

CP ECA – Geïntegreerd onderzoek - Onderzoek naar externe veiligheid

Verduidelijkende nota naar aanleiding van het actorenoverleg van 11/10/2017

Centraal bij het onderzoek naar externe veiligheid staan volgende vragen:

- Welke bijkomende risico's vormt de aanwezigheid en transport van containers met gevaarlijke goederen (op terminals en op het weg- en spoornetwerk dat deze terminals ontsluit) op bestaande Seveso-inrichtingen.
- Welke bijkomende risico's vormt de aanwezigheid en transport van containers met gevaarlijke goederen (op terminals en op het weg- en spoornetwerk dat deze terminals ontsluit) op de kerncentrale. Met betrekking tot de kerncentrale wordt ook gekeken naar bijkomende risico's op overstroming ten gevolge van de realisatie van het alternatief.

Deze nota licht de methodiek voor de Seveso-inrichtingen kort toe. Het gaat om indirecte risico's: welke impact kan een ongeval met een container met gevaarlijk goed hebben op bestaande Seveso-inrichtingen? Het gaat dus niet over de directe risico's naar de rest van de omgeving. Er wordt met andere woorden nagegaan of de verschillende alternatieven van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit het risico van een zwaar ongeval bij een nabijgelegen Seveso-inrichting kan vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kan maken. Om de indirecte risico's in kaart te brengen worden volgende stappen doorlopen:

- Welke ongevalsscenario's met een container met gevaarlijk goed zijn relevant?
- Voor deze ongevalsscenario's wordt bekeken wat de maximale afstand is waarbinnen dit ongeval effect kan hebben.
- Vervolgens wordt bekeken of er zich binnen deze maximale schadeafstand (vertrekkende vanaf een terminal of een locatie op het weg- en spoornet waar dit ongeval zou kunnen plaatsvinden) bestaande Seveso-inrichtingen bevinden.
- De impact op bestaande Seveso-inrichtingen wordt als volgt beoordeeld:
 - Geen impact indien de bestaande installaties van een Seveso-inrichting zich buiten de maximale schadeafstand bevinden.
 - Impact, indien een installatie zich binnen de maximale schadeafstand bevindt, maar betreffende installatie niet bijdraagt tot een overschrijding van de in Vlaanderen geldende risico-criteria.
 - Significante impact indien er zich binnen de maximale schadeafstand een Seveso-installatie bevindt die bijdraagt tot overschrijding van de in Vlaanderen geldende risicocriteria.

Vraag: Met welke hoeveelheden gevaarlijke stoffen werd gerekend?

Antwoord: Er wordt gekeken naar de mogelijke impact als er zich een ongeval voordoet. De kans dat dergelijke ongeval zich voordoet (die uiteraard wel afhankelijk is van de hoeveelheid containers met gevaarlijke stoffen) wordt in deze fase van het onderzoek buiten beschouwing gelaten. De hoeveelheden gevaarlijke stoffen is in bovenstaande methodiek met andere woorden minder relevant.

De hoeveelheid containers was wel relevant voor het op basis van een kansberekening uitsluiten van risico's op Seveso-inrichtingen ten gevolge van een ongeval met een container met gevaarlijke goederen op een binnenvaartschip. Daarbij werd aangenomen dat 10% van de containers gevaarlijke goederen bevat, waarvan 2% (van de 10% - dus 0,2%) ontvlambare gassen.

Vraag: is dit de gangbare methodiek?

Antwoord: Er werd reeds een methodologische discussie gevoerd naar aanleiding van de Alternatievenonderzoeksnota. Deze werd aan een publieksraadpleging onderworpen en op 17 maart 2017 definitief gepubliceerd. De Alternatievenonderzoeksnota werd ook gevalideerd door de dienst Mer van de Vlaamse overheid in de richtlijnen voor dit complex project. Ook de Dienst Veiligheidsrapportage van de Vlaamse overheid gaat akkoord met de methodologie.

Vraag: bestaan er bij het havenbestuur voldoende gegevens om het onderzoek uit te voeren met reële Antwerpse data (in plaats van de thans gebruikte Nederlandse data)?

Antwoord: Zoals hoger gesteld zijn de exacte hoeveelheden niet relevant voor de gevolgde onderzoeksmethodiek. De gehanteerde aanname voldoet voor dit onderzoek.

Vraag: Werden mogelijke bijkomende risico's aan landzijde (routes door verstedelijkt gebied, gebruik van tunnels...) ook bestudeerd?

Het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, het spoor en water is uitgesloten in de Seveso-III-richtlijn.

De alternatievenonderzoeksnota van 17 maart 2017 kondigt aan dat de directe mensrisico's (externe populatie) bekeken worden op basis van de studies aangaande het risicoanalysesysteem voor het transport van gevaarlijke stoffen. Deze zogenaamd TWOL-studies zijn nog in ontwikkeling: TWOL staat voor "toegepast wetenschappelijk onderzoek leefmilieu". De studies worden aangestuurd door de bevoegde dienst binnen de Vlaamse overheid (Dienst Veiligheidsrapportage). Momenteel zit het risicoanalysesysteem voor het transport van gevaarlijke stoffen echter nog steeds in een testfase en mag het, bij gebrek aan wettelijke basis, niet worden toegepast. Het beloofde onderzoek naar de directe risico's is in het voorliggend veiligheidsonderzoek daarom verdaagd totdat het risicoanalysesysteem voor het transport van gevaarlijke stoffen definitief beschikbaar komt. Met de Dienst Veiligheidsrapportage zal nog bekeken worden hoe we hier in kader van dit geïntegreerd onderzoek mee om zullen gaan.

Los daarvan kan ook worden opgemerkt dat het geïntegreerd onderzoek zich richt op de onderscheidende effecten tussen de alternatieven. Effecten op verkeersinfrastructuur in het achterland zijn voor alle acht alternatieven gelijk en kunnen later op projectniveau in detail worden onderzocht.

Vraag: Werden de toegenomen risico's door verhoging van de scheepvaart op de Schelde bestudeerd?

Antwoord: De stijging van het zeevaartverkeer op de Schelde is voor alle alternatieven quasi dezelfde, en zal dus in het alternatievenonderzoek niet onderscheidend zijn. In een afzonderlijke aanvullende studie werd nagegaan of er bijkomende veiligheidsrisico's langsheen de Schelde – ook op Nederlands grondgebied - optreden.