



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Gedeputeerde Staten van Groningen
p/a RUD Groningen
Postbus 97
9640 AB Veendam

ILT
Toezicht Publieke Instellingen
Bedrijven

Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactgegevens
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00

Datum 23 februari 2024
Betreft Advies aanvraag omgevingsvergunning Groningen
Seaports Julianahaven

Ons kenmerk
703237

Uw kenmerk
OLO 8247717

Geacht college,

Op 1 februari 2024 heeft de ILT een verzoek om advies ontvangen van de RUD Groningen namens Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen. Het verzoek om advies gaat over de aanvraag voor een oprichtingsvergunning van Groningen Seaports op de openbare kade aan de noordoostzijde in de Julianahaven te Eemshaven (OLO 8247717). De aanvraag betreft het overslaan van tankwagen naar schip van LNG of waterstof en het bunkeren van maximaal 200 ton LNG of maximaal 50 ton waterstof per scheepslading. Daarnaast worden schepen voorzien van walstroom waarbij de walstroom geleverd wordt door een waterstof walstroomunit (WaWa) met een waterstofbrandstofcel.

Na beoordeling van de voor ILT relevante aspecten heb ik opmerkingen en aandachtspunten met betrekking tot de aanvraag. Hieronder zijn deze punten verwoord.

Externe veiligheid

Over het aspect externe veiligheid merk ik het volgende op:

- Een toets aan PGS 33-2 ontbreekt. PGS 33-2 is van toepassing op het afleveren van LNG aan vaartuigen of drijvende werktuigen.
- Een toets aan PGS 37-1 ontbreekt voor de walstroomvoorziening met accupakket voor tijdelijke energieopslag en -levering aan schip. Deze PGS-richtlijn is van toepassing op energieopslagsystemen (EOS'en) bestaande uit lithiumhoudende oplaadbare energiedragers die elektrisch met elkaar zijn verbonden met een totaal opgestelde capaciteit van meer dan 20 kWh. Deze PGS is van toepassing op het EOS, inclusief randapparatuur en het batterij Management Systeem (BMS) vanaf het moment dat het EOS in gebruik wordt genomen. Zodra het EOS vermogen kan gaan opnemen of afgeven, wordt dit beschouwd als in gebruik genomen.
- Het bedrijf Eco-Fuels Netherlands aan de noordzijde van de kade heeft twee methanoltanks liggen dicht bij de kade. Dit zijn brandbare stoffen. Waar ligt daarvan de 10 kW/m²-contour? Hier moet mogelijk rekening mee worden gehouden als een risicobron buiten de inrichting.

Over de rapportage van de uitgevoerde QRA's merk ik het volgende op:

- De walstroomvoorziening met waterstofbrandstofcel (WaWa) en de op- en overslag van LNG of waterstof zijn niet gezamenlijk in een QRA opgenomen. Voor elk is een aparte QRA opgesteld. Een onderbouwing waarom dat is gedaan ontbreekt. De WaWa is gelijktijdig aanwezig of kan gelijktijdig aanwezig zijn met het overslaan en bunkeren van LNG of waterstof binnen het gebied dat als inrichting is aangemerkt. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van hun gezamenlijke aanwezigheid moet bepaald worden.

ILT
Publieke Instellingen
Bedrijven

Datum
23 februari 2024

Ons kenmerk
703237

Over de rapportage over de uitgevoerde QRA voor de walstroomvoorziening met waterstofbrandstofcel (WaWa) merk ik het volgende op:

- De aanwezigheidsduur van de tubetrailer op de kade is niet duidelijk. Volgens tabel 3 uit de toelichting op de aanvraag (bijlage 0) is de tubetrailer het hele jaar aanwezig. Bij de uitgangspunten van de QRA in paragraaf 4.2 staat echter een aanwezigheidsduur van een half jaar (4.339 uur/jaar). In de tekst onder Tabel 4.1 staat 600 uur/jaar. De gecorrigeerde faalfrequenties in Tabel 4.2 zijn echter gebaseerd op een half jaar aanwezigheid. De uitgangspunten van de aanvraag moeten duidelijk en consistent zijn.
- De in Tabel 4.2 genoemde gecorrigeerde frequentie bij 'Lekkage losslang' klopt niet. Wat in de tabel bij basis faalfrequentie staat is al een gecorrigeerde frequentie. Nu is met een dubbel gecorrigeerde faalfrequentie voor dit scenario gerekend.
- In Tabel 4.1 is een foutieve faalfrequentie voor breuk losslang vermeld. De faalfrequentie is 4×10^{-6} in plaats van 4×10^{-7} .
- De 10^{-6} contour verloopt grillig en in het noordwestelijke deel ervan zit zelfs een deuk. Hoe kan dit? De omstandigheden zijn toch op elk punt langs de kade als hetzelfde gemodelleerd? Dan is de verwachting dat de afstand van de contour tot de kade overal gelijk is. En hoe kan het dat de 10^{-7} en de 10^{-8} contour nagenoeg over elkaar heen vallen?

Over de rapportage over de uitgevoerde QRA voor de overslag en het bunkeren merk ik het volgende op:

- In paragraaf 3.2.2 staat dat in zijn totaliteit er maximaal 17,6 ton waterstof in de tankwag en het insluitsysteem van het schip gezamenlijk aanwezig zijn per dag. Dat komt niet overeen met de maximale capaciteit van bunkeren van 50 ton per scheepslading waarvoor drie dagen nodig zijn (paragraaf 1). Vermoedelijk wordt bedoeld maximaal 17,6 ton per dag overslag van waterstof.
- In paragraaf 3.2.2 staat dat de verwachte jaar doorzet aan waterstof bij maximale bunkering 7.425 ton is. Overslag van waterstof vindt maximaal 150 dagen per jaar plaats en maximaal 17,6 ton waterstof per dag. Dat komt neer op een maximale doorzet van 2.640 ton/jaar.
- In paragraaf 4.1 staat "Voor de QRA is uitgegaan van de maximale doorzet voor beide activiteiten". Niet is duidelijk of overslag van LNG en overslag van waterstof in de QRA als gelijktijdig optredende activiteiten zijn gemodelleerd. Zo ja, dan is dat worst case. Volgens de toelichting op de aanvraag (paragrafen 4.3.1 en 4.3.2) vindt op- en overslag van LNG en van waterstof nooit tegelijkertijd plaats. Wel kan elk afzonderlijk 150 dagen per jaar plaatsvinden. Dat sluit de aanvraag niet uit. Duidelijk moet zijn op welke manier de overslagen zijn gemodelleerd.
- Tankautoverlading LNG paragraaf 4.2 geeft aan dat de ongevalsscenario's uit de Interim rekenmethode LNG-bunkerstations zijn overgenomen. Die interim rekenmethode is niet meer van toepassing. Voor tankautoverlading moet de methode uit paragraaf 3.14 en 3.15 van Module C uit de Handleiding

Risicoberekeningen Bevi worden gevolgd. De faalfrequenties daarin zijn niet voor alle scenario's hetzelfde, onder andere door afwijkende correctiefactoren. De gecorrigeerde faalfrequenties in tabel 4.2 moeten worden herzien.

- Voor de scenario's breuk in de losslang met operator bij tankautoverlading LNG ontbreekt een volledige onderbouwing dat aan alle voorwaarden uit paragraaf 4.2.6.1 van Module C uit de Handleiding Risicoberekeningen Bevi wordt voldaan. En dat zodoende de uitstroomduur in de QRA beperkt kan worden tot twee minuten. Dat dit uitgangspunt gehanteerd kan worden moet nader onderbouwd worden.
- Voorgaande twee punten over tankautoverlading LNG gelden ook voor de tankautoverlading van waterstof in paragraaf 4.3. Scenario's en faalfrequenties zijn gebaseerd op de memo risico- en effectafstanden waterstoftankstations uit 2016. Deze zijn afwijkend van de Handleiding Risicoberekeningen Bevi.

ILT
Publieke Instellingen
Bedrijven

Datum
23 februari 2024

Ons kenmerk
703237

Emissies naar de lucht

Over het onderdeel emissies merk ik het volgende op:

- Een toets aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer ontbreekt. Relevante bronnen hiervoor zijn de vrachtwagen- en scheepvaartbewegingen naar en van de kade en het liggen van schepen die geen gebruik maken van walstroom. Een luchtkwaliteitsonderzoek moet worden toegevoegd.

Advies

Ik adviseer het bevoegd gezag om op deze punten nadere informatie te vragen en de aandachtspunten in overweging te nemen, alvorens een ontwerpbesluit te nemen ten aanzien van de aanvraag.

Deze brief wordt tevens gepubliceerd op de website van de ILT.

Hoogachtend,

DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT,
namens deze,
DE INSPECTEUR ILT/TEAM BEDRIJVEN,