte'. Onduidelijk waarom dit is toegevoegd in de tekst. Hiermee lijkt Schenk te willen aantonen dat de situatie niet verslechterd. Maar zoals gezegd heeft het oppervlak daar niets mee te maken.

Deze onderbouwing is eruit gehaald.

9. Pagina 15 paragraaf 3.5 Externe veiligheid

a. "De conclusie van de nieuw berekende 10-6 contour wijzigt niet ten opzicht van de 10-6 contour in de vergunde situatie"

b. Dit is niet juist, deze conclusie moet worden onderbouwd.

Dit is gewijzigd.

10. Pagina 16 paragraaf 3.8 Calamiteiten en bedrijfsnoodplan (Vrzhz)

a. "De risico's met betrekking tot calamiteiten op het buitenterrein zijn beschouwd in een uitgevoerde kwantitatieve risico-analyse (QRA). De uitgangspunten en resultaten van dat onderzoek zijn opgenomen in rapport FD 19422-12-RA welke onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunningaanvraag. Het handelen bij eventuele calamiteiten die zich op de inrichting voordoen zijn omschreven in een uitgebreid bedrijfsnoodplan. Dit bedrijfsnoodplan is voor de vier vestigingen van Schenk recentelijk opnieuw vastgesteld op 30 mei 2022."

b. Een QRA gaat alleen uit van scenario's die bijdragen aan de PR 10-6 contour, overige scenario's zijn dus niet beschouwd. Dit moet wel. Het is nu erg mager / onvolledig beschreven. Ook scenario's die geen gevolgen hebben voor externe veiligheid (waaronder brandscenario's en milieuscenario's) moeten in de aanvraag worden beschreven.

Zie eerder, dit is nu toegevoegd aan de QRA.

QRA

Pagina 10 paragraaf 3.2 Bedrijfsvoering

"Er wordt opgemerkt dat op het terrein onder de hoogspanningskabels geen tankwagens worden geparkeerd welke beladen zijn of leeg en ongereinigd zijn van producten die als brandbaar worden geclassificeerd conform het ADR. Dit zijn de parkeerplaatsen welke met groen zijn aangeduid in figuur 3.2. Het parkeerplan is eveneens opgenomen in bijlage 1. Er wordt opgemerkt dat geen beladen tankwagens met ADR 3 naast beladen tankwagens met ADR worden opgesteld".

Deze beschrijving komt niet overeen met het aanvraagdocument. De aanvraag moet consequent zijn. Daarnaast roept deze tekst de volgende vragen op:

Wat is naast?

Afstand?

Hoe wordt dit geborgd, aanwijzingen parkeerwachter?

Door het beter doorvoeren van de clustering is het direct helder waar een vervoerseenheid met ADR 2 of ADR 3 stoffen moet parkeren.

2. Hs. 3.3

Er moet onderbouwd worden waarom tankwagens met bijvoorbeeld CO₂ (GNG) of vloeibare stikstof (NG) geen risico vormen voor veiligheid van personen in de omgeving. Weliswaar zijn deze stoffen niet intrinsiek toxisch maar gelet op manier van opslag (druk en hoeveelheid) zijn er gevolgen (zuurstofverdringing) buiten de inrichting mogelijk.

Het is inderdaad denkbaar dat bij het instantaan falen van deze vervoerseenheden er een gaswolk ontstaat met gevolgen buiten de inrichting. Vanzelfsprekend gelden alle veiligheidsmaatregelen die van toepassingen zijn op het terrein ook voor deze

vervoerseenheden waardoor de kans op een incident zeer klein is. De omgeving van Schenk Papendrecht kenmerk zich door beperkte aanwezigheid van bebouwing en mensen, zeker aan de noordzijde hetgeen gunstig is rekening houdend met de dominante windrichting. Woningen bevinden zich op grotere afstand. Er is sprake van een omgeving met veel dagbedrijven. Het zwaartepunt van de aanwezigheid van volle vervoerseenheden ligt in de nachtperiode wanneer de aanwezigheid in de omgeving van personen zeer beperkt is.

3. Paragraaf 4.1 Algemeen, pagina 13

"Er wordt opgemerkt dat alle LPG-tankwagens zijn voorzien van een hittewerende coating en derhalve kunnen deze tankwagens op een onderlinge afstand van 3 meter van elkaar worden gestald, zie voor de onderbouwing hiervan tevens bijlage 3.

In hoeverre kan hittewerende coating nog worden gegarandeerd? Dit in verband met de uitspraak van de Raad van State d.d. 12 januari 2022 (ECLI:NL:RVS:2022:11). Hieruit volgt dat vergunningvoorschriften over een hittewerende bekleding op tankwagens niet zijn toegestaan.

Navraag bij Schenk leert dat zij nog steeds gebruik maken van (eigen) vervoerseenheden met hittewerende bekleding. Om die reden wordt er nog steeds vanuit gegaan. De Raad van State uitspraak ziet toe op tankstations. Dit is een andere situatie omdat men dan afhankelijk is van wie de brandstoffen op welke wijze aanlevert.

4. Hs. 4.2 tabel 4.1

Deze tabel klopt niet. In tabel 4.1 is de aanwezigheidsduur per stofcategorie niet te achterhalen. Hiervoor moet een toelichting of voorbeeldberekening worden opgenomen. Er is een voorbeeldberekening toegevoegd aan de QRA

Voor de label zijn de volgende aanpassingen nodig:

a. Voorbeeldstoffen worden niet genoemd.

b. Stof categorieën kloppen niet

i. LPG/LNG; Propaan; GF3

ii. Waterstof; Waterstof; GF3

c. Worden er geen toxische gassen en/of vloeistoffen opgeslagen (ADR 6.1)? De locatie in Alblaserdam heeft dat wel.

De voorbeeldstoffen zijn toegevoegd en de categorieën zijn aangepast. Er zijn inderdaad geen toxische vloeistoffen of gassen aanwezig in de vervoerseenheden in Papendrecht.

5. Hs. 4.2

"Hierbij is aangenomen dat alle nationale feestdagen op een doordeweekse dag vallen, hetgeen een worst-case aanname is gezien het laagste aantal tankwagens binnen de inrichting aanwezig is op doordeweekse dagen."

De worst-case aanname klopt niet. Het weekend zou juist de worst-case situatie moeten zijn. Gedurende het weekend en op feestdagen is er sprake van stalling van het grootste aantal vervoerseenheden. Gedurende weekdays ligt dit aantal lager. Wanneer een feestdag in het weekend valt resteren er dus meer weekdays waardoor de aanwezigheid omlaag gaat (best-case). Wanneer een feestdag op een doordeweekse dag valt verandert de aanwezigheid van die dag van weekday (laag) naar feestdag (hoog). Om die reden is dit een worst-case benadering.

6. Hs. 4.3

"Conform de Hari zijn geen scenario's opgenomen voor Loss of Containment ten gevolge van externe beschadiging van tankauto's of brand in de omgeving, zijnde respectievelijk een koude of warme BLEVE"

Dit klopt niet. In de Hari is er geen mogelijkheid opgenomen om de scenario's weg te laten. Conform de Hari, paragraaf 3.14, zijn er twee scenario's die zowel voor gasen als vloeistoffen beschouwd dienen te worden:

- Instantaan vrijkomen van de gehele inhoud
- Vrijkomen van de inhoud uit de grootste aansluiting.

In dezelfde paragraaf staat omschreven dat het in sommige gevallen nodig kan zijn om ook externe beschadiging of brand in de omgeving te beschouwen. Dit is alleen het geval als er onvoldoende maatregelen zijn getroffen zoals bijvoorbeeld een lage snelheid of het niet opstellen nabij brandbare vloeistoffen of nabij een dusdanig grote hoeveelheid brandbaar materiaal. Binnen de inrichting van Schenk wordt gereden met een lage snelheid en als het om brandbare gasen gaat worden de vervoerseenheden op grotere afstand gestald van vervoerseenheden met brandbare vloeistoffen. Om die reden is het in lijn met de Hari om die scenario's niet nader te beschouwen. En om die reden hoeft er ook geen additioneel BLEVE scenario toegevoegd te worden.

Daarnaast is onduidelijk wat wordt verstaan onder intrinsiek falen (mede in relatie tot een koude BLEVE). Daarnaast is ook niet beschreven (ook niet in de aanvraag) op welke wijze is geborgd dat er geen brand in de omgeving kan ontstaan met een warme BLEVE tot gevolg. Er is aangegeven 'niet opgesteld nabij brandbare vloeistoffen'. Wat is nabij?

Brandbare gasen worden in een separaat cluster gestald (cluster G). Er is dus altijd sprake van een grote afstand tussen brandbare vloeistoffen en brandbare gasen.

Hs. 5.2.4

Voor het gebruik van populatie wordt verwezen naar gegevens van de Milieudienst Zuid-Holland Zuid in par. 5.2.4, deze gegevens zijn mogelijk gedateerd. In het rapport is gemotiveerd om de BAG- Populatieservice niet te gebruiken. In het rapport is niet onderbouwd dat ook gecontroleerd is dat de data van de Milieudienst nog actueel is.

Om te voorkomen dat gedateerde informatie wordt gebruikt is de berekening alsnog uitgevoerd met de gegevens uit de BAG-populatieservice.

Paragraaf 5.2.5 Ontstekingsbronnen, Pagina 24 Zijn deze gegevens actueel?

De ontstekingsbronnen zijn aangepast aangezien er nu meer verkeer rijdt over de rijksweg en de fakkel frequenter in gebruik is.

Paragraaf 5.2.5 Ontstekingsbronnen, pagina 25

Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met "deze afstand is gebaseerd op de gemiddelde breedte van een uitgestroomde gaswolk". En dan met name:

Welke stof en hoeveelheden;

Welke omstandigheden (weer en omgeving) en uitstroomsnelheden; Analyse dat dit overeen komt met de worst-case scenario's op het terrein.

Dit is aangepast en in lijn gebracht met de Hari (zie eerder).

Bijlage 4 Berekeningen faalfrequenties:

Waarom is de aanwezigheid voor benzine/diesel/pentane niet genormaliseerd voor meteorologische dag/nacht zoals alle andere stoffen?

Dit is nu ook gedaan.

12. Een deel van het invloedsgebied (1%-letaalzone) van buisleiding W-528-01 ligt over de terreingrens. Hier staan geen ADR-tankwagens waaronder ADR-klasse 2 en 3, maar dit parkeerplan is mogelijk verouderd.

a. De VRZHZ heeft geadviseerd om ADR-klasse 2 en 3 niet zo dicht bij het kantoor te mogen parkeren, maar uit het onderliggende parkeerplan bij deze ORA (fig. 13.2) blijkt dit wel zo te zijn (parkeervakken naast/vlakbij kantoor);

Er wordt een afstand aangehouden van 25,5 meter voor ADR klasse 2 en 3,5 meter voor ADR klasse 3. Er wordt aldus een afstand aangehouden die passend is bij het risico van de betreffende vervoerseenheid.

b. Als ADR-klassen 2 en 3 naar de terreingrens, dus alsnog binnen de 1%-letaalzone/brand-aandachtsgebied worden geplaatst, moet deze leiding worden toegelicht i.r.t. externe beschadigingen of moeten de faalkansen van intrinsiek falen van tankwagens worden opgehoogd;

Paragraaf 3.2.2.2 van de Hari stelt hierover: "Interne en externe domino-effecten worden niet expliciet meegenomen in een QRA. Alleen interne domino-effecten worden meegenomen in een QRA en alleen wanneer het falen van één installatie duidelijk leidt tot het falen van een andere installatie.

Om deze reden is dit niet beschouwd in de QRA.

13. Er wordt in de QRA gerekend met een vulgraad van 100% terwijl in realiteit de vulgraad vaak minder dan 90% is. Hiermee worden de risico's overschat. Overweeg een gangbare vulgraad te gebruiken om een realistisch beeld van de risico's te krijgen. Navraag bij Schenk leert dat uitgegaan kan worden van 95%.

14. Pagina 30

"Het berekende groepsrisico bedraagt ten hoogste 1,8% van de orientatiewaarde voor het groepsrisico, aldus ligt het groepsrisico (ruimschoots) onder de orientatiewaarde. In de vergunde situatie was sprake van een overschrijding van de orientatiewaarde van het groepsrisico. Het groepsrisico neemt derhalve al ten opzichte van de vergunde situatie."

Uit de aangepaste QRA komt nu een groepsrisico dat net tegen de orientatiewaarde ligt.

Licht toe: Waarom neemt het groepsrisico zo significant af? Het klinkt niet aannemelijk dat in de vigerende situatie sprake is van overschrijding van de orientatiewaarde en er nu opeens sprake is van slechts 1,8% van de orientatiewaarde. Wij adviseren u de berekeningen vergund en nieuw te checken op juistheid. Ook voor de PR-contour. Het groepsrisico daalt (kennelijk) enorm, hoe kan dit?

De berekening is gecontroleerd. Er wordt nu gerekend met een andere (actuele) populatie. De aanwezigheidsduur van vervoerseenheden is gewijzigd, alsmede de locatie en type stoffen. Dit leidt tot een ander groepsrisico.

15. Licht toe: het overgrote deel van de ongevalsscenario's in de nieuwe ORA (2023) heeft betrekking op LPG en LNG. Voorheen (ORA 2010) was dit maar 2% waarbij 98% ongevallen met benzine tankwagens was. (Bijlage 6 label 1). Welke wijzigingen bij Schenk Papendrecht zorgen voor dit grote verschil tussen de twee QRA's?

Dit is nu aangepast. De eerdere QRA (2023) ging niet op een juiste wijze uit van de clustergedachte. Nu is alleen nog sprake van aanwezigheid van vervoerseenheden met LPG/LNG, waterstof en Acetyleen in cluster G.

16. Tabel 5.1 en Figuur 5.3

Er mist een uitleg waarom de ongevalsscenario's en PR10-6 risicocontour zo significant anders zijn dan in de vergunde situatie. Welke aanpassingen (activiteit/uitgangspunten/PSU) zorgen voor welke verandering van de ongevalsscenario's en PR10-6 risicocontour?

Zie antwoord hiervoor.

17. Welke conclusie ten opzichte van de PR10-6 contouren wordt bedoeld op pagina 30?

Dat ook in de nieuwe situatie er nog steeds geen sprake is van overschrijding van de grenswaarde maar wel aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Naar aanleiding van het noodplan hebben we de volgende opmerking:

Het noodplan is van 30-05-2022. In het noodplan zijn de parkeerplannen opgenomen. Het parkeerplan van Alblasserdam is sindsdien gewijzigd. Ook bevat de concept revisieaanvraag een voorstel voor het wijzigen van het parkeerplan voor de locatie in Papendrecht. Het noodplan en de bijbehorende parkeerplannen moeten hierop aangepast worden.

Zodra er consensus is over het parkeerplan zal dit ook opgenomen worden in het noodplan. Doorgaans is hiervoor 3 maanden de tijd beschikbaar na vergunningverlening (dit was ook het geval in Alblasserdam)

Lucht:

Luchtkwaliteit

De verkeersbewegingen komen niet overeen.

De verkeersbewegingen weergegeven in het luchtkwaliteitsonderzoek komen niet overeen met de verkeersbewegingen in het stikstofdepositieonderzoek. In het luchtkwaliteitsonderzoek is een totaal van (115+45+25) 185 licht verkeer en (130+75+60) 265 vrachtwagens genoemd. In het stikstofdepositieonderzoek is echter een totaal van 115 personenwagens en 120 vrachtwagens genoemd. Deze aantallen dienen in overeenstemming met elkaar te worden gebracht.

De beide rapportages zijn in lijn met elkaar gebracht.

2. Informatie omtrent onderhoud aan tankwagens ontbreekt

Volgens de vigerende vergunning vinden er ook laswerkzaamheden plaats. Indien relevant dienen ook deze werkzaamheden worden benoemd.

Toegelicht moet worden (voor zover relevant):

Welke soorten onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden zoals metaalbewerking of lassen (inclusief de klasse van het lasproces) of type mechanische bewerking etc.);

Welke materiaalsoorten worden bewerkt (zoals bijvoorbeeld: onbehandeld staal of RVS etc.); in welke mate metaalbewerking plaatsvindt (de duur van de werkzaamheden en mate van materiaalverbruik, zoals bijvoorbeeld: de doorzet van lastoevoegmateriaal- of elektrode);

welke stoffen (stofklasse overeenkomstig artikel 2.5 van het Activiteitenbesluit milieubeheer) naar de lucht vrijkomen als gevolg van de metaalbewerking en in welke mate (toets massastroom en zo nodig toets emissiegrenswaarde artikel 2.5 van het Activiteitenbesluit).

of sprake is van (mobiele) afzuiginstallaties ten behoeve van de metaalbewerking;

de mate waarin emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) naar de lucht kunnen vrijkomen als gevolg van de metaalbewerking en welke maatregelen getroffen worden om de emissies van ZZS naar de omgeving te minimaliseren.

Als sprake is van laswerkzaamheden moet expliciet worden toegelicht of in de inrichting RVS wordt gelast en of er andere materialen, zoals berylliumlegeringen, worden gelast waarbij emissies van ZZS kunnen vrijkomen.

Deze informatie is toegevoegd aan het luchtkwaliteitsonderzoek

Stikstofdepositie Referentiesituatie

1. De NOx-emissies t.b.v. het onderhoud zijn niet terug te vinden in de beschikking.

De genoemde NOx-emissies t.b.v. het onderhoud in de referentiesituatie zijn niet weergegeven in de beschikking van Autocar Rotterdam B.V. (7 juli 1993) en zijn daarom niet gegrond. In de referentiesituatie mogen alleen emissies gebruikt worden die vastgelegd staan in de beschikking.

Activiteiten die niet zijn vastgelegd kunnen niet gelden als wettelijke referentiesituatie. Dit punt dient te worden aangepast.

Ten behoeve van het onderhoud zullen in de werkplaats en op het buitenterrein testen met de voertuigen plaatsvinden. In de aanvraag is dit echter niet als zodanig omschreven. Derhalve zijn de emissies van deze activiteiten in dit onderzoek niet meegenomen.

2. De vervoersbewegingen komen niet overeen.

De vervoersbewegingen van het lichte verkeer in de beschikking komen niet overeen met de vervoersbewegingen in de referentiesituatie. In de beschikking staat het aantal van 140 vrachtwagens, maar verder geen lichte vervoersbewegingen. In de referentiesituatie is het aantal van 140 vrachtwagens correct ingevoerd, maar is een aantal van 2•120 lichte vervoersbewegingen toegevoegd. Dit aantal is niet terug te vinden in de beschikking en daarom niet acceptabel. Dit punt dient te worden aangepast.

Dit is aangepast.

Beoogde situatie

1. De vervoersbewegingen komen niet overeen.

De verkeersbewegingen genoemd in de onderbouwing komen niet overeen met de verkeersbewegingen in AERIUS. In de onderbouwing wordt verondersteld dat per dag 120 vrachtwagens (=240 verkeersbewegingen) en gemiddeld 115 personenwagens (=230 verkeersbewegingen) de inrichting aandoen. In de beoogde situatie in AERIUS is echter een hoeveelheid van 266 zware voertuigbewegingen en 200 lichte voertuigbewegingen genoemd. Dit punt dient te worden aangepast.

Dit is aangepast.

2. De totale NOX-emissie van de LPG-heftruck komt niet overeen

Zowel in het lucht- als het stikstofonderzoek is vermeld dat de NOX-emissie van de LPG-heftruck 350,4 kg/j bedraagt. In AERIUS is 3,0 kg/j genoemd. Dit punt dient te worden aangepast.

Verdere navraag leert dat er een elektrische heftruck rijdt. Dit is aangepast in de beide onderzoeken.

5.1.2.e

Deze notitie bevat **16** pagina's.