

Aan directie DCMR

29 oktober 2023

Betreft: Zienswijze op voorbereidingsbesluit inzake Tank OCI 60.000 ton, DCMR, 2 oktober, ref OLO 7473913, behorende bij de ontwerpbeschikking en een kennisgeving, kenmerk DCMR zaaknummer 1910469 voor de locatie OCI Terminal Europoort B.V.

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne (VVBV) is een vereniging die statutair tot doel heeft de internationaal befaamde natuurgebieden van en in de nabijheid van Voorne en de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van de bewoners te beschermen. De Vereniging tracht dit doel te bereiken door onder meer kritisch de ontwikkelingen te volgen die een negatieve invloed kunnen hebben op de woon- en leefomgeving van de bewoners dan wel afbreuk doen aan de eerdergenoemde natuurgebieden. De Vereniging gaat zo vroeg mogelijk in op nieuwe ontwikkelingen omdat er op dat moment nog veel ruimte is om te bewegen.

En dat betekent nú aandacht voor wat Nederland wil in de energie transitie en voor de ontwikkeling van de haven en daarover in gesprek gaan met alle betrokken partijen inzake verantwoorde en goed afgewogen keuzes.

We kunnen niet duidelijk genoeg zijn: ammoniak is geen AfterByte, geen ammonia zoals thuis, maar ammoniak: een giftig gas onder 8 bar druk.



We zien druk op DCMR vanuit OCI, de gemeente en het Havenbedrijf

- commerciële druk van OCI om ammoniak zo goedkoop mogelijk op te slaan in een tank van 60.000 ton en te transporteren per binnenvaart schip onder 8 bar druk naar Geleen om daar kunstmest te maken en wellicht op termijn H₂,
- de positie van de Rotterdamse haven door de energietransitie van olie en kolen veranderen naar H₂ via contracten, leidingen, nieuwe opslag projecten en industrie en haar gebrek aan nieuwe terreinen,

maar dat mag niet ten koste gaan van de veiligheid van de omgeving.

Secretariaat:

Wij krijgen de concrete signalen dat transport, overslag en opslag zeer risicovol is en voorbij gaat aan wat wél verantwoord is. Om enkele te vermelden:

- De waarschuwingen van uw directeur Molenaar.
- Evaluatie convenant Rijksoverheid en DSM inzake afbouw NH3 transport van IJmuiden naar Geleen van Buck Consultants en Rapport evaluatie convenant Ammoniak Yara van Antea en de Actualisatiestudie 2011 risico's transport gevaarlijke stoffen Westerschelde en prognoses 2015-2030 van DNV.
- De beperkingen in de bestemmingsplannen in Vlissingen, Sluiskil en Geleen/Sittard door ammoniak opslagen aldaar.
- De vele nationale en internationale studies naar de risico's van transport en opslag van ammoniak.
- De ongevallen in Jonova, Dakar en Houston en de incidenten bij OCI in Geleen en Farm Frites in Hellevoetsluis.
- De keuze om met schepen te varen in plaats van transport per leiding naar Geleen.
- Een simpele berekening dat 60.000 ton ammoniak gelijk is aan een dodelijk gas laag met 1000 ppm van 2 meter hoog over geheel Nederland.

En het beeld van de grote risico's wordt bevestigd door eigen berekeningen met het programma Aloha dat gebruikt wordt door de Environmental Protection Agency en ontwikkeld is door Dow.

Het blijkt dat er zeer grote risico's zijn verbonden aan transport van ammoniak in schepen, En deze worden heel bewust aan de studie gehouden. Maar zo hoort het niet: het complete beeld moet goed op tafel.

Wij concluderen dat DCMR en OCI de burgers veel te laat en onvolledig hebben geïnformeerd over de opslag en bijbehorende transporten. Wij menen dat de locatie qua situering t.o.v. de woonbebouwing en andere kwetsbare objecten in de huidige vorm niet geschikt is voor een dergelijk project, dat de veiligheidsstudie een te beperkte scope heeft en te veel fouten bevat om op basis daarvan te kunnen stellen dat rampen niet zullen voorkomen en dat ongevallen beheersbaar zijn. Hierdoor is dit niet het moment om een ontwerp-vergunning op te stellen; het is nog te vroeg is. Uit de studie blijkt dat zelfs de veiligheid van de bestaande OCI locatie twijfelachtig is. Op grond hiervan acht de VVBV nu het volgen van de mer-procedure noodzakelijk. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Want wij missen een goede afweging van realistische en dito analyse van de risico's van aanvoer, verlading, opslag en afvoer waardoor momenteel in den blinde wordt gevaren. En als dat niet plaats vindt, kan er absoluut niet gezegd worden dat het "veilig" is. Wij zien in het bijzonder de dreiging van de externe risico's als oorzaak van een ramp.

En waar zoveel belangen zijn, moet het ook mogelijk om oplossingen te bedenken, zoals andere H2 drager, "locatie elders", betonnen koepel, 6 kleine tanks. En moet er ook tijd zijn om met de VRR te spreken over rampenplannen, informeren van de bevolking en schade regelingen.

Onze zienswijze is in bijlage 2 in detail opgenomen en betreft:

| | item | falen | |
|---|------------------------|--|------------------|
| 1 | Noodzaak mer-procedure | Onvoldoende overwogen | DCMR |
| 2 | Vershil inzicht DCMR | Molenaar roept: gevaar; Pel stelt: ga maar slapen | DCMR |
| 3 | Externe risico's | Onvoldoende besef van oorlog, hackers en terroristen | OCI, Antea, DCMR |
| 4 | Transport | Risico transport per schip naar Geleen niet vermeldt | OCI, Antea, DCMR |

| | | | |
|----|--------------------------------|---|---------------------------|
| 5 | Burgerparticipatie | Contact vermeden | OCI, Havenbedrijf en DCMR |
| 6 | Informatie naar burgers | Te laat en beperkt | DCMR |
| 7 | Faalkans tank 3 | Onvoldoende onderzocht | DCMR |
| 8 | Safeti-NL | Niet gevalideerd op toepassing | Antea, DCMR |
| 9 | Weglaten van tank 3 en schepen | Gevaren en veroorzakers van falen van andere delen weggepoetst | OCI, Antea, DCMR |
| 10 | Lengte gifwolk | Gifwolk geen 1500 m aan de grond; maar meer dan 10 km | Wet, OCI, Antea, DCMR |
| 11 | Simulatie tijd | Ramp duur geen ½ uur; maar mogelijk dagen | Wet, OCI, Antea, DCMR |
| 12 | Zelfredzaamheid | Moet onderzocht worden voor gebruik | OCI, Antea, DCMR |
| 13 | Omvang van de schade | Niet alleen dode, maar ook gewonden, vee, flora, fauna, natuur, bedrijven en logistiek | OCI, Antea, DCMR |
| 14 | Bedreiging milieu | Niet gebruikt als argument voor mer-procedure, bestaande lozing in de haven en bodemvervuiling | OCI, Antea en DCMR |
| 15 | Effect lozing NH3 in haven | Onbekend wat er gebeurt als er via het riool 10 duizenden tonnen koude ammoniak in de haven stromen | OCI, Antea, DCMT |
| 16 | Tankwal en calamiteiten tank | Ernstig gemis om schade te beperken | OCI, Antea, DCMR |
| 17 | Beperking doden | In de aanvraag moet op grond van regelgeving van Zuid Holland, vermeld worden wat men gaat doen om het aantal doden te beperken | OCI, Antea, DCMR |
| 18 | Rampenplan | Men heeft geen scenario's en geen rampenplan; niet eens bekend of een LOC beheerst kan worden. Act of God maakt het nog niet acceptabel | OCI, Antea, DCMR |
| 19 | Onrechtmatige daad | Willens en wetens fouten maken en niet herstellen | OCI, Antea, DCMR |
| 20 | Vergoeding van schade | Ontbreekt | DCMR |
| 21 | Voorwaarde energie transitie | Heeft hier niets mee te maken; Geleen heeft ammoniak nu nodig voor de kunstmestfabriek | DCMR |
| 22 | Technische documentatie | Te weinig om met zekerheid te zeggen dat het veilig is | DCMR |
| 23 | Basis voor hulpverlening | Geen scenario's, geen plannen | DCMR |
| 24 | Bestaande locatie | De veiligheid van de bestaande locatie is niet zeker, moet opnieuw worden onderzocht in relatie tot de omgeving | DCMR |
| 25 | Volgende stappen | Mer-procedure en rampenplannen beoordeeld en goedgekeurd voordat goedkeuring wordt gegeven | DCMR |

In Nederland is er geen enkele QRA studie openbaar voor een ammoniak opslag van deze grootte, zodat DCMR blijkbaar eerst nog de kennis met vallen en opstaan moet ontwikkelen.

Wij zien dat een wethouder uit Rotterdam (drs. geschiedenis) en een gedeputeerde (drs. economie), blindelings vertrouwen op DCMR en zonder kennis te hebben van onze bezwaren en zonder motivatie, zeggen dat een mer-procedure niet nodig is. Zij menen mogelijk dat er geen gevaar is in hun achtertuin. Maar de wolk kan tot in Rotterdam en Den Haag reiken. Blijkbaar kennen zij de mening van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid niet en de brief van de Provincie Zuid Holland hierover. Blijkbaar kennen zij Tata Steel en Chemours niet. Een oordeel over de veiligheid kan alleen gegeven worden op basis van kennis van het proces, de faalmechanismen en veiligheid. Met hun houding versterken zij het beeld: niet alleen de Omgevingsdiensten maar ook politici verdienen niet het vertrouwen dat zij staan voor de veiligheid van de burgers.

Wij zien een studie waarbij de externe risico's worden uitgesloten, alle wijzigingen worden weggepoetst: de nieuwe tank, het zeeschip en de binnenvaartschepen, een voor de onderhavige situatie niet, respectievelijk onvoldoende, gevalideerd model wordt gebruikt met randvoorwaarden die niet gecontroleerd zijn, de aanname van zelfredzaamheid die niet is gecontroleerd, alle overige schaden, anders dan de doden, niet worden genoemd, bedreigde woongebieden worden

buitengesloten. Wij zien dus niet de veiligheid van de nieuwe situatie, maar een fout oordeel over de veiligheid van de oude situatie.

Veiligheid is te zien als een keten; de zwakste schakel is bepalend; niet de sterkste. De kans op falen van DCMR lijkt nu veel groter dan de kans van falen van een tank of een overstroming.

De juridische zorgplicht en de Europese SMB-richtlijn nopen tot de positieve verplichting van de overheid tot bescherming van het recht op leven. Die gaat verder dan Bestuursrechtelijk te zeggen dat het veilig is. Want de fysica laat zich door Bestuurswetten niet regeren. Die zorgplicht is niet te herkennen in de beoordeling van de aanvraag door het Bevoegd Gezag. Politieke goedkeuring is heel wat anders dan een verantwoorde keuze op basis van feiten. Politieke goedkeuring geeft niet die bescherming voor de burgers die noodzakelijk is en zal dat evenmin ooit bieden.

Zorgelijk is het dat uw ambtenaren, nadat wij ze hebben aangegeven een niet gevalideerd model te gebruiken met een te korte simulatie tijd en een totaal niet relevante lengte van de gifwolk van 1500 meter, aangaven de wet te volgen. Zij zijn dus op de hoogte van die fouten en houden zich aan de wet, maar niet aan de zorgplicht. Zij gaven aan: ga maar naar RvS. Benedicte Figue adviseert echter om de leidinggevenden stafrechtelijk aansprakelijk te stellen bij het Openbaar Ministerie want zij zijn bevoegd en gehouden fouten te herstellen en lijken dat na te laten. Wij moeten dus bovenstaande zin nogmaals herhalen: Politieke goedkeuring is heel wat anders dan een verantwoorde keuze op basis van feiten. Politieke goedkeuring geeft niet die bescherming voor de burgers die noodzakelijk is en zal dat evenmin ooit bieden.

En als er dan een ramp plaats vindt, dan blijkt dat ingenieurs buigen voor druk, historici achteruit kijken en economen geloven in spreadsheets. Hoe loopt dit af als er een ramp plaats vindt? Dan blijkt dat OCI, Antea en DCMR het vertrouwen ernstig hebben beschaamd.

| Speler | Rol | Tekortkoming | Excuus |
|-----------------------------|----------------------------------|-------------------------------|--|
| OCI | Geeft opdracht | Veiligheid ondergeschikt geld | Antea heeft aangetoond, DCMR goedgekeurd |
| Antea | Doet onderzoek | Falen in onderzoek | OCI betaalt, dus bepaalt |
| DCMR | Beoordeeld onderzoek | Onvoldoende kritisch | Wet: Safeti-NI + randvoorwaarden, Druk van R'dam, HB, Provincie, EZK Onvoldoende bekwaam door weinig ervaring in studies en geldgebrek |
| Gem. R'dam | Gemandateerd Vergunning-verlener | Economie boven veiligheid | Vertrouwt DCMR |
| Provincie | Mandateert DCMR/ gem R'dam | Economie boven veiligheid | Vertrouwt DCMR |
| HB, wethouder, gedeputeerde | geen | Vertrouwt DCMR | Vertrouwt DCMR |

De bijlagen:

1. Waarom een uitgebreide mer-procedure?
2. Zienswijze
3. Detail beoordeling van de aanvraag en beschikking

4. Aandachtpunten voor de vergunning

Wij horen graag van u waarom DCMR haast heeft en de mer-procedure afwijst.

Er zijn fouten gemaakt in de beoordeling en er zijn vele vragen. Na consultatie van MOB, mevr. Ficq en in afwachting op advies van GreenPeace. hebben we vastgesteld dat het zo evident fout zit, dat een pas op de plaats maken, verantwoord is en we in eerste instantie het verder vervolgen via de mer-procedure de goede weg achten.

Wij verzoeken u dus een uitgebreide mer-procedure te starten.

Met vriendelijke groeten,



Voorzitter Vereniging Verontruste Burgers van Voorne

Cc: dorpsraad Rockanje, dorpsraad Oostvoorne, vz Meeuwenoord, B&W en raad Voorne aan Zee, Onderzoeksraad voor de Veiligheid, Havenbedrijf, Deltalinqs, Rozenburg Actief, AD, lokale pers VaZ.

Bijlage 1 **Waarom een uitgebreide mer-procedure?**

Een MER commissie kijkt verder dan de tank, graaft diep en breed en stelt zich in eerste instantie goed op de hoogte van het proces: het begin tot het einde.

Er kan worden gesproken over de hele keten.

1. winnen van schaliegas en maken van ammoniak uit schaliegas,
2. transport over land, opslag in tank in zeehaven,
3. overslag in zeehaven, vervoer per zeeschip over de zee, vervoer over de waterweg,
4. aanlanding van het schip in Europoort, overslaan naar de tank, opslag in de tank,
5. overslaan naar het binnenschip, vervoer van Rotterdam naar Geleen, overslaan in de ammoniak haven en lokale opslag,
6. fabricage van kunstmest,
7. vervoer naar de klanten.

Per stap zal dan vastgesteld worden op basis van het verleden of vergelijkbare processen of het veilig is en zo niet dan rijzen de vragen: is het nodig, is die stap te vermijden, kan het anders, kan het minder is het noodzakelijk. En dan ontstaat het beeld dat het voorgestelde al dan niet de beste keuze is.

Onderstaand een aantal vragen die de noodzaak van een MER aantonen. Maar zeker niet compleet.

- 1 Het verleden
 - a. Hoe is de ontwikkeling van ammoniak, welke nadelige effecten op het milieu en wat is bekend over de ongelukken met de NH₃ en kunstmest fabricage, NH₃-opslag, -overslag en -vervoer per leiding, binnenvaartschip, vrachtauto, trein, leiding en zeeschepen over de hele wereld?
 - b. Hoeveel incidenten zijn er in Nederland met NH₃ in de NH₃-sector en degenen die het gebruiken voor onder meer de koeling?
 - c. Hoe is de ontwikkeling van NH₃ en kunstmest industrie in Nederland, Rotterdam en de locatie?
 - d. Welke milieuprestatie en veiligheid heeft OCI in de wereld, Nederland en Europoort geleverd?
 - e. Wat is de staat van de bodem en omgeving van de OCI-site? Hoeveel ammoniak zit er in de grond? Zijn alle ongevallen geregistreerd en correct afgehandeld of is alles opgelost door het in de haven te laten afvloeien?
 - f. Welke keuze staat de rijsoverheid voor m.b.t. vervoer van gevaarlijke stoffen en de huidige adviezen om er mee om te gaan (Berenschot)?
- 2 Welk effect heeft een uitbraak van warme en koude ammoniak op de mens, milieu, op land en, binnenwater en buiten water?
- 3 Is de keuze van ammoniak goed? Kan methanol, mierenzuur of wat dan ook?
- 4 Winnen van schaliegas en de daarop volgende kunstmestfabricage
 - a. Milieu en veiligheid, rendement van het proces en hoe verhoudt het zich tot BAT?
- 5 Vervoer per schip
 - a. Welke effect heeft ammoniak bij een scheepsramp op zee en het binnenwater?
 - b. Hoe wordt zeker gesteld dat het schip technisch goed is, er veilig mee wordt omgegaan en het bestand is tegen de interne en externe gevaren, zoals uitval van de motor of besturing, radar en aanvaring door derden?

- c. Hoe groen is de aandrijving van een NH₃-schip? Die vaart toch zeker wel op NH₃?
 - d. Welk risico en gevolgen ondervinden de omwonenden, schepen en industrie aan de Waterweg en de waterwegen van Rotterdam naar Geleen?
 - e. Welke beperkingen ontstaan er tijdens vervoer (begeleiding, afstand) en op de lange termijn (bestemmingsplan)?
- 6 Overslag
- a. Welke vaardigheden zijn er vereist bij het personeel?
 - b. Is er een risico- en gevolgen analyse?
- 7 Opslag
- a. Moet het zo groot, zonder tank wal en calamiteitentank?
 - b. Is het technisch risico correct berekend en wat wordt dat dan geacht te omvatten?
 - c. Zijn de gevolgen goed weergegeven?
 - d. De kans maal effect is vergelijkbaar met een kerncentrale. Die wordt tegen externe invloeden beschermd met 60 cm beton. Is het voorstel goed bestand tegen externe invloeden, is een schermmuur bestand tegen vliegtuigen, drones, raketten en bommen?
- 8 Is het maken van kunstmest nog wel nodig voor de landbouw in Nederland? Is er geen vervanger?
- 9 80 % van de Nederlandse kunstmest wordt geëxporteerd. Is het dan niet zinvol om de kunstmest fabricage die begonnen is op basis van steenkool in Geleen, overgezet is op goedkoop aardgas en nu dan ammoniak, te verplaatsen naar de zeehaven?
- 10 Of nog sterker, deze te laten plaats vinden bij de belangrijkste grondstof? Dus in de USA of op termijn in de landen met veel zon en wind?
- 11 Waardoor opslag in het land van de ammoniak fabricage USA en Nederland en vervoer per leiding, zeeschip en binnenvaartschip vermeden kan worden?
- 12 Houden we niet een verouderde afgeschreven fossiele industrie overeind die op termijn het toch niet redt?

Bijlage 2 Zienswijze

Planologisch

Het beeld dat wij hebben is dat de risico's meer vergelijkbaar zijn met kerncentrales. En daar past bij dat een gemeenschap kan zeggen dat ze het niet willen; zoals Rotterdam geen kerncentrale wil op de Maasvlakte vanwege het vestigingsklimaat en Moerdijk vanwege de hoge bevolkingsdichtheid. Uitwijken naar Eemshaven ligt ook niet voor de hand vanwege het kwetsbare waddengebied.

Zienswijze 1: **mer-procedure**

Het risico van een opslag van 90.000 ton ammoniak op een terrein is vergelijkbaar met dat van een kerncentrale, zoals Tjernobyl en Fukushima. De kans is zeer klein, maar de gevolgen zijn enorm en onbeheersbaar. Het kunnen technisch perfecte installaties zijn, maar door menselijke overmoed en genegeerde externe omstandigheden ging het toch fout. Datzelfde is vast te stellen met de grote ammoniak ongevallen in Jonova, Houston en Dakar.

Vanwege dit grote risico had er een proces in gang gezet moeten zoals dat bij de keuze van kerncentrales aan de orde is. Het gaat namelijk niet alleen om een eenmalige opslag van 60.000 ton maar om de eerste in een reeks tot 2.000.000 ton in Nederland. Een uitgebreide mer-procedure is wenselijk.

Zienswijze 2: **verschil in inzicht DCMR**

Uit de woorden van de heer Molenaar blijkt het besef bij DCMR dat de gevolgen zeer ernstig kunnen zijn en dat de hulpverleningsdiensten daarop niet voorbereid zijn. Nu stellen DCMR woordvoerders dat het veilig is en kleineren de zorg van burgers. Iedere echte veiligheidsdeskundige weet dat een veilig ontwerp het begin is en niet het eind. Hierdoor wordt iedereen bewust op het verkeerde been gezet en is er sprake van onzorgvuldig handelen. Het is wenselijk het verschil van inzicht te verklaren.

Nederland is naïef en bereidt zich niet voor op het ergste: criminaliteit en oorlog.

Een zo grote tank is het ideale middel voor chantage, zoals Hezbollah dat heeft gedaan in Haifa met de dreiging om de ammoniak opslag in Haifa op te blazen. Een drugsdealer zou met dezelfde dreiging, maar dan met een drone, zijn in beslag genomen drugs van 100 miljoen Euro terug kunnen eisen. Ondenikbaar? Neen, als je het kunt verzinnen is het vaak ook uitvoerbaar!

De kans op oorlog ligt globaal op 1 maal per eeuw: 10^{-2} . Hoger dus nog dan de kans op overstromingen. Bekend is dat de voorbereiding op oorlog zich baseert op de voorgaande oorlog: een front waarop gevochten wordt. Maar nu zie we dat de oorlog via de lucht wordt gevoerd met hackers, drones, vliegende bommen en hypersonische raketten. We zien dat getracht wordt een samenleving stil te leggen door zijn energiestructuur (gasleidingen, hoogspanningsstations en olieopslagen) te vernietigen en bevolkingscentra te raken. Dan is een grote ammoniak tank het ideale doel om te dreigen of te raken. Het is de energievoorziening en treft gelijk tienduizenden mensen in de omgeving.

Een dak van dubbelwandig metaal en een betonnen scherfmuurtje voor 50 kg, 45 m/s biedt voor deze situaties geen bescherming. Kerncentrales hebben een koepel van 60 cm dik beton.

Zienswijze 3 **Externe risico's**

Er is niet zorgvuldig gehandeld door het niet beschouwen van de nieuwe externe risico's bij deze zeer grote ammoniak in de nabijheid van een woonomgeving. Hier is een nadere onderbouwing noodzakelijk.

Zienswijze 4 **Transport**

Het gevaar van de sterke toename van NH3 transport op de Waterweg en de waterwegen tussen Rotterdam en Geleen wordt vergeten. DSM heeft in het convenant afbouw NH3-transporten met 2 Provincies en de Rijksoverheid in 2008 beloofd dat het zou streven naar zo min mogelijk NH3 transporten. Scheepsaanvoer zou alleen nodig zijn voor kleine onbalans. Het is noodzakelijk de risico's die aan het transport verbonden zijn te onderzoeken.

Burgerparticipatie

Die zorgplicht verplicht om zorgvuldig de gevolgen te verkennen, deze vroegtijdig open en transparant te delen en met de burgers van gedachten te wisselen over de gevolgen en de beheersmaatregelen, de hulpverlening en schade vergoeding. En dat zeker in een tijd waarin zaken zoals Chemours, Tata Steel en Groningen spelen.

Zienswijze 5 **Burgerparticipatie**

Het afhouden van vroegtijdig overleg over het project door het Havenbedrijf, DCMR en OCI weerspiegelt een maatschappelijke onverschilligheid en onzorgvuldigheid jegens onschuldige en onvoorbereide burgers. Hiervoor is een verklaring noodzakelijk. En is het wenselijk dat u aangeeft op welke wijze die participatie in de volgende projecten gaat verlopen.

Een dergelijk project heeft zo'n impact op de samenleving dat een mer-procedure voor de hand ligt. Immers bij een ramp zien we duizenden doden, tienduizenden toekomstige astma lijdende, schade aan flora, vee, fauna, teelten en gewassen, de omliggende industrie en een enorme verstoring van het logistiekproces in de wijde omgeving van Rotterdam. Het niet initiëren van de mer-procedure op grond van alleen < 100.000 ton opslag door DCMR, wetende dat er grote gifwolken kunnen vrijkomen en de hulpverleningsdiensten dat niet aan kunnen, toont een maatschappelijke onverschilligheid en onzorgvuldigheid jegens onschuldige burgers. Temeer doordat al ruim voor de ter inzage legging de VVBV had aangegeven een mer wenselijk te vinden. Wetende dat het niet blijft bij deze 60.000 ton opslag maar dat wij groeien naar 2.000.000 ton opslag in Nederland, past minimaal een voorbeeld mer procedure met modellering van meerdere groottes van opslagcapaciteit. De PGS 12 alleen biedt niet voldoende handvatten voor beleidsmakers en vergunningverleners om verantwoorde keuzes te maken. Daar is deze PGS ook niet voor bedoeld: het is een set met voorbeeld vergunningsvoorschriften voor kleine ammoniakopslagen.

Zienswijze 6 **Informatie naar burgers**

Het niet echt volledig openbaar maken van de ter inzage legging door DCMR, de hoeveelheid en de in onze ogen teleurstellende kwaliteit van de aanvraag werpen een enorme barrière op, waardoor burgers op afstand worden gezet en inhoudelijk zullen afhaken. Burgerparticipatie behoort door DCMR serieus genomen te worden. Daar hoort een breed opgezette publicatie voor te zijn, een inzichtelijke en begrijpelijke aanvraag voor zo'n project en echt overleg. Niet een geleide instructie zoals dat plaats vond in Hellevoetsluis. Deze manier van openbaar maken achten wij niet wenselijk.

De QRA en MRA

De vereniging was dus bijzonder verrast dat ondanks de 3 omliggende woonkernen, met verdrievoudiging van de opslag en de vertienvoudiging van het transport ten opzichte van heden, er geen significante toename is van het risico. Aldus de uitkomsten van de risicograaf methoden.

De verklaringen van DCMR waren simpel: maakt u zich geen zorgen, het is een extreem veilige tank met een betonnen wand en het overstromingsrisico is 1000 keer erger. Deze gedachten passen niet in modern denken over veiligheid. Een goed ontworpen tank is alleen veilig als hij goed gebouwd

wordt, bedreven, onderhouden en geïnspecteerd wordt en niet bloot staat aan externe dreigingen. En een kans zegt niets over de gevolgen. Veiligheid is als een ketting; één sterke schakel zegt niets over de andere schakels.

Zienswijze 7 faalkans tank

Het is niet door DCMR bewezen dat de betonnen wand tot een aanmerkelijk lagere faalkans leidt. Want deze betonnen wand beschermt tegen impact door voorwerpen van 50 kg, 45 m/s maar niet tegen vrachtwagens, wagons of tanks van binnenschepen of tegen granaten, bommen of raketten die op het stalen dak terecht komen. Graag ontvangen wij van DCMR een goede onderbouwing van de lagere faalkans, die verder gaat dan historische faaldata en expert opinion.

Er is gesteld dat de wet Safeti-NL voorschrijft. Wij menen dat de regelgeving toelaat om andere programma's of gewijzigde programma's te gebruiken als dat wenselijk is. Wij lezen dat het programma bedoeld is voor ammoniak installaties tot 15 ton en mag gebruikt worden voor meer. Maar 4000 maal groter, roept toch wel vragen op. In een studie door DNV ten behoeve van het Amsterdamse havenbedrijf, wordt dit onderkend en is een andere eigen versie gebruikt.

Zienswijze 8 ongevalideerde toepassing Safeti-nl

Er is niet aangetoond dat Safeti met haar 2 dimensionale afbeelding van een daar zo 3 dimensionale wereld in een zo intensief gebruikt gebied, een goede afbeelding geeft van de risico's van de tank 3 van 60.000 ton en tank 1 en 2 en het zeeschip en de binnenvaartschepen.

Om de risico's voor de omgeving te beschouwen moeten alle elementen worden opgenomen om de "worst case" inclusief domino effecten te berekenen. De 3 dagelijkse binnenvaart schepen zijn er een groot deel van de dag. Incidenten vinden plaats door handelingen; dus juist bij lossen en landen. De QRA was bedoeld voor de nieuwe tank. Was is het dan voor QRA als die er uit wordt gehaald?

Zienswijze 9 niet meenemen van tank 3, zeeschip en binnenvaartschepen

Het niet mee beschouwen van de grote tank 3, het zeeschip en de binnenvaart schepen leidt tot een aanmerkelijke verlaging van de maximale uitstroom en geheel andere scenario's. Slechts 30.000 ton i.p.v. 90.000 ton. Het leidt er ook toe dat de risico's van de aanvoer per zeeschip en de afvoer met binnenschepen en het domino-effect van een exploderende tanker bijvoorbeeld, buiten beeld blijft en we kijken naar een QRA voor de oude situatie.

In het Besluit kwaliteit leefomgeving artikel 5.12 lid 4 is aangegeven dat de maximale lengte van een gifwolk 1500 m bedraagt. In het overleg op 3 oktober is dat door ons gemeld en niet ontkent. Omdat de pluimlengten in werkelijkheid meer dan 10 kilometer lang kunnen zijn, leidt dit tot een ernstige onderschatting van de gevolgen. Hier faalt dus de wet en beschermt de burgers onvoldoende.

Zienswijze 10 lengte gifwolk

Het beperken van de maximale lengte van een gifwolk in Safeti-NL leidt voor de scenario's met een grote uitstroom tot een onderschatting van de gevolgen en dient voor elk scenario niet geaccepteerd worden als niet het tegendeel bewezen wordt.

Het programma Safeti-NL wordt gebruikt met een simulatie duur van 1800 seconden. Ook dit leidt tot een ernstige onderschatting van de gevolgen, zeker bij lage windsnelheid. Een dan zeer geconcentreerde pluim heeft tijd nodig om in Maassluis aan te komen en het vroegtijdig afkappen op tijd, leidt dan tot minder slachtoffers en een kortere tijd van de vergiftiging. De plas en de gifwolk zijn niet in 30 minuten te beheersen. En zeker niet als daartoe niet een plan is ontwikkeld.

Zienswijze 11 beperkte simulatie tijd

Het beperken van de simulatie tijd in Safeti-NL leidt voor de scenario's met een lage windsnelheid tot een onderschatting van de gevolgen en mag voor elke scenario niet geaccepteerd worden als niet het tegendeel bewezen wordt.

De zelfredzaamheid staat standaard in Safety op een dag en nacht-niveau (.93 en .99) en men wordt geacht thuis te zitten met gesloten ramen. Maar de handleidingen geven aan dat er een grote verantwoordelijkheid ligt om dat te onderzoeken. Want er liggen een camping en bejaarden huizen, er zijn feesten in Brielle, waarbij de stad maar weinig uitgangen heeft. In de zomer staan de ramen in slaapkamers open. Wanneer dat wordt meegewogen, dan zijn de uitkomsten van de berekeningen en de beoordeling daarvan heel anders in te schatten dan nu wordt gepresenteerd.

Zienswijze 12 zelfredzaamheid

De mate van zelfredzaamheid is onvoldoende onderzocht en lijkt te leiden tot een onderschatting van het aantal slachtoffers.

De wet schrijft Safeti-NL voor om risico berekeningen te doen. Maar het "milieu" kent nog veel meer schaden: de teelten op Voorne en de gewassen in de kassen "verbranden" door ammoniak (gelijk de Esso brand of AVR dioxines), de omliggende bedrijven moeten uit bedrijf gaan en moeten al hun installaties controleren op goede werking na de gifwolk, het verkeer in de wijde omgeving komt tot stilstand en de flora en fauna op de Landtong, Europoort en Botlek leiden schade. De stadsbiologen van Rotterdam en het KNNV blad van februari 2021 kunnen u hierover informeren.

Zienswijze 13 omvang van de schade

Het is een grote nalatigheid om niet de vele slachtoffers met ademhalingsproblemen te noemen, de onmogelijkheid van de hulpdiensten om zoveel mensen in een gifwolk te helpen, alsmede de schade aan bedrijven, transport, flora, fauna, teelten en gewassen.

Wij hebben kunnen lezen dat ammoniak lekkages direct afvloeien in de grond en via de riolen in de haven. Wij menen dat dat niet meer past in deze tijd, immers alle bedrijven worden geacht vervuild water eerst op te vangen, te bemonsteren en zo nodig te reinigen, alvorens te lozen.

Zienswijze 14 huidige bedreiging van het milieu

Al in het dagelijkse bedrijf is de bedrijfsvoering van OCI een bedreiging van de natuur in de haven, een groter opslag en meer transporten verergert dit en rechtvaardigt al een mer-procedure.

Zienswijze 15 effect van NH3 lozing in de haven

Het is een nalatigheid om niet de afstroom van 10.000-den tonnen ammoniak te onderzoeken in het rioolsysteem bij een grote uitbraak. Er is een grote kans dat riolen dichtvriezen; zeker het diep-riool.

Zienswijze 16 ontbreken tankwal en calamiteiten tank

Het ontbreekt aan een tankwal of bunt, waardoor bij een incident het te bestrijden en verdampend oppervlak sterk toeneemt. Dit belemmert de bestrijding vergroot de vorming van een giftige wolk. Dit is dus een ernstig gemis.

Er is sprake van een groepsrisico van 230 en maximaal 390 doden. Er wordt verder geen aandacht aan gegeven.

Zienswijze 17 beperking van doden

Er dient gehandeld te worden overeenkomstig de “Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico” en het Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 17 december 2014, pzh-2013-451059199, houdende in deel 3, bijlage 3 van de Nota vergunningverlening, toezicht en handhaving 2014-2017 een beleidsregel over de invulling van de groepsrisicoverantwoording in de omgevingsvergunning (Beleidsregel externe veiligheid groepsrisicoverantwoording in de provinciale omgevingsvergunning, behorende bij deel 2 paragraaf 2.8).

Hulpverlening bij ramp

Om een goed plan te maken om te helpen bij een ramp is het nodig dat de aanvrager open en transparant de gevaren voor legt.

Zienswijze 18 Ontbreken verplichting rampenplan

Het is met de verkeerde voorstelling van zaken niet mogelijk om een goed rampenplan te maken omdat niet duidelijk is waar en hoe groot de gifwolk kan zijn. Bijgevolg zijn vluchtroutes, bereikbaarheid hulpverlening, vluchtplaatsen, risico-communicatie en kwetsbare groepen niet te duiden. Er dient eerst een bewezen goede QRA te zijn.

Tevens ontbreekt een Bedrijfsbrandweerrapport bij de aanvraag. Zo’n rapport geeft voor de meest waarschijnlijke scenario’s de mogelijkheden weer voor hulpdiensten om een inzet te plegen die de gevolgen beperken. Het ontbreken van zo’n Bedrijfsbrandweerrapport, eigenlijk een “verplichting” voor elk BRZO bedrijf, is op z’n minst een ernstige omissie te nemen, maar doet ons anderzijds vermoeden dat zo’n rapport niet veel verder komt dan beschrijven dat alle serieuze scenario’s niet te beteugelen zijn. Met andere woorden, expres niet verplicht is gesteld, een en ander te zien in het licht van de onvolledige informatie naar de burgers.

Zienswijze 19 Onrechtmatige daad

Door op onvoldoende wijze en het besef van fouten in de berekening van het risico voor omliggende gemeenten en burgers, wordt door het management en DCMR een onrechtmatige daad gepleegd (en wel met voorbedachten rade). Men had die fouten moeten herstellen.

Vergoeding van schade

Groningen, Twente kanaal en de Kindertoeslag affaire leren dat het vergoeden van schade niet goed is geregeld.

Zienswijze 20 Vergoeding van schade

Gelet op grote risico’s is het wenselijk om nu al de vergoeding van schade te regelen. Hoe verloopt de procedure en wie betaalt?

Energietransitie

Door DCMR wordt gesuggereerd dat de tank 3 van OCI als een bijdrage aan de energietransitie moet worden gezien. De VVBV meent dat deze suggestie niet waar is, omdat hetzelfde kan worden bereikt met de bestaande 2 x 15.000 ton tanks. Vooralsnog dient tank 3 vooral voor de aanvoer van goedkope grijze ammoniak uit de USA voor de bedrijfsvoering van de kunstmestfabriek in Geleen.

Zienswijze 21 Voorwaarde energietransitie

De tank 3 is geen voorwaarde voor de energie transitie in de haven van Rotterdam.

Techniek

Wij zijn verbaasd over de managementfilosofie van OTE/OCI omtrent hun gebrek inzet ten behoeve van het vóórkomen van incidenten, het inperken van een eventueel incident en de wijze waarop zij meent te moeten handelen bij de bestrijding van een groter incident.

Bij de aanvraag is geen duidelijke omschrijving geleverd van wat ze nu precies willen realiseren. P&ID's ontbreken, duidelijke tekeningen of schetsen hoe e.e.a. gedacht wordt te realiseren ontbreken. Dat in een latere fase de bouwvergunning wordt aangevraagd ontslaat hen niet van de verplichting om goed inzicht te verstrekken in de techniek en beveiligingsfilosofie.

Wij krijgen totaal geen inzicht in groottes van containment, geen duidelijk inzicht in hoe ontsnapte dampen neergeslagen gaan worden etc.

Wat wel duidelijk is dat bij een groter incident tot en met een full loss of containment zij alles maar laten lopen en hopen dat de overheid de bestrijding van de ramp op zich kan nemen. Tot op heden lijkt het er op dat de rampenbestrijding niet verder komt dan de sirenes van de BB aanzet en, als alles is overgewaaid, vervolgens slachtoffers gaat ruimen, inclusief de gevallen hulpverleners.

Zienswijze 22 **Geleverde technische documentatie**

De geleverde informatie is onvoldoende om te kunnen spreken over een project dat veilig is.

Wat nu geleverd is, biedt geen goede houvast voor de inspectie bij inbedrijfstelling en handhavers bij bedrijfsvoering door DCMR. De bijlage geeft aan waar wij menen dat er te verbeteren valt.

Zienswijze 22 **Basis voor hulpverlening**

Wij concluderen dat als eerste stap een mer wenselijke is om op ruime schaal burgers hierbij te betrekken en kennis te nemen van hun zienswijze en deskundigen dan sturing te laten geven aan het bepalen van de veiligheid van het project en de te nemen maatregelen voor het borgen van de veiligheid, hulpverlening en schadevergoeding.

Zienswijze 23 **Sanering huidige OCI-installatie**

Nu blijkt dat de er reden is om niet te vertrouwen op de kwaliteit van QRA studies, ontstaat twijfel aan de veiligheid van de huidige OCI-installatie en de 10^{-6} contour tussen Voorne en Zee en het havengebied en is het beeld dat die nu al te saneren zijn. Wij verzoeken u dat te onderzoeken nadat de bovenvermelde fouten zijn hersteld.

of in geheel Nederland wel de veiligheid correct berekend wordt bij grote installaties. Want afkappen na 1800 seconden en/of 1500 m kan grote invloed hebben op het resultaat.

Als de DCMR zoveel vertrouwen heeft in de veiligheid van de nieuwe opslag dan zouden ze ook met vertrouwen de uitkomst van een MER tegemoet moeten zien. De DCMR heeft onder de noemer 'juridische zorgplicht' ook de taak om de (terechte en toenemende) zorg bij de omwonenden weg te nemen door een onafhankelijk onderzoek, of desnoods onder bestuur van DCMR maar met gedocumenteerde inbreng van onafhankelijke specialisten. Dan zal ook blijken dat er oude afspraken zijn.

Zienswijze 24 **Volgende stappen**

De volgorde hoort hier te zijn:

1. Eerst een Mer-procedure, zodat alle belangen op tafel komen en het geheel ruim beoordeeld kan worden
2. Dan is er goed inzicht in de faalkansen en faalmechanismen en goed inzicht in het verloop van de kokende en verdampende ammoniak
3. Ontwikkelen van beheers- en bestrijdings-, en evacuatie plannen
4. Pas als is vast te stellen dat de worst case “beheersbaar” is, dan pas kan onzes inziens goedkeuring worden gegeven.

Bijlage 3 Detail beoordeling van de aanvraag en beschikking

Wij maken ons ernstig zorgen over de voorgenomen realisatie van een 60 kton ammoniaktank en de wijze waarop “men” denkt dit goed te gaan keuren.

Dit hebben wij vastgelegd in bijgaande notitie. Deze is van een behoorlijke omvang. Naast de kwalitatieve beschouwing op de voorgenomen realisatie hebben wij ruim 55 redelijk ernstige “tekortkomingen” in de aanvraagdocumenten en de ontwerpbeschikking gevonden. En dat nog zonder het vergrootglas erbij te nemen.

Om te voorkomen dat wij verzanden in een uren of dagenlange discussie over onze zorgen en de gevonden tekortkomingen stellen wij voor om dit op hoofdlijnen te bespreken. Dan kunt u daarna de notitie in rustiger sferen lezen en daarop reageren. Reageren kan schriftelijk en of mondeling. Bij geen reactie uwerzijds zien wij ons genoodzaakt officieel bezwaar aan te tekenen.

Aangezien het voornemen tot de realisatie van de 60 kton tank en bijkomende handelingen met manipulatie van ammoniak valt binnen de BRZO wetgeving hebben wij de hoofdelementen van een VBS, veiligheidsbeheerssysteem, gehanteerd als kapstok voor dit oplegdocument. Tenslotte begint een VBS al bij de eerste voornemens en niet pas na een realisatie! De hoofdelementen zijn:

1. preventiebeleid;
2. de organisatie en het personeel;
3. de identificatie van de gevaren en de beoordeling van de risico's;
4. het toezicht op de uitvoering;
5. de wijze waarop wordt gehandeld bij wijzigingen;
6. de planning voor noodsituaties;
7. het toezicht op de prestaties;
8. audits en beoordeling.

1. Preventiebeleid

Wij zijn verbaasd over de managementfilosofie van OTE omtrent hun gebrek inzet ten behoeve van het voorkomen van incidenten, het inperken van een eventueel incident en de wijze waarop zij meent te moeten handelen bij de bestrijding van een groter incident.

Bij de aanvraag is geen duidelijke omschrijving geleverd van wat ze nu precies willen realiseren. PID's ontbreken, duidelijke tekeningen of schetsen hoe e.e.a. gedacht wordt te realiseren ontbreken. Dat in een latere fase de bouwvergunning wordt aangevraagd ontslaat hen niet van de verplichting om goed inzicht te verstrekken in de techniek en beveiligingsfilosofie.

Wij krijgen totaal geen inzicht in groottes van containment, geen duidelijk inzicht in hoe ontsnapte dampen neergeslagen gaan worden etc.

Wat wel duidelijk is dat bij een groter incident tot en met een full loss of containment zij alles maar laten lopen en hopen dat de overheid de bestrijding van de ramp op zich kan nemen. Tot op heden lijkt het er op dat de rampenbestrijding niet verder komt dan de sirenes van de BB aanzet en, als alles is overgewaaid, vervolgens slachtoffers gaat ruimen, inclusief de gevallen hulpverleners.

2. De organisatie en het personeel

Hier hebben wij geen bijzonderheden over te vermelden en komt bij punt 6 verder aan de orde.

3. De identificatie van de gevaren en de beoordeling van de risico's;

Wij krijgen na het lezen van de QRA en de MRA zeer sterk de indruk dat bij het voorbereiden van de QRA en de MRA bleek dat de risico's ongewoon groot zijn en niet zonder meer leiden tot een vergunbare situatie. Vervolgens lijkt men gezocht te hebben naar mogelijkheden om de risico's te verzachten door incidentscenario's op voorhand uit te sluiten. En die hebben ze gevonden! Wel warme maar geen koude ammoniak, geen aqua ammonia meenemen, voorstellingen van zaken geven die niet wordt onderbouwd. Daartoe genereren ze een motivatie die iemand met natuurkunde op Havo niveau al direct kan weerleggen.

En toch slijpt dit er bij de beoordeling door BG doorheen. Dat had niet mogen gebeuren. Wel is opgemerkt dat OTE een handigheidje heeft gebruikt bij het opstellen van het geluidrapport. Het lijkt er op dat bij de beoordeling van de aanvraag onvoldoende scherpte of focus beschikbaar was voor de veiligheidsaspecten. Mogelijk heeft de huidige opslag van 2 x 15 kton (en dat gaat al jaren goed) zulks in de hand gewerkt.

Alle overblijvende risico's, en dat zijn er nogal wat en ook heel grote, worden ronduit gebagatelliseerd waarbij het liefst rookgordijnen worden opgeworpen, zowel kleine al grote. Wanneer men deze rookgordijnen even wegdenkt, dan slaat de schrik je om je hart. Risico's worden door OTE niet realistisch beoordeeld maar over de schutting gegooid bij de overheid. Tot zinsneden aan toe als: het bevoegd gezag moet dit maar goedkeuren.

OTE hanteert geen veiligheidsbeleid met eigen verantwoording, poetst risico's weg en gaat achterover hangen als het mis gaat.

4. Het toezicht op de uitvoering

Speelt pas een rol bij het operationeel zijn. Of wij moeten het aanvragen van de wijziging zien als de uitvoering van een project. In dat geval heeft het personeel een wanprestatie geleverd waar het management niet op heeft geacteerd. In dat geval heeft het toezicht op de uitvoering gefaald. Of was het een bewuste actie?

5. de wijze waarop wordt gehandeld bij wijzigingen;

Bij een inspectie op dit VBS element t.b.v. van deze wijziging zou ik graag aanwezig zijn ☺ en er niets van heel houden, alleen al op basis van wat hiervoor is beschreven. Het verdoezelen van risico's, die later toch aan het licht gaan komen, lijkt op valsheid in geschrifte of minstens gebrek aan geweten (slachtoffers voor mens en milieu!!).

6. de planning voor noodsituaties:

Op dit onderwerp ontbreekt alle info die je wel zou verwachten. Door de VRR is eigenlijk alle verstrekte info als onvoldoende beoordeeld en toch wordt er een ontwerp beschikking opgesteld en gepubliceerd. Relevante veiligheid gerelateerde informatie zoals PID's worden niet alsnog opgevraagd, UPD's mogen later worden ingediend, MRA moet nog aangepast worden en mag later worden ingediend. Weggeschreven scenario's in de QRA worden niet alsnog verplicht gesteld. Niets over bluswater/sproeiwater capaciteit en aantallen + types monitoren etc. Alleen een artikel dat OTE moet nadenken over beperken van een calamiteuze lozing in het oppervlaktewater. Ook weer later. Er is geen bedrijfsbrandweerrapport voorgeschreven, bedrijfsnoodplan wordt als niet voor hier en nu bestempeld maar is ARBO dingetje.

Niets maar dan ook niets is hierdoor Handhaafbaar en onttrekt zich volledig aan het publiek. Dit is DCMR/VRR onwaardig en absoluut onacceptabel.

7. toezicht op de prestaties

8. audits en beoordeling

Deze nemen we even samen. Toezien, met lede ogen, hoe het daar mis kan gaan is iets dat wij onwenselijk achten. Als je nog wel wat kunt zien van ammoniak doet toch heel lelijke dingen met slijmvlies.

Handhaafbaar is er bijna niets waardoor de aanvraag en de beschikking samen geen waarborg geven voor de bescherming van mens en milieu.

Heren,

Dit had nooit mogen gebeuren. Mijn vader zei altijd dat het terugkomen op een eerder genomen besluit en toegeven dat er een fout is gemaakt, is geen zwakte maar toont karakter.

Wij verwachten, gelet op de status en rol van zowel DCMR als VRR, dat zij karakter toont in deze kwestie.

Opmerkingen:

1. Hoe zit het met het legalisatietraject PAS melding, ingediend juni 2019/april 2021.
2. Heeft dit invloed op het traject van de vergunningverlening, risico dat er nadien een ambtelijke wijziging noodzakelijk is.

Aanvraagdocument

3. Er is in dec 2021 een nieuwe 10 MW thermische stookinstallatie gemeld. Zou die nog relevant zijn voor de QRA?
4. Tabel 4.2 is verwarrend, blauwe kader tekst is niet gelijk met daaronder (afvoer/aanvoer)
5. QRA blz. 20. Warme ammonia heeft een groter nadelig effect dan koude omdat de warme wordt getransporteerd bij hogere druk. Dit is onzin. De opslag van beide soorten geschiedt vrijwel atmosferisch.
6. MRA: koude ammoniak lost makkelijker in water op en heeft daardoor groter nadelig effect op het oppervlak. Dat is onzin. Koude ammoniak als vloeistof is -33 gr C en doet het oppervlak van het water bevriezen en kan er dus moeilijker in doordringen.
7. Groepsrisico pg. 29 is erg cryptisch. In oude situatie was tussen 30 en 75 doden al probleem en nu is een toename naar 100 - 300 dat niet? "Deze wijziging van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag goedgekeurd worden". Wat is dan nu voor (on)zin?
8. Invloedsgebied wordt veroorzaakt door scenario leeglopen in 10 min. En instantaan falen dan??
9. Tekst:

Scheepsverlading

Vanwege de verhoging van de doorzet aan ammoniak nemen de risico's bij scheepsverlading toe. De scenario's 'overvullen', 'aanvaring, groot' en 'aanvaring klein' leiden daarbij tot verhoogde risico's. Aangetoond is echter dat OTE voor het scenario 'overvullen' over aanvullende maatregelen /voorzieningen beschikt die het risico aanzienlijk verkleinen. Omdat de proteus handleiding niet duidelijk is over de achtergrond/afleiding van de faalfrequentie voor overvullen, is hiervoor geen nadere kwantitatieve onderbouwing gegeven.

Dit is een van de meerdere voorbeelden dat men zoekt naar redenen om de risico's te bagatelliseren zonder dat te onderbouwen. Dit is niet SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden).

10. Nog zo'n voorbeeld:
Leidingtransport

Vanwege de verhoogde ammoniak doorzet en de grotere diameter dan in de vergunde situatie nemen de risico's van leidingbreuk en -lekkage toe ten opzichte van de vergunde situatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat OTE de nieuw te realiseren leidingen realiseert met meer maatregelen dan de stand der veiligheidstechniek voorschrijft.

OTE heeft ten aanzien van de transportleidingen een groot aantal bronmaatregelen getroffen (aanvullend op de geldende stand der veiligheidstechniek) om de kans op uitstroming zo beperkt mogelijk te houden. Vanwege de filosofie om bij een ongewenste uitstroming het vrijgekomen ammoniak zo snel mogelijk af te voeren naar het oppervlaktewater blijft dit echter leiden tot een resultaat in het verhoogde risicogebied.

Zonder te benoemen welke maatregelen dat zijn wordt getracht aannemelijk te maken dat de uitkomst Verhoogd Risico eigenlijk niet aan de orde is.

11. En dit spant de kroon:

De scenario's die ondanks de bovenstaande genomen extra maatregelen toch in het verhoogde risicogebied liggen, kunnen worden toegeschreven aan de gehanteerde filosofie dat bij ongewenst vrijkomen van product juist afstroming naar het oppervlaktewater plaatsvindt om de risico's voor personen in de omgeving als gevolg van verdamping van ammoniak zo beperkt mogelijk te houden. Gezien deze filosofie, op basis waarvan in 2019 nog vergunning is verleend, moeten verhoogde risico's in een aantal gevallen als geaccepteerd worden beschouwd.

Als dit de manier is waarop men bij OTE met de veiligheid voor mens, milieu en installaties meent om te moeten gaan zoals dat in de jaren 60 werd geaccepteerd (bron van deze werkwijze dateert uit 1967 wordt elders beschreven), dan geeft dat te denken over de managementfilosofie van dit bedrijf.

En dan dient de aanvraag nog kritischer te worden beoordeeld dan is gedaan en dient men te letten op alle bagatelliserende teksten (en dat zijn er best veel).

12. Waarom nu al conclusies trekken terwijl de geactualiseerde versie later wordt aangeleverd. Is het wenselijk dat op deze manier risicobepalingen worden onttrokken aan het publiek. Ik denk van niet!
13. Par 5.10. De resultaten BBT toetsing worden hier niet vermeld en er wordt verwezen naar de bijlage. Is dat weer een manier om een rookgordijn op te werpen?
14. Geactualiseerde versie BREF CWW wordt later aangeleverd. Dus toch een rookgordijn en trekt er weer iets onzichtbaar voorbij aan het publiek.
15. Geluid: is boven budget en behelst niet de gehele inrichting. Wat gebeurt er als de gehele inrichting wordt meegenomen? DCMR moet het maar gewoon vergunnen wordt er gesteld. Dit is ook te bestempelen als een rookgordijn en het lijkt wel of OTE met dit soort opmerkingen DCMR kan laten springen als een aap aan een touwtje?
16. Omslachtig verhaal over stillere compressoren/pompen die bij vervanging stiller zullen zijn en dus voldoet alles aan BBT. Klinkt als doekje voor het bloeden voor het springen aan het touwtje maar welke compressoren worden wanneer vervangen en wat is het nieuwe bronvermogen dan? Niet SMART. Niet handhaafbaar!
17. Via een email het geluid van scheepsbronnen buiten beschouwing laten?? Wat is dat voor smeedwerk om het beter te laten passen? Dit is niet acceptabel, zeker niet gelet op de regelmatig voorkomende geluidklachten afkomstig van schepen vanuit de bevolking van West Voorne!!
18. MRA blad 3 van 23 (pg. 144 digitale). Bijna alle scenario's scoren voorbij het rode lijntje: Verhoogd Risico. Onder de groene is acceptabel, onder de rode is dus verhoogd en voorbij de

- rode zou onacceptabel moeten heten. Door het zo te beschrijven zou geen enkel scenario ooit onacceptabel zijn!!
Een bedrijf met een dergelijke score zou anno 2023 niet meer mogen bestaan (TATA, Dupont Nemours/Chemours)
19. Een zichzelf respecterend bedrijf zou er aan moeten werken om dit soort emissieprofielen te minimaliseren en proactief voorstellen voor nader onderzoek / haalbaarheid moeten formuleren in een aanvraag.
 20. Pg. 148 digitale versie. * VR: de tanks T1001 en 1002 zijn redelijk gasdicht. Die zijn dus lek!! Niet SMART.
Koude ammoniak in de annulaire ruimte warmt op van -33 naar 20 gr omgevingstemp. De dampspanning bij omgevingstemperatuur is 8,6 bar. Dus de druk in de annulaire ruimte loopt fors op. Waar is een voorschrift opgenomen dat er een drukbeveiliging ook op de annulaire ruimte moet komen? Niet gezien!
 21. Blad 14 van 23 *VR, de compressoren worden lokaal bediend. Bij een serieus incident zijn de bedieningspanelen niet bereikbaar voor het personeel (gaspak, perslucht) en moet worden gewacht op bediening door de Gezamenlijke Brandweer. Lijkt mij geen wenselijke situatie toch, GB is geen poel van operators!!
 22. Hoe en wie gaan de blusmonitoren bedienen bij een incident? Het ware slimmer geweest om op afstand startende oscillerende monitoren voor te schrijven.
 23. Dit soort "moeilijkheidsfactoren" zou in een bedrijfsbrandweerrapport aan de orde moeten komen. Maar dat is niet vereist, nietwaar? Lijkt mij een onwenselijke omissie!
 24. Blad 17 van 23 *VR. Het ware correct geweest als OTE op basis van de historische gebeurtenissen opgave had gedaan van het gebruik van de fakkel. Nu komen ze er mee weg zonder concreet te zijn. Niet handhaafbaar, een gemiste kans dus.
 25. Kennisgeving blad 3 van 4 (pg. 165 dig). OTE is blootgesteld door 9 andere bedrijven. Dat moet consequenties hebben voor de QRA en MRA. Elders in de QRA wordt gememoreerd dat Domino-effecten van buiten niet standaard worden meegenomen in de QRA. Gelet op de omvang van het nieuw te introduceren risico en het gemis van bijvoorbeeld een MER zou het verdisconteren van Domino-effecten op kwantitatieve wijze correct zijn en niet zoals gebeurt op kwalitatieve wijze wegschrijven door te verwijzen naar een ander rapportje dat niet bij de aanvraag zit. Evenmin is daardoor niet na te gaan of er in dat rapportje al is geanticipeerd op de nieuwe opslagtank. Weer een omleidingsmanoeuvre met een dik rookgordijn, geen schoonheidsprijs! Het staat het BG vrij om hier naar te vragen i.p.v. weg te kijken!
 26. Idem t.a.v. overstromingsrisico's. Er wordt een plaatje gepresenteerd om aan te kunnen tonen dat ze er aandacht aan hebben besteed. Maar is dat echt zo? Wat zijn de gevolgen van een overstroming op bijvoorbeeld de stabiliteit van een tank (op wat langere termijn), op de energievoorziening die de installatie in een veilige situatie moet brengen én houden. Is bij een totale shut down als gevolg van de overstroming de installatie in bedwang te houden? Daar had aandacht voor moeten zijn en op zijn minst beschreven kunnen worden. Nu is het een open eind zonder conclusie! Denk aan Fukushima.
 27. QRA par 2.3 (pg. 178 dig). Maximaal effectafstand is niet van belang bij de toetsing etc. en is alleen voor de voorbereiding van de rampenbestrijding. Is dat zo, waar staat dat in de wet/handleidingen etc.? Max effectafstand is juist nu van belang, aan de voorkant van een eventueel incident en niet pas er na als alle kalveren al verdronken zijn!! Meer en deugdelijk containment zal het effect verkleinen. Ook hier weer wegschrijven naar de verantwoording van anderen (net als het lozen van de inhoud van een tank in het oppervlakte water). Dit is een bedrijf anno 2023 niet waardig en geeft een prima beeld van de wijze waarop het bedrijf straks denkt te kunnen opereren.
 28. QRA tabel 3.1 zelfde verhaal over de regelteksten die niet kloppen, zelfde tabel komt in de MRA ook weer terug.
 29. QRA subselectie pg. 14 van 39 (dig 187)

Met betrekking tot de overslag en productie van aqua-ammonia kan het volgende worden opgemerkt. Om te bepalen of de opslag en verlading van aqua-ammonia (AA) relevant is voor de externe veiligheid, is de volgende berekening uitgevoerd: In Safeti-NL is de plas-verdamping van de volledige inhoud van de opslagtank AA doorgerekend. Conform de door de RIVM/Safeti-NL-helpdesk voorgestelde systematiek is de bronterm bepaald voor de plas AA. Uit de berekeningen blijkt dat rondom de plas AA alleen een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-8} /jaar wordt berekend, deze contour heeft een diameter van ongeveer 150 meter en ligt daarmee binnen de PR-contour van 10^{-6} /jaar die rondom de opslagtanks met ammoniak wordt berekend. De berekende contour betreft het scenario met aqua ammonia met het grootste effect, daarom is het aannemelijk dat de overige scenario's met aqua ammonia geen relevante bijdrage leveren aan de 10^{-6} PR-contour van de gehele inrichting. Dit betekent dat alle scenario's aqua ammonia verder buiten beschouwing gelaten kunnen worden.

Dit riekt en niet alleen naar ammonia!! Waarom zoveel moeite doen door vooraf e.e.a. te berekenen met Safeti-NL om te concluderen dat het geen relevante bijdrage levert? En het dan vervolgens buiten beschouwing laten. Dit klinkt al een slecht getoetste hypothese en doet vermoeden dat dit een "slinkse" wijze is om de risico's kleiner uit te laten komen. Als dat zo is dan zou een volledige opname van de AA in het model dat moeten uitwijzen. Ik wil hier voorstellen dat zulks alsnog gebeurt en wel vóóordat de vergunning wordt verleend. Het moet voor het publiek als belangrijkste bedreigd object inzichtelijk gemaakt worden. Kan niet bestaan niet, wil niet wel. Tot dat moment daar is dient dit te worden gezien als het zoveelste rookgordijn!

30. In het algemene deel van de aanvraag staat op pg. 20 het volgende:

In de QRA is gerekend met variant 2 Warme ammoniak heeft een groter nadelig effect op de omgeving vergeleken met koude ammoniak, omdat warme ammoniak wordt getransporteerd bij een hogere druk.

Dit doet vermoeden dat er dus nog meer aan de QRA is onttrokken op basis van een enkele zin waar geen grondslag voor is ander dan een stelling die niet wordt onderbouwd.

31. Algemene conclusie QRA: er zijn twee soorten stoffen niet meegenomen: AA en koude ammoniak. Dat is ongehoord en niet acceptabel. Zo makkelijk dient men zich niet het bos in te laten sturen!
32. Tank 1001 en 1002 staan communicerend opgesteld. Hoe precies is uit de PFD niet te halen. Of deze situatie correct in Safeti-NL en Proteus zijn gemodelleerd valt te betwijfelen want Proteus kan daar niet mee omgaan op de juiste wijze (eigen ervaring T. Bersma) en dat had ik direct in de MRA gezien als dat wel juist was gedaan. QRA: Tabel 5.2 1^e regel, er falen nooit tegelijk twee tanks instantaan: de ene faalt en de andere loopt leeg via de verbindende leiding. Over de werkbaarheid van een eventuele afsluiter in de leiding: zie hieronder.
33. Zijn de appendages zoals te vinden in het "veld" bij OTE nog wel bereikbaar bij een incident (zie eerder commentaar) en zijn die nog bedienbaar als gevolg van bevroeringsgevaar: -33 gr C doet alle vocht in bijvoorbeeld een actuator bevriezen. Is eventuele warmte-tracing daarop uitgelegd? Ervaringsfeiten geven aan dat warmte-tracing die temperatuur niet aankan. Dus zijn de aannames over automatisch werkende systemen wel gerechtvaardigd bij dit soort extreme situaties? Daarover is in de QRA en de MRA niets over te vinden. Gewoon overheen gekeken dus. Daar hat OTE iets over moeten toevoegen! Bij een incident is het altijd lekker om falende apparatuur de schuld te kunnen geven. Apparatuur faalt niet, mensen wel!! (slecht onderhoud, slechte engineering etc. etc.).
34. In QRA fig 5.2. gerekend met een fictieve bund van 750 m. Wat een onzin. Bij een niet begrensde uitstroming door een opvang dient met een laagdikte van 1 cm te worden gerekend. Met de fictieve bund wordt de camping net gemist. Bij een modellering bij een laagdikte van 1 cm en 60.000 ton = circa 97.000 m³ is de diameter circa 3.500 m. Wat

gebeurt hier dus: door de contour “verbaal” te verkleinen wordt de lezer op het verkeerde been gezet. Weer het zoveelste rookgordijn: heren wakker worden, je wordt belazerd!!

35. Nog zo’n sprookje van onze vertelspecialist:

Uit figuur 5.2 blijkt dat aan de noord- en oostkant de ontstane plas in werkelijkheid in het aanwezige water zal oplossen (indien deze niet in de aanwezige tankputten blijft) en zeker niet tot op de Landtong komen te liggen. Ook aan de west- en zuidzijde zal de plas kleiner zijn dan in figuur 5.2 gepresenteerd. Deels bevinden zich aan de westzijde ook nog tankputten waar (mogelijk) een deel van de vrijgekomen vloeistof in terecht zal komen. Deels is sprake van braakliggend terrein en grasland, waarop een dikkere plas zal ontstaan dan op beton en waarin de vloeistof deels in weg zal zakken. Deels is sprake van wegen met daarlangs op een aantal locaties afwaterslootjes of leidinggoten.

Aanvullend wordt opgemerkt dat rondom de ammoniakopslag tanks en opvang en in de leidinggoot langs de 1st Street circa 13.000 m³ product opgevangen kan worden. Binnen dit terrein en in de leidinggoten bevinden zich meerdere kolken van het hemelwatersysteem. Via dit systeem wordt de ammoniak afgevoerd richting de haven.

Hier wordt op voorhand een heel aannemelijk verhaaltje opgedist dat het allemaal niet zo erg is omdat de natuurlijk aanwezige omgeving meewerkt. Maar dat wordt nergens SMART gemaakt of “bewezen”. En die 13.000 zou toch m.b.v. wat tekeningen en berekeningen onderbouwd kunnen worden? Ik geloof er allemaal niets meer van en zie dit louter en alleen als dikke mistflarden om de te berekenen risico’s te manipuleren op een ongeoorloofde wijze.

36. Tankopslagen zonder containment is zo heel erg jaren 50. Zou nog kunnen in een Hinderwetvergunning (waar deze beschikking op lijkt), maar nu niet meer.
37. In figuur 5.3 is een plas met diameter 425 m opgenomen. Waar is dat plaatje voor bedoeld en waar komt die 425 m vandaan? Valt zomaar uit het niets in de tekst. Of is dit bedoeld om de fantasie van de lezer te modelleren naar alleen het bedrijfsterrein. Lijkt heel erg op een “verdwaalde” mistflard.
38. Aanvullend op de vorige: $47500 - 13000 = 34500$ m³, omrekenen levert een diameter op van 2096 m. Dus dat is het ook al niet.
39. Pg. 32 van 39, twee keer tabel 5.18. Een ondergedompelde pomp zal niet snel naar buiten lekken, maar ik ben toch wel erg benieuwd hoe ze die gaan “trekken” voor onderhoud of vervangen. Zou mij niet verbazen dat zulks ARBO technisch niet wenselijk blijkt en er toch een externe pomp komt. Met consequenties voor het geluidbudget en de QRA. Maar dan maakt er niemand meer om....
40. Figuur 6.2 is opgesteld met in achtname van alle “aftrek” zoals eerder vermeld: geen AA, alleen warme ammoniak, plas grootte’s los over de duim ingeschat etc. Dat is dus geen correcte figuur die alle risico’s vertaald naar het groepsrisico. En daarom niet bruikbaar!
41. Par 6.2 blad 38 van 39 (dig 211):
In de vergunde situatie was sprake van een overschrijding van het groepsrisico tussen slachtofferaantallen 30 en 75. Doordat in de modellering, conform de bevinding in het BRZO inspectierapport, niet meer van vrije verspreiding bij leidingbreuk van de warme ammoniakleiding naar de tankauto- en spoorwagenaanvoerplaats is uitgegaan, is het groepsrisico in dit gebied juist veel lager dan in de vergunde situatie. Hier wordt het BRZO rapport eigenlijk misbruikt om het groepsrisico kwalitatief te verlagen zonder dat er een kwantitatieve onderbouwing wordt gegeven. Heel handig geprobeerd,

- maar daar trapt een oplettende lezer niet in!! Een tank van 60.000 ton erbij en m.b.v. het inspectierapport het toch onder de oriëntatiewaarde krijgen. Sprookjes bestaan niet.
42. De zin in hoofdstuk 7: deze wijziging van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag verantwoord worden is wel heel kwalijk. Ook hier wordt de verantwoording voor het falende managementbeleid van OTE weer verschoven naar een ander. Gaan DCMR en de VRR nu echt dat sprookje voor waar verklaren?
43. MRA: tabel 2.1 blad 7 van 51 (dig 266). zelfde opmerkingen over de tabelregels aanvoer/afvoer.
44. MRA Filosofie par 2.1.9: al eerder commentaar op geleverd, maar het blijft schrijnend dat men daar mee weg denkt te komen. Voorschrift 1.2 uit de ontwerpbeschikking is niet voldoende dekkend om dit naar anno 2023 te krijgen. Zie eerdere opmerking over de Hinderwetvergunning-kwaliteit!!
45. MRA bijlage 2 stand der techniek, 2.2.3 opslag in houders. Bouwkundige aspecten. De ja conclusie is niet terecht. Dubbelwandig heeft nog steeds een faalkans en is daardoor geen containment. Containment wordt namelijk niet geacht te gaan falen en is daardoor een zekere beveiliging. Deze ja conclusie rekent Proteus dan ook onterecht als veilig door en dat klopt niet.
46. MRA fig. 8.2 blad 38 van 51:
 Uit figuur 8.2 blijkt dat het instantaan falen van opslagtank TK-1003 leidt tot een zeer hoge MSI. De faalfrequentie bedraagt echter $1 \cdot 10^{-8}$ per jaar vanwege de uitvoering als full containment tank. Hiermee ligt het risico in het acceptabele risicogebied.
 Dit is weer zo'n opgetrokken mistflard en gewoon niet waar!! De score is op de rode lijn en dus zeker niet in het acceptabele gebied. Mooie poging de argeloze lezer te misleiden maar werkt niet echt hoor!!
47. MRA par 8.6:
 In paragraaf 2.2 is reeds ingegaan op het feit dat Proteus 4.5 tot andere resultaten leidt dan Proteus 3. Tevens is niet duidelijk hoe Proteus tot de berekende faalfrequentie komt. Op basis van een faalkans van $1,0 \cdot 10^4$ per overslag, 10 overslagen per jaar en een kans op ongewenst open staan van de aanwezige afsluiter zou een frequentie van $1,0 \cdot 10^4$ per jaar berekend moeten worden.
 Ook dit is niet SMART en zou door een goede QRA deskundige worden onderbouwd met een faalboom. Faalkans $1 \cdot 10^{-4}$ x 10 keer per jaar = $1 \cdot 10^{-3}$. En "een kans op ongewenst open staan": hoe groot is die kans en waar zit die in de faalboom?? Ik zie dit als een mistflard resp. stemmingmakerij om het programma de schuld te geven in plaats van zelf de verantwoording nemen en het vervolgens wel goed te modelleren (trackable and traceable). Het is altijd mogelijk om een berekend resultaat op basis van goede motivering aan te passen en dan pas de conclusie te trekken.
48. MRA par 9.1: een TODO koppeling (dry break) is bedoeld om bij ongewild weggrijden met de koppeling nog aan het vervoermiddel los te breken zonder spill. Het heeft helemaal niets van doen met overvul beveiliging. De schrijver weet niet waar hij het over heeft!!
49. MRA par 9.1:
 Opgemerkt dient te worden dat op de schepen warme ammoniak wordt opgeslagen in een opslagvat onder druk. Hierdoor is het in de praktijk niet mogelijk dat een schip overvuld raakt door een overmaat aan warme ammoniak. Dit geldt overigens ook voor tankauto's en spoorketelwagons met warme ammoniak.
 De schrijver van dit stuk heeft er blijkbaar geen weet van dat elk drukvat een overdrukbeveiliging heeft in de vorm van een vent naar safe location of een drukplaat etc. Zelfs met een dampretour (de dampretour heeft meestal een kleinere diameter dan de laad/losleiding en kan het losdebiet in vloeistof niet aan) kan de overdruk worden aangesproken.
50. MRA par 9.1 blad 45:

Door Rijkswaterstaat wordt gesteld dat de stand der techniek de basis vormt voor het uitvoeren van de Proteusberekeningen. De aanwezigheid van een automatische overvul beveiliging is dus meer dan de stand der veiligheidstechniek voorschrijft. De kans op overvullen is hiermee minimaal een factor 10 tot 100 kleiner dan berekend.

Ik wil niet veel zeggen maar een automatische overvul beveiliging is al decennia stand der techniek. Hier wordt gepoogd het falen van OTE te verdoezelen door tekstueel te laten geloven dat ze meer doen dan wat als normaal wordt gezien en dat het dus 10 – 100 keer veiliger is. Wat een onzin!! In de meegeleverde PFD is dat niet afdoende terug te vinden, goede P/ID's zouden meer info verstrekken, maar dat wil OTE dus niet. Waarom niet? Geachte lezer: laat je niet foppen!!

51. In de Proteusberekening/modellering is uitgegaan van een bergend volume van het riool van 200 m2. Wanneer we even terugdenken aan die 13.000 m3 uit de QRA, dan zou dat kunne betekenen dat die 13.000 nergens op gebaseerd is? Of heeft de schrijver van de MRA niet goed opgelet en vertrouwd die erop dat het ongebreideld lozen op het oppervlaktewater het wel weer zal redden?
52. Ontwerpbeschikking 2.8 en 2.9. Hier wordt wel gesproken over de kW contouren bij brand maar niet over de toxische wolk terwijl die veel realistischer zal zijn bij deze stoffen. Daar moet in het kader van bedrijfsnood-inzet veel meer aandacht voor zijn in de beschikking!
53. Vervolg op 52: een bedrijfsbrandweerrapport met toxische wolk scenario's zal veel duidelijk maken over de (on)mogelijkheden voor een inzet bij een grotere spill. Op basis daarvan zou het verstandig zijn het hele verhaal van de aanvraag in dat licht nogmaals te bezien en de wenselijkheid van deze opslag in deze vorm te heroverwegen. Stelling: zonder een doorwrocht bedrijfsbrandweerrapport is het beschikken op deze aanvraag te risicovol voor het bevoegd gezag: dus niet doen s.v.p.!!
54. De VRR concludeert dat heel informatie van onvoldoende kwaliteit is en alles mag vervolgens door de DCMR worden na geleverd. Beetje makkelijk! Als er onvoldoende informatie beschikbaar wordt gemaakt door de aanvrager en in dit geval niet alleen t.b.v. de VRR maar ook het geluidrapport deugd niet, de MRA deugd niet, de QRA deugd niet etc. Het is dan gepast gedrag om, bij nader inzien, de aanvraag alsnog te weigeren. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.(niets heeft zoveel spoed dat het onveilig moet). Het publiek heeft ook recht op voldoende en correcte informatie om de aanvraag te beoordelen.
55. In de ontwerpbeschikking word teveel gesteld dat OTE kan bijdragen door tijdig te melden etc. etc. Het woordje kan moet worden vervangen door moet! Te vrijblijvend voorschrijven is niet handhaafbaar en verwijzen naar de geldende protocollen zou helpen. Echter, een CIN melding binnen 15 min is in dit specifieke geval al veel te laat!!
56. In de ontwerpbeschikking staat op pg. 36 het volgende:

Wij staan dan ook open om op basis van gelijkwaardigheid een alternatieve constructie of andere materialen toe te staan. Een dergelijk alternatief kan via een aanvraag voor een omgevingsvergunning aan ons worden voorgelegd. Indien daarbij aangetoond kan worden dat de gekozen oplossing minstens dezelfde mate van externe veiligheid, energiezuinigheid en bescherming van het milieu biedt als in voorliggend besluit is voorgeschreven, kan dit via een aanvraag voor een milieu neutrale omgevingsvergunning worden geformaliseerd.

Theoretisch lijkt dit juist. Echter, dan dienen de faalfrequenties ook vergelijkbaar te zijn zodat QRA en MRA niet wijzigen. En de motivatie hiervoor wordt hierdoor gevonden:

Onder andere omdat standaardconstructiebeton een grote CO2-footprint heeft, willen wij ruimte geven voor het toepassen van andere gelijkwaardige (innovatieve) oplossingen ter vervanging van de voorgeschreven betonnen wand. Daarnaast wordt op dit moment de PGS 12 (versie 12.1) geactualiseerd en kan op basis van die uitkomsten mogelijk ook tot andere gelijkwaardige oplossingen worden gekomen.

Er is niemand in deze wereld die een grotere CO2 footprint belangrijk vindt tov een incident met een 60 kton ammoniaktank hoor!! Kies voor zekerheid nu en voor duidelijkheid voor de aanvrager! Geef geen ruimte om te marchanderen.

57. Omdat het advies van de VRR niet bij de stukken zit, is evenmin te verifiëren of ze volledig zijn geweest en of DCMR alle adviezen wel juist heeft overgenomen. Het mag niet zo zijn dat hierdoor belangrijke zaken tussen wal en schip vallen. Ook dit onttrekt zich aan het zicht van het publiek.
58. Nieuwe tank erbij, mogelijk meer blus/koelwater capaciteit nodig, meer hydranten/monitoren? Staat niets over vermeld, ook niet dat het niet nodig is, doet vermoeden dat er niet over is nagedacht!

Bijlage 4 Aandachtpunten voor de vergunning

Omwonenden missen de in de aanvraag en de reactie van DCMR de basisregels voor industrieel vakmanschap. Wij denken dat dit een waardevolle punten biedt voor de aanvulling van de vergunning.

Proactief

- Kennis hebben van alle gevaren van de afzonderlijke vervoersstromen op natuur, water en mens en materialen
- Kennis hebben van de interactie van de verschillende systemen bij normale en bij abnormale situaties (lekkage, brand, overstroming)
- Zich voor bereiden op incidenten door op voorhand contacten te leggen met alle betrokken instanties en zorgt voor registratie, detectie, alarmering, ontruiming, bestrijding en schadeherstel
- Zich bewust te zijn van de nieuwe risico's sinds Ukraine en zich daar op voorbereidt, zoals hackers, terroristen, drones.
- Een locatie te kiezen waarbij de risico's op schade aan de omgeving beperkt zijn en natuur gebieden, woonomgeving en industriegebieden mijdt.

Preventief

- Zorg dragen voor een gecombineerd veilige ontwerp van alle installaties en toezicht op ontwerp, bouw, testen en inbedrijfstelling en bedrijfsvoering
- Het uitvoeren van veiligheidsstudies uitvoert voor ieder systeem afzonderlijk en gecombineerd middels HAZOP, SIL, QRA etc.
- Opstellen van Proces Safety Fundamentals en deze instrueert, traint en handhaaft.
- Het kiezen van materialen die voldoen aan de vigerende regelgeving en zorgen dat door systemen door aantoonbare deskundigen worden geïnstalleerd en onderhouden
- De coördinatie van alle werkzaamheden, ook als er sprake is van meerdere contract partijen
- Het zorgdragen voor het opstellen van (bedrijfs-)certificatie eisen en aanvullend project specifieke eisen, afgestemd op het te leveren (deel)product of dienst of installatieonderdeel.

Preparatie

- Zeker stellen dat alle bedienings- en onderhoudsmedewerkers bekwaam zijn door gecertificeerde opleidingen, oefeningen en simulatie trainingen
- En zeker stellen dat deze bekwaam blijven door het regelmatige herhalen en up-to date houden van de opleiding
- Zeker stellen dat er voor de inbedrijfstelling en na modificatie, reparatie en onderhoud voor alle systemen hoogwaardige documentatie en procedures voor bedienings- en onderhoudspersoneel beschikbaar zijn (beschreven As build proces)
- Het frequent zorgen voor workshops over risicomangement en veiligheid binnen het tracé
- Oefeningen in storings- en ongevals-afhandeling voor het personeel en alle rampendiensten.

Bedrijfsvoering en onderhoud

- Het goed op hoogte zijn van het gebruik van de systemen op ieder moment, de volgende dag, week, maand en jaar
- Verzorgen van opleidingen en trainingen verzorgd voor proces- en onderhoudspersoneel (inclusief derden partijen die worden ingezet) met het doel de installatie blijvend te laten voldoen aan de norm- c.q. veiligheidsvereisten tijdens productie en (voorafgaand aan) onderhoud.
- Opbouw van een goed systeem voor het monitoren van de conditie van de systemen

- Opbouw van een goed systeem dat direct de systemen op veilig zet bij incidenten door het stilzetten van pompen, snel sluitende blokkeer afsluiters op korte afstanden van elkaar, terugslagkleppen etc. , zodat bij lekkage de schade beperkt blijft
- Het voeren van een goede incidenten- en ongevals-registratie en analyses op gedane meldingen, ongeacht de classificatie.
- Het nemen van verbetermaatregelen op basis van verbetermeldingen en uitkomsten van ongevalsanalyse(s).
- Het realiseren van een goed communicatiesysteem zodat relevante leer- of verbeterpunten en mogelijke procedure wijzigingen bekend zijn bij de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de juiste inkoop van materialen / middelen, het opstellen en onderhouden van onderhouds- en revisie-procedures, bediening en onderhoud.

Repressie

- Het zeker stellen dat er een adequate inzet van de veiligheidsregio is voor rampenbestrijding, hulpverlening en evacuatie mogelijk is.
- Het opstellen van een rampbestrijdingsplan.
- Het zeker stellen dat de VVR voldoende is ingericht op het managen van een calamiteit met ammoniak en hulp-/medische instanties hierop voldoende zijn ingericht.

Nursing/nazorg

- Het zeker stellen dat er voldoende faciliteiten zijn om de gewonden van een grote explosie of gifwolk, waar dan ook, te behandelen
- Het zorgen dat er een gestructureerde afhandeling van ongevallen plaats vindt, desnoods door inzet van een deskundige onderzoekspartij(en)
- Het zeker stellen dat er helderheid is hoe en door wie de schade vergoedt na een incident. Te denken aan langdurige verzorging van gewonden, doden, gewassen, stillegging van bedrijven en verkeer, inzet openbare diensten.