

# RAPPORT

## **Milieurisicoanalyse (MRA) - HES Hartel Tank Terminal**

MRA t.b.v. wijzigingsvergunningaanvraag 2020-21

Klant: HHTT


Referentie: BG7849I&BRP009F01, vs 1.4

Status: Definitief/01

Datum: 15 november 2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35  
3818 EX AMERSFOORT  
Industry & Buildings  
Trade register number: 56515154

  
info@rhdhv.com  
royalhaskoningdhv.com

T  
F  
E  
W

Titel document: Milieurisicoanalyse (MRA) - HES Hartel Tank Terminal

Ondertitel: MRA 2020-21  
Referentie: BG7849I&BRP009F01, vs 1.4  
Status: 01/Definitief  
Datum: 15 november 2021  
Projectnaam:  
Projectnummer: BG7849  
Auteur(s): 

Opgesteld door: 

Gecontroleerd door: 

Datum: 15 november 2021

Goedgekeurd door: 

Datum: 15 november 2021

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeleenvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding MRA	1
1.2	Waarom een MRA?	1
1.3	Overzicht wijzigingen ten opzichte van MRA2017	1
1.4	Leeswijzer	3
1.5	Versiebeheer	4
<b>2</b>	<b>Beleidsmatig kader</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Algemene beschrijving bedrijfsactiviteiten</b>	<b>7</b>
3.1	Ligging en lay-out	7
3.2	Verlading van additieven en additiveren	8
3.3	Scheepsverlading	9
3.4	Bulkopslag in opslagtanks	9
3.5	Leidingtransport	11
3.6	Dampverwerking	11
<b>4</b>	<b>Stand der veiligheidstechniek</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Afstroomroutes bij onvoorziene lozingen</b>	<b>13</b>
5.1	Rioleringssystemen	13
5.2	Beschrijving beheersing afvalwaterstromen (regulier)	14
5.3	Afstroomroute per activiteit	15
5.3.1	Onvoorziene lozingen bij Verlading van additieven en additiveren	15
5.3.2	Onvoorziene lozingen bij Scheepsverlading	15
5.3.3	Onvoorziene lozingen bij Bulkopslag	16
5.3.4	Onvoorziene lozingen bij leidingtransport (inclusief pompputten/manifolds)	16
5.4	Inname punt Oostvoornse Meer	16
<b>6</b>	<b>Selectie van stoffen en installaties</b>	<b>18</b>
6.1	Selectiemethodiek oppervlaktewater	18
6.2	Kenmerken oppervlakte water: bepaling drempelwaarden	19
6.3	Vaststellen eigenschappen aquatoxische stoffen	19
6.4	Resultaten selectie op inrichtingsniveau	21
6.5	Resultaten selectie op installatieniveau	22
<b>7</b>	<b>Kwantitatieve milieurisicoanalyse</b>	<b>23</b>
7.1	Beschrijving Proteus model	23
7.1.1	Oppervlaktewatersysteem	23

7.1.2	Modelling Tankautoverlading additieven	23
7.1.3	Modelling Scheepsverlading	24
7.1.4	Modelling Bulkopslag	25
7.1.5	Modelling IBC's op vrachtauto's	28
7.1.6	Modelling Leidingtransport	29
7.1.7	Modelling OBAS/LAS en voorliggende bufferpits	29
<b>7.2</b>	<b>Overzicht Modelling</b>	<b>29</b>
<b>7.3</b>	<b>Resultaten modellering</b>	<b>32</b>
7.3.1	Overzicht resultaten	32
7.3.2	Bespreking resultaten	35
7.3.3	Mitigerende maatregelen	39
<b>8</b>	<b>Conclusies</b>	<b>42</b>
<b>9</b>	<b>Referenties</b>	<b>43</b>

## Tabellen

<i>Tabel 1: Versiebeheer</i>	4
<i>Tabel 2: Overzicht voorgenomen wijzigingen veranderingsvergunning 2019</i>	2
<i>Tabel 3: Overzicht voorgenomen wijzigingen opslagtanks TP02 en TP03</i>	2
<i>Tabel 4: Overzicht tankputten (netto inhoud) en opslagtanks (inhoud, voorgenomen stof op te slaan)</i>	10
<i>Tabel 5: Drempelwaarden op inrichtings- en installatieniveau m.b.t. oppervlaktewater (te corrigeren met weegfactor)</i>	18
<i>Tabel 6: Stofgegevens representatieve stoffen HHTT (tevens uitgangspunt voor modellering)</i>	20
<i>Tabel 7: Aanwijzing op inrichtingsniveau</i>	21
<i>Tabel 8: Aanwijzing op installatieniveau</i>	22
<i>Tabel 9: Uitgangspunten modellering relevant oppervlaktewater</i>	23
<i>Tabel 10: Gehanteerde waarden voor de risico-unit 'overslag schip' voor zeeschepen</i>	25
<i>Tabel 11: Overzicht en dimensionering van tankputten (zie ook Bijlage 3)</i>	25
<i>Tabel 12: Resultaten "mengselberekening" (Model: MRA 2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering) als input voor MFT-units</i>	26
<i>Tabel 13: Overzicht verhoogde risico's Model 1: MRA2020-21 vs 1.1 exclusief TP02 en TP03</i>	33
<i>Tabel 14: Overzicht verhoogde risico's agv topping van mengsels (Model 2: MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering)</i>	33
<i>Tabel 15: Overzicht verhoogde risico's Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping</i>	34
<i>Tabel 16: Beschouwing verhoogde risico's continu falen</i>	35
<i>Tabel 17: Vergelijking resultaten MRA 2017 en MRA2020-21</i>	37
<i>Tabel 18: Berekening gecorrigeerde faalkans</i>	40
<i>Tabel 19: Invoer en resultaten Proteus berekening mitigerende maatregelen (Model 4: Mitigerende maatregelen)</i>	41



## Figuren

<i>Figuur 1</i>	<i>Schematische weergave beleidsmatige aanpak van risico's van onvoorziene lozingen</i>	<i>5</i>
<i>Figuur 2</i>	<i>Ligging HES Hartel Tank Terminal</i>	<i>7</i>
<i>Figuur 3</i>	<i>Samenhang mogelijke MRA-relevante activiteiten bij HHTT</i>	<i>8</i>
<i>Figuur 4</i>	<i>MSI-grafiek "Overslag weg" (opstelplaatsen bij de steigers)</i>	<i>12</i>
<i>Figuur 5</i>	<i>Afstroomroutes onvoorziene lozingen</i>	<i>17</i>
<i>Figuur 6</i>	<i>Weegfactor – berekening m.b.v. rekentool Helpdesk Water</i>	<i>19</i>
<i>Figuur 7</i>	<i>Berekende stofeigenschappen voor de Gasoline-MTBE mengsels.</i>	<i>21</i>
<i>Figuur 8</i>	<i>Weergave Proteusmodel "MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03"</i>	<i>30</i>
<i>Figuur 9</i>	<i>Weergave Proteusmodel "MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering"</i>	<i>30</i>
<i>Figuur 10</i>	<i>Weergave Proteusmodel "MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping"</i>	<i>31</i>
<i>Figuur 11</i>	<i>MSI-grafiek "MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03"</i>	<i>32</i>
<i>Figuur 12</i>	<i>MSI-grafiek "MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping"</i>	<i>34</i>

## Bijlagen

1. Overzichtstekeningen terrein HHTT
2. Riolerings-tekening
3. Afwegingen / onderbouwingen mbt selectie en modellering
4. Benadering mengsels Gasoline MTBE
5. Overzicht verladings
6. Stand der veiligheidstechniek
7. Rapportages Proteus
  - 7a. Model 1: MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03
  - 7b. Model 2: MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering
  - 7c. Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping
  - 7d. Model 4: MRA2020-21 mitigerende maatregelen

## **1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding MRA**

Aan HES Hartel Tank Terminal BV (hierna te noemen: HHTT) is op 12 juli 2018 een oprichtingsvergunning verleend. De milieurisicoanalyse (14 juni 2017) (MRA 2017) opgesteld door Royal HaskoningDHV (hierna te noemen: RHDHV) is onderdeel van de vergunningaanvraag. Bij de huidige realisatie van de terminal blijkt dat het ontwerp op een aantal onderdelen verandert en dat de verleende Wabo-vergunning geactualiseerd moet worden. HHTT heeft hiervoor eind 2019 een aanvraag voor de veranderingsvergunning ingediend. Onderdeel van deze aanvraag is de “Oplegnotitie MRA HHTT” (17 december 2019).

Eind mei 2020 is de aanvraagprocedure opgeschort op verzoek van HHTT. Eén van de aanleidingen is het gegeven dat HHTT zich wilde beraden op de locatie voor de opslag van MTBE. Gestuurd door de minimalisatie verplichting voor (p)ZZS heeft HHTT verkend of het mogelijk is MTBE in tankput TP02 en TP03 op te slaan. RHDHV heeft de consequenties van de wijzigingen op de MRA verkend en deze vastgelegd in een interne notitie. Deze is toegevoegd als bijlage van deze MRA.

Op 11 mei 2020 heeft Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid (hierna te noemen: RWS-WNZ) aan HHTT een reactie opgestuurd (kenmerk RWSZ2020-00006382) op de “Oplegnotitie MRA HHTT” van 17 december 2019. Hierbij refereert RWS-WNZ ook aan de adviesbrief van 24 augustus 2017 met betrekking tot de MRA van 14 juni 2017. Eén van de conclusies van het commentaar is dat een oplegnotitie niet volstaat om meerdere wijzigingen door te voeren en dat hiervoor een volledige MRA noodzakelijk is. Deze herziene MRA is opgesteld ten behoeve van de aanvulling op de veranderingsvergunningaanvraag van HHTT.

### **1.2 Waarom een MRA?**

HHTT is voornemens op haar terminal aan de Beerweg 101 op de Maasvlakte diverse brandbare vloeistoffen (klasse 0, 1, 2, 3 en 4) op- en over te slaan. De aan- en afvoer van deze vloeistoffen vindt plaats door middel van schepen. Additieven worden op kleinere schaal aangevoerd met tankauto's. Als gevolg van deze activiteiten dient een veiligheidsrapport aanwezig te zijn. Een van de onderdelen van een veiligheidsrapport is een milieurisicoanalyse (MRA). De MRA onderzoekt de risico's van onvoorziene lozingen.

Dit document is de weergave van deze MRA. De aanvraag voor de Wabo-vergunning bevat de beschrijving van de milieurisico's voor lucht en bodem.

### **1.3 Overzicht wijzigingen ten opzichte van MRA2017**

HHTT benoemt een groot aantal wijzigingen in de opgeschorte veranderingsvergunningaanvraag van 2019. Deze zijn niet allemaal relevant voor de MRA. Tevens is een “voorgenomen scenario 2020” uitgewerkt voor de opslag van MTBE in TP02 en TP03. Tabel 1 is het overzicht van wijzigingen opgenomen in de opgeschorte veranderingsvergunning. Tabel 3 geeft inzicht in de veranderde invulling van TP02 en TP03.

Tabel 1. Overzicht voorgenomen wijzigingen veranderingsvergunning 2019

Nr.	Verandering	Impact MRA
1.	Opslag van wateroplosbare producten van tankput 03 i.p.v. tankput 05. Tevens een verhoging van de opslagcapaciteit van 50.000 m <sup>3</sup> naar 90.000 m <sup>3</sup> voor wateroplosbare producten (geen verhoging van de totale opslagcapaciteit van de terminal) en opslag van ethanol aan de waterzijde;	Ja – Verandering van de inhoud van de tanks heeft impact op de MRA
2.	Opslag van methanol ('neat' methanol) in tankput 03 (max 10.000 m <sup>3</sup> opslag);	Ja – Methanol is een nieuwe stof
3.	Verwijderen stikstofblanketing van alle tanks in tankput 04;	Nee
4.	Verplaatsen van de residual fuel tanks (2x200 m <sup>3</sup> , totaal 400 m <sup>3</sup> ) van de locatie Beerdam naar de pompmanifolds (6x60 m <sup>3</sup> , totaal 360 m <sup>3</sup> ). In elk van de 3 pomp manifolds komen 2 tanks;	Ja – Nieuwe tanks in pompputten
5.	Additieveninjectie direct vanuit een IBC in de laadleiding naar het schip of de tankwagen naast de additievenlossing van een tankwagen naar een opslagtank (zogenaamde bullets); De bullets in TP01 en TP06 blijven. De bullets in TP03 vervallen. Totaal 6 bullets in TP01 en TP06.	Ja – de opslag in IBCs moet nieuw worden gemodelleerd; de totale verlading van additieven vanuit de tankauto's is minder
6.	Een extra losplaats voor butaan op zeekadelocatie V6 voor een coaster. De debieten en capaciteiten blijven gelijk aan die voor de losplaats voor butaan voor binnenvaartschepen;	Nee – butaan is een gas en heeft geen impact op de MRA.
7.	Verplaatsing van de lossing van mengsels met >5% benzeen naar zeekadelocatie V4 en V5 in plaats van V5 en V6;	Nee – locatie heeft geen impact op de MRA
8.	Geen nieuw kantoorgebouw, maar het verbouwen en in gebruik nemen van het oude Falck-kantoorgebouw;	Nee
9.	Plaatsing van 5 m <sup>3</sup> drainvaten naast elk laad/losplatform zowel zeekade als binnenvaart en een bij het piggingstation op tussen de vingerpier en de naastgelegen tankput (maximaal 16 stuks);	Nee – deze verandering heeft een beperkte invloed en zal geen invloed hebben op de conclusies.
10.	Het niet realiseren van bodemisotatie onder de tanks in tankput 07;	Nee – betreft bodemonderzoeken
11.	Het verhogen van het maximaal vermogen van de pompen, waarbij de gemiddelde debieten van de pompen niet wijzigen. Hierdoor kan met meer flexibiliteit worden verpompt;	Nee
12.	Geheel gewijzigd ontwerp met betrekking tot lozingen	Nee – al gaat de MRA over lozingen op het oppervlaktewater, alleen het maatgevende scenario heeft de grootste impact en deze staat al beschreven in de huidige MRA.
13.	De vergunde VRU als black box is nader ontworpen. Er komen 3 VRU's (waarvan één reserve) en 3 RTO's (waarvan één reserve).	Nee – de MRA behandelt alleen lozingen op het oppervlaktewater
14.	Verplaatsen twee watertanks	Nee – geen impact op de MRA
15.	Verandering ingang (Gate 1) en plaatsing weegbrug	Nee – geen impact op de MRA
16.	De locatie van de laadplaats is veranderd van direct naast de additieven tanks in tp 01 en tp 06. De tankauto opstelplaats wordt voorzien van een vloeistofdichte vloer die afloopt naar de opvang van de pompputten daarnaast. Deze zijn voldoende groot. Daarin worden alle lekkages vanuit de pompmanifold ook in opgevangen.	Nee – geen impact op de MRA
17.	Verhoging doorzet butaan naar 150.000 m <sup>3</sup> /jaar	Nee – geen impact op de MRA
18.	Verplaatsing opslag MTBE van tankput 5 (vergund) naar tankput 4. NB. Tevens opslag van MTBE in TP03	Ja - Voor TP03 betekent dit potentieel meer opslag van wateroplosbare stoffen. Voor TP04 en TP05 een wijziging van de drijfvaagvormende stoffen.

Tabel 2. Overzicht voorgenomen wijzigingen opslagtanks TP02 en TP03

Tanknummer	MRA2017		Voorgenomen scenario 2020/21	
	stof	Volume [m <sup>3</sup> ]	Stof (MRA) <sup>*)</sup>	Volume [m <sup>3</sup> ]
TK0201/TK0202	benzine	10000	gasoline 30 % MTBE	10000
TK0203/TK0204/TK0206/TK0207	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0205/TK0208	benzine	40000	gasoline 30 % MTBE	40000
TK0301/TK0303	gasoline	20000	MTBE 100 %	20000
TK0302/TK0305	gasoline	20000	Ethanol	20000
TK0304	gasoline	20000	ETBE	20000
TK0306	gasoline	20000	gasoline Max 5% MTBE (VRU)	20000
TK0307	gasoline	10000	Methanol	10000
TK0308	gasoline	5000	gasoline Max 5% MTBE (VRU)	5000

\*) Dit betreft de stofduiding als meegenomen in deze MRA; Voor het voorgenomen flexibele gebruik zie Bijlage M.3.2 van het aanvraagdokument

## 1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft uitleg over het beleidsmatige kader van een MRA (*ongewijzigd t.o.v. MRA 2017*).

Hoofdstuk 3 is een algemene beschrijving van de bedrijfsactiviteiten, waarin de in Paragraaf 1.4 benoemde wijzigingen zijn verwerkt (*uitgebreid ten opzichte van MRA 2017; de beschrijving van locatie/lay-out, de verladingen en overzicht van opslag zijn volledig aangepast*).

Hoofdstuk 4 betreft de “Toetsing aan de stand der veiligheidstechniek” (*deze is aangepast op basis van de Stand der Veiligheidstechniek 2019, gepubliceerd op [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)*).

Hoofdstuk 5 gaat in op de verschillende afstroomroutes voor afvalwater zowel voor de normale bedrijfsvoering als bij calamiteiten. *Dit hoofdstuk bevat nu ook het conform de voorbeeld-MRA 2019 (zie [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)) verplichte afstroomschema voor onvoorziene lozingen. Ten opzichte van de MRA2017 zijn de afstroomroutes bij calamiteiten nu specifiek beschreven.*

De selectie van stoffen en activiteiten wordt in hoofdstuk 6 besproken. *Aanpassing heeft plaatsgevonden in de stofeigenschappen (BZV-waarden) en de daaruit afgeleide drempelwaarden. Deze aanpassingen hebben geen consequenties voor de selectie van te beschouwen activiteiten.*

Vervolgens geeft Hoofdstuk 7 de beschrijving van uitgangspunten van de modellering, de resultaten, de toetsing aan de referentiekaders en een nadere analyse van de resultaten. *De analyse van de resultaten is uitgebreid ten opzichte van de MRA 2017: behalve een vergelijking met de MRA2017 bevat dit hoofdstuk nu ook een beschouwing van de invloed van mitigerende maatregelen.*

Hoofdstuk 8 betreft de conclusies. *Deze zijn volledig aangepast.*

## 1.5 Versiebeheer

Tabel 3 geeft een overzicht van de beschikbare versies van de MRA.

Tabel 3. Versiebeheer

Datum	Referentie	Details	Ingediend bij BG	Auteur(s)
14-6-2017	I&BBE4185-101- 105R001F03	MRA oprichting HES Hartel Tank Terminal	Ja	RHDHV
17-12-2019	BG7849I&BN009F01	Oplegnotitie m.b.t. voorgenomen wijzigingen	Ja	RHDHV
03-09-2020	BG7849IBNT2006240924	Verkenning gevolgen MTBE	Nee <sup>*)</sup>	RHDHV
01-10-2020	BG7849BRP2009091019	Herziene MRA t.b.v. veranderingsvergunning	Ja (als concept)	RHDHV
02-03-2021	BG7849BRP2009091019, vs 1.1	Aangepaste herziene MRA	Ja	RHDHV
07-06-2021	BG7849BRP2009091019, vs 1.2	Aangepaste herziene MRA	Ja	RHDHV
30-09-2021	BG7849BRP2009091019, vs 1.3	Aangepaste herziene MRA	Ja	RHDHV
15-11-2021	BG7849BRP2009091019, vs 1.4	Aangepaste herziene MRA	Ja	RHDHV

<sup>\*)</sup> Deze notitie is opgenomen als bijlage bij de herziene MRA (versies 1.0, 1.1, 1.2, 1.3 en 1.4)

De herziene MRA is opgesteld ten behoeve van de aanvulling op de veranderingsvergunningaanvraag van HHTT (concept ingediend op: 1 oktober 2020, versie 1.1 ingediend op: 3 maart 2021). In de MRA versie 1.3 (30 september 2021) is het commentaar van RWS-WNZ op de MRA 2017, de "Oplegnotitie MRA HHTT", de concept-MRA van 1 oktober 2020 en de ingediende MRA versie 1.1 en 1.2 verwerkt.

In versie 1.3 is naar aanleiding van overleg met RWS op 6 september 2021 een aanpassing van het Proteus-model opgenomen waarin het type oppervlaktewater is omgezet van estuarium naar kanaal. Deze wijziging bleek bij nader inzien niet de gewenste aanpassing. In overleg op 15 november 2021 is afgesproken dat voor de veranderingsvergunningaanvraag wordt uitgegaan van versie 1.2 (7 juni 2021) van de MRA, waarbij wel de tekstuele aanvullingen opgenomen in versie 1.3 zijn toegevoegd. Deze gecombineerde versie is versie 1.4.

De wijzigingen in versie 1.4 ten opzichte van versie 1.2 zijn de volgende:

- H4 (Stand der veiligheidstechniek): *Nadere duiding van het beschikbare volume voor noodopvang bij de opstelplaatsen bij de steigers;*
- H5, paragraaf 5.1 (Rioleringsystemen): *Verwijzing naar de overzichtstekening van het HWA-riool;*
- H5, paragraaf 5.3.3 (Onvoorziene lozingen bij bulkopslag): *Benoemen van de afwezigheid van straatkolken;*
- H6, paragraaf 6.2 (Kenmerken oppervlaktewater: bepaling drempelwaarden): *Ten opzichte van versie 1.2 is de invoer ongewijzigd. Aangegeven is de minimale diepte (15 meter) is gebruikt voor de berekening van de drempelwaarden. Dit is geïllustreerd met een figuur;*
- H6, paragraaf 6.5 (resultaten selectie op installatieniveau): *Aanpassing Tabel 8*
- H7, paragraaf 7.1.4 (Modellering bulkopslag): *Nadere duiding afstroomroute bij oliedrijflaagdetectie t.b.v. toepassing P-splitter;*
- H7, paragraaf 7.3.2 (Bespreking resultaten): *Kwalitatieve beschrijving afstroomroute topping ethanol/methanol toegevoegd; Vastleggen afspraken externe verwerker toegevoegd;*
- H7, paragraaf 7.3.3 (mitigerende maatregelen): *Extra toelichting m.b.t. Deltares benadering toegevoegd.*

## 2 Beleidsmatig kader

In het Nationaal Waterplan zijn de beleidsmatige uitgangspunten voor het Nederlandse waterkwaliteitsbeleid beschreven. In de CIW-nota “Integrale aanpak van risico’s van onvoorziene lozingen” [2] zijn deze uitgangspunten voor het beleidsterrein van de onvoorziene lozingen verder uitgewerkt en geconcretiseerd naar een praktische aanpak, zie ook Figuur 1.



Figuur 1. Schematische weergave beleidsmatige aanpak van risico’s van onvoorziene lozingen

### Stand der veiligheidstechniek

De ‘Stand der veiligheidstechniek’ beschrijft het niveau van de voorzieningen om onvoorziene lozingen en de gevolgen daarvan, zoveel als redelijkerwijs mogelijk, te voorkomen. Dit uitgangspunt geldt ongeacht de aard van de inrichting en de daar gehanteerde stoffen en processen. Voor een aantal specifieke activiteiten, bijvoorbeeld de opslag en het transport van (gevaarlijke) stoffen, zijn PGS richtlijnen opgesteld. Deze vormen een referentiekader om risico’s voor de mens zoveel mogelijk te voorkomen. In het RIZA-rapport “Beschrijvingen van de stand der veiligheidstechniek” (RIZA-1999a) [3] is de beschikbare informatie bij elkaar gebracht. De beschrijvingen kunnen dienen als referentiekader bij de evaluatie van het niveau van de voorzieningen binnen inrichtingen.

### Modelleren en beoordelen restrisico’s

#### Werkwijze, model en toetsingskader

Implementatie van de ‘Stand der veiligheidstechniek’ betekent niet dat het risico tot nul wordt gereduceerd. Om voor de lokale situatie na te gaan of het algemene niveau van voorzieningen voldoende is om onaanvaardbare negatieve invloeden als gevolg van onvoorziene lozingen te voorkomen, is een toets van de restrisico’s noodzakelijk. Hierbij dienen de locatie specifieke omstandigheden met betrekking tot het risicomanagement, de activiteiten en installaties en de lozingssituatie betrokken te worden.

Voor het schatten van de restrisico’s wordt uitgegaan van de CIW-nota [2], de daarop gebaseerde modelleringssoftware Proteus [1] en het in 2013 door Rijkswaterstaat uitgebrachte “Beoordelingskader restrisico onvoorziene lozingen” (Beoordelingskader-RWS) [5]. Het toepassen van deze werkwijze heeft als belangrijk voordeel dat de risicoschatting voor alle situaties volgens een eenduidige methode plaatsvindt.

#### Relevante stoffen en stoffeigenschappen

Een milieurisicoanalyse voor het oppervlaktewater richt zich op de risico's van onvoorziene lozingen. Voor een uniforme analyse is het noodzakelijk om te beschrijven wat verstaan wordt onder de risico's van onvoorziene lozingen. De CIW-nota [2] beschrijft deze als:

“Elk ongewenst effect op oppervlaktewater als gevolg van een lozing vanuit een stationaire installatie welke is veroorzaakt door een ongewoon voorval met de kans dat dit zich zal voordoen.”

De te beschouwen stoffen zijn de stoffen die een gevaar vormen voor het aquatisch milieu. Het “Uitvoeringskader voor risico's van onvoorziene lozingen” opgesteld door Rijkswaterstaat in 2008 (Uitvoeringskader-RWS) [6] sluit de meeste vaste stoffen en tot vloeistof verdichte gassen uit. De Handleiding Proteus (Handleiding) [7] geeft aan dat bij calamiteiten de milieurisico's van gassen verwaarloosbaar zijn voor het aquatisch milieu en de RWZI en stelt dat voor het aquatisch milieu de drijfslagvormende stoffen of zinkers de ecotoxicologische eigenschappen niet relevant zijn doordat deze stoffen slecht oplossen. Slecht oplosbare stoffen hebben een oplosbaarheid lager dan 100 mg/L [5]. Het Uitvoeringskader-RWS [6] beschrijft dat vaste stoffen alleen aandacht behoeven wanneer deze betrokken kunnen raken bij brandscenario's waar bluswater bij aanwezig is. De MRA voor het oppervlakte water richt zich dus op:

- vloeistoffen (mits deze over aquatoxische, drijfslagvormende of goede biologisch afbreekbare eigenschappen beschikken);
- vaste stoffen (mits deze geclassificeerd zijn als gevaarlijk voor het aquatisch milieu, goed oplosbaar zijn (>100 mg/L) en onder invloed van bluswater af kunnen stromen).

#### Selectie van activiteiten

Bij het modelleren van de restrisico's wordt een selectie gemaakt van de meest risicovolle activiteiten binnen de te beschouwen inrichting. Voor het opstellen van een MRA ten behoeve van een veiligheidsrapport is een selectiesysteem ontwikkeld (De selectie van activiteiten binnen inrichtingen ten behoeve van het uitvoeren van een studie naar de risico's van onvoorziene lozingen, Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterzuivering (RIZA-1999b) [4]). Het systeem selecteert activiteiten uitgaande van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen en de eigenschappen van deze stoffen.

#### Inventarisatie van oppervlaktewater en RWZI

Om inzichtelijk te kunnen maken wat de milieurisico's zijn voor het oppervlaktewater dient inzichtelijk te zijn wat het relevante oppervlaktewater is in de omgeving. De methode beschreven in het Beoordelingskader-RWS [5] maakt een uniforme inventarisatie van de aanwezige oppervlaktewateren mogelijk. De ontvangende RWZI dient in kaart gebracht te worden conform het RIZA-1999b [4].

#### Bepaling restrisico's

Het programma Proteus III maakt de (rest)risico's van incidentele lozingen vanuit stationaire installaties inzichtelijk. In dit programma worden de geselecteerde activiteiten gemodelleerd met de geselecteerde milieugevaarlijke stoffen. De Handleiding [7] beschrijft de uitgangspunten voor de modellering van de aanwezige bronnen, buffers en ontvangers van de lozingen. De modellering maakt gebruik van vastgestelde faalfrequenties en gaat uit van standaard omstandigheden.

#### Beoordeling restrisico's

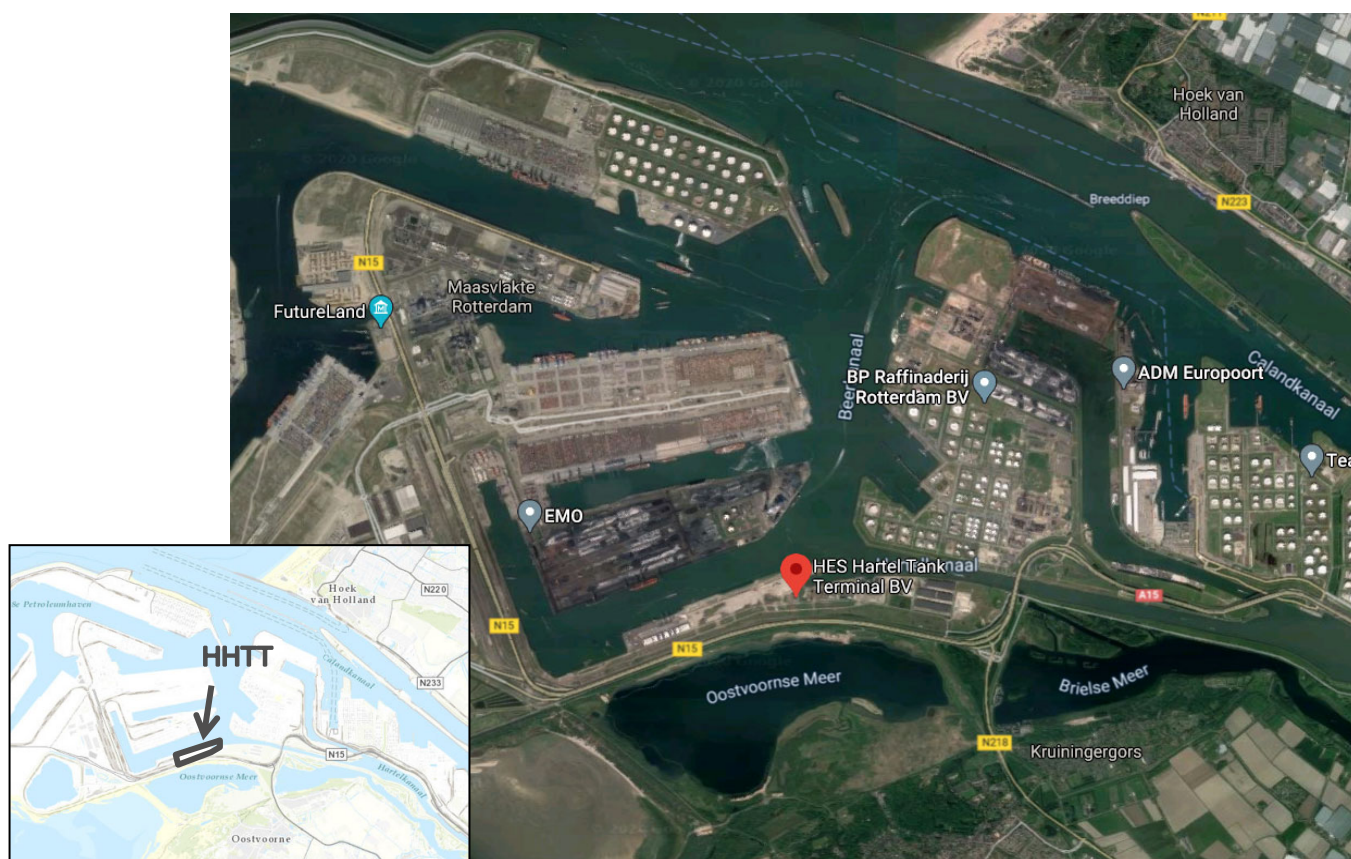
Het bevoegd gezag doet een uitspraak over de toelaatbaarheid van de restrisico's van onvoorziene lozingen. Deze beoordeling kan plaatsvinden op basis van kwalitatieve en/of kwantitatieve criteria. De CIW-nota [2] geeft een aanzet voor de kwantitatieve beoordeling. De resultaten kunnen leiden tot het uitvoeren van aanvullend onderzoek voor geconstateerde verhoogde risico's en/of voor situaties die niet binnen het geschetste kader vallen. Het Beoordelingskader-RWS [5] geeft criteria voor de toelaatbaarheid van drijfslagvorming.



### 3 Algemene beschrijving bedrijfsactiviteiten

#### 3.1 Ligging en lay-out

HHTT ligt bij de samenkomst van het Beerkanaal en het Hartelkanaal (Mississipihaven) aan de Beerweg 101 op de Maasvlakte in Rotterdam. Bijlage 1 is een gedetailleerd overzicht van de lay-out en ligging van het terrein. Figuur 2 is een luchtfoto van de omgeving van de locatie.



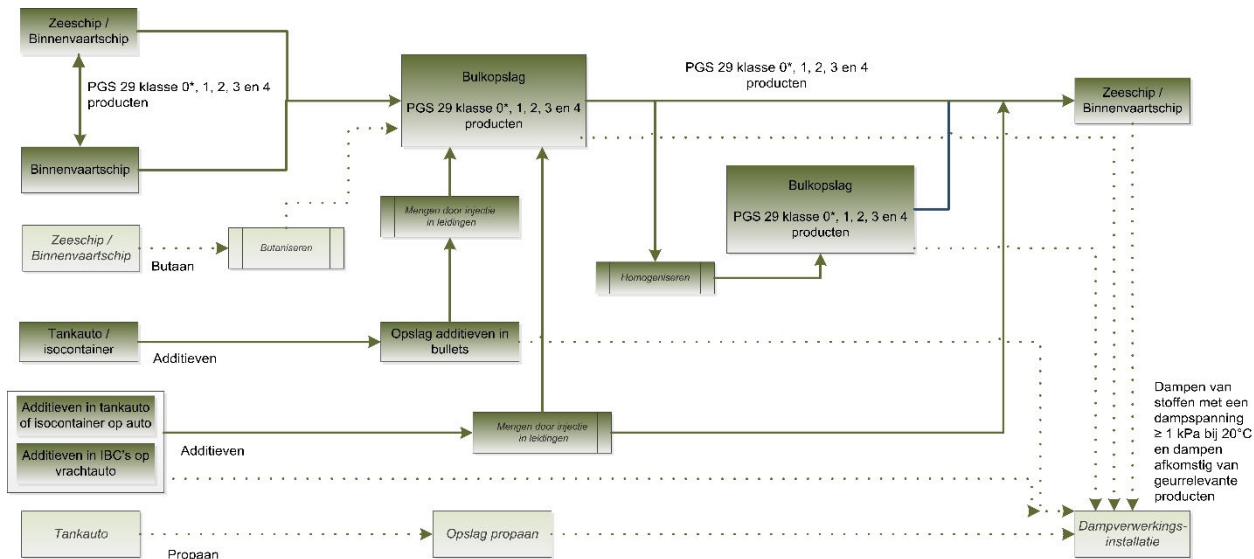
Figuur 2. Ligging HES Hartel Tank Terminal

Op het terrein van HHTT vinden activiteiten plaats met stoffen die een gevaar kunnen vormen voor het oppervlaktewater of een afvalwaterzuivering:

- verlading van additieven en additiveren;
- scheepsverlading;
- bulkopslag van klasse 0, 1, 2, 3 en 4 in verticale opslagtanks;
- leidingtransport;
- dampverwerkingsinstallatie
- overige activiteiten, zoals blusvoorzieningen en afvalwaterverwerking.

Het Veiligheidsrapport (VR) en het aanvraagdocument geven een uitgebreide beschrijving van alle installaties en activiteiten. Deze MRA beschrijft de installaties en activiteiten op een globaal niveau, zodanig dat dit een onderbouwing geeft van de gehanteerde uitgangspunten. Figuur 3 geeft inzicht in de samenhang van de diverse activiteiten. De MRA-relevante activiteiten zijn daarin groen gearceerd.





Figuur 3. Samenhang mogelijke MRA-relevante activiteiten bij HHTT

## 3.2 Verlading van additieven en additiveren

Op verzoek van klanten kunnen additieven worden bijgemengd om producten op specificatie te brengen. Dit kan op twee manieren:

- toevoeging van additieven aan de opgeslagen stoffen vanuit de additieventanks in TP01 en TP06 (zogenaamde bullets), aangevoerd per tankauto (zie ook paragraaf 3.4);
- toevoeging van additieven tijdens het laden of lossen van een schip direct in de productleidingen vanuit tankauto's, iso-containers of een IBC op een vrachtauto.

De totale jaardoorzet van additieven bedraagt 63.000 ton/jaar, verdeeld over additiveren via de bullets (8.100 ton/jaar) en direct additiveren (54.900 ton/jaar). De totale doorzet wijzigt niet ten opzichte van de vergunde situatie. Zie voor een nadere toelichting van de doorzet van additieven Bijlage 5. Voor de additieven wordt benzine als modelstof gehanteerd.

### Verlading en opslag in bullets

De aanvoer van additieven op te slaan in de bij HHTT aanwezige additieventanks (bullets) vindt plaats met tankauto's (35 m<sup>3</sup>) en iso-containers (26 m<sup>3</sup>). Op het terrein van HHTT zijn voor deze verlading van additieven twee truck loading areas aanwezig:

- TL1 bij pompput/manifold PV01 ten behoeve van de bullets in tankput TP01;
- TL3 bij pompput/manifold PV03 ten behoeve van de bullets in tankput TP06.

Op elke losplaats bestaat de mogelijkheid om te lossen via een losarm of met een -slang. Het lossen van de tanktrucks vindt plaats onder direct toezicht van de operator. De operator voert voor en tijdens het lossen controle- en veiligheidshandelingen uit. In de directe nabijheid van de verlaadplaatsen zijn noodstoppen aanwezig om de verlading te kunnen stoppen.

### Direct additiveren vanuit tankauto, iso-container of IBC

De tankauto's / vrachtauto's met iso-container / vrachtauto's met IBC's staan op één van de 15 verlaadplaatsen:

- zes verlaadplaatsen ter hoogte van de zes zeesteigers (V1 tm V6);
- zes verlaadplaatsen ten behoeve van de negen binnenvaartsteigers (B1 tm B9);

- drie verlaadplaatsen (TL1 tm TL3) bij pompput/manifold PV01 tm PV03. TL1 en TL3 zijn ook in gebruik voor de verlading van additieven naar de bullets.

Vanuit de tankauto's/ iso-containers en IBC's wordt met een vaste losslang of -leiding het additief naar de gewenste verladinginstallatie op de zeekade of binnenvaartsteiger of naar de gewenste pomp in een pompput gepompt en bijgemengd bij het product.

### **3.3 Scheepsverlading**

Voor de overslag van PGS 29 klasse 0\*, 1, 2, 3 en 4 producten beschikt HHTT over meerdere steigers. Aan de Mississippihaven kunnen zowel zee- als binnenvaartschepen (inclusief kustvaarders) aanmeren. In de Hudsonhaven kunnen alleen binnenvaartschepen aanmeren.

Per locatie zijn meerdere laad- en losarmen aanwezig. Normaliter wordt gebruik gemaakt van 'multipurpose' vaste losarmen en losleidingen. Aansluiting op de dampverwerkingsinstallatie vindt plaats bij het laden van schepen met stoffen met een dampspanning  $\geq 1$  kPa bij 20°C (of indien de vorige lading een product betrof met een dampspanning  $\geq 1$  kPa bij verladingstemperatuur) en geurrelevante producten.

Over de steigers en ligplaatsen vindt permanente camerabewaking plaats vanuit de controlekamer. Bij de ligplaatsen zijn noodstops (ESD-kleppen) aanwezig. Daarnaast houdt een dekwacht op het schip en een operator op de steiger tijdens de verlading toezicht. De meeste schepen beschikken over overvulalarmingen en beveiligingen conform ADNR.

#### Boord-boordoverslag

Naast verlading van schip naar opslagtank en van opslagtank naar schip vindt ook verlading van schip naar schip plaatsvinden (boord-boord overslag). Dit kan plaatsvinden aan alle steigers van HHTT.

Bij HHTT vindt boord-boordoverslag plaats van grote schepen naar kleinere of andersom. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het leidingwerk van HHTT. Directe boord-boordoverslag, waarbij twee schepen naast elkaar liggen, vindt beperkt plaats.

De gemiddelde inhoud van een zeeschip is 37.000 ton en van een binnenvaartschip 2.500 ton. De doorlooptijd van een verlading is afhankelijk van de te verladen hoeveelheid, de pompsnelheid en het aantal laad- en losslangen of -armen waarmee verladen wordt.

### **3.4 Bulkopslag in opslagtanks**

Voor de opslag van PGS 29 klasse 0\* (vloeistoffen), 1, 2, 3 en 4 producten beschikt HHTT over 54 verticale opslagtanks in acht tankputten. In elk van de 3 pompputten/manifolds staan daarnaast 2 zogenaamde "residual fuel tanks". De opslagtanks variëren in capaciteit tussen 25 en 50.000 m<sup>3</sup>.

Tabel 4. Overzicht tankputten (netto inhoud) en opslagtanks (inhoud, voorgenomen stof op te slaan)

NB. Cf Bijlage M.3.2 van het aanvraagdocument, waarbij de afgeronde waarden voor de inhoud van de tanks zijn gebruikt.

No	Inh. [m³]	Stof	No	Inhoud	Stof	No	Inhoud	Stof
Tankput TP01 – Netto: 53.131 m³			T0303	20.000	MTBE 100%	Tankput TP06 – Netto: 33.661 m³		
T0101	50.000	K3 (diesel)	T0304	20.000	ETBE	T0601	35.000	Diesel/ Gasoil
T0102	50.000	K3 (diesel)	T0305	20.000	Ethanol	T0602	35.000	Diesel/ Gasoil
T0103	50.000	K3 (diesel)	T0306	20.000	gasoline max 5% MTBE	T0603	35.000	Diesel/ Gasoil
T0104	50.000	K3 (diesel)	T0307	10.000	Methanol	T0604	25.000	Diesel/ Gasoil
T0105	50.000	K3 (diesel)	T0308	5.000	gasoline max 5% MTBE	T0605	25.000	Diesel/ Gasoil
T0106	37.000	K3 (diesel)	Tankput TP04 – Netto: 22.007 m³			Tankput TP07 – Netto: 26.153 m³		
T0107	37.000	K3 (diesel)	T0401	10.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0701	17.000	Gasoil
T0108	37.000	K3 (diesel)	T0402	5.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0702	17.000	Gasoil
Tankput TP02 – Netto: 40.117 m³			T0403	20.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0703	17.000	FAME (biobrandstof)
T0201	10.000	gasoline 30 % MTBE	T0404	20.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0704	6.000	FAME (biobrandstof)
T0202	10.000	gasoline 30 % MTBE	T0405	20.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0705	25.000	Gasoil
T0203	20.000	gasoline 30 % MTBE	T0406	20.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0706	6.000	Gasoil
T0204	20.000	gasoline 30 % MTBE	T0407	20.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0707	25.000	Gasoil
T0205	40.000	gasoline 30 % MTBE	T0408	20.000	Pygas <sup>*)</sup>	T0708	25.000	Gasoil
T0206	20.000	gasoline 30 % MTBE	Tankput TP05 – Netto: 20.953 m³			Tankput TP08 – Netto: 32.910 m³		
T0207	20.000	gasoline 30 % MTBE	T0501	17.000	Jet Fuel	T0801	35.000	Gasoil
T0208	40.000	gasoline 30 % MTBE	T0502	17.000	Jet Fuel	T0802	9.000	Gasoil
Tankput TP03 – Netto: 21.769 m³			T0503	20.000	Jet Fuel	T0803	35.000	Gasoil
T0301	20.000	MTBE 100%	T0504	20.000	Jet Fuel	T0804	9.000	Gasoil
T0302	20.000	Ethanol				T0805	35.000	Gasoil

Pompput/manifold PV01 (205 m³)			Pompput/manifold PV02 (234 m³)			Pompput/manifold PV03 (234 m³)		
No	Inh. [m3]	Stof	No	Inh. [m3]	Stof	No	Inh. [m3]	Stof
V1161	60	Residual fuel	V1261	60	Residual fuel	V1361	60	Residual fuel
V1162	60	Residual fuel	V1262	60	Residual fuel	V1363	60	Residual fuel

\*) Pygas staat voor Pyrolysis Gasoline met Benzeen gehalte > 5% en < 50%

Naast de in Tabel 4 genoemde tanks bevinden zich in de tankputten TP01 en TP06 elk drie horizontale tanks van 25 m³ ten behoeve van de opslag van additieven, zogenaamde bullets (respectievelijk V0161, V0162, V0163 en V0661, V0662 en V0663). Zie ook paragraaf 3.2.

### **3.5 Leidingtransport**

Onderdelen binnen de inrichting, zoals ligplaatsen, laadplaatsen, tanks en pompen, zijn onderling verbonden met leidingen. Het betreft stalen leidingen vervaardigd uit materiaal geschikt voor de opgeslagen producten en een geschikte ontwerpdruk/ontwerptemperatuur. De diameter van de leidingen varieert van 4" tot 30".

De product- (van/naar schepen) en tankleidingen (tussen de tanks) op de inrichting zijn bovengronds aangelegd en worden aan elkaar gekoppeld via een pompen en kleppen manifold. In het leidingsysteem bevinden zich afsluiters. De bediening is automatisch vanuit de controlekamer. Handbediening ter plaatse is bij uitzondering mogelijk. Op de afsluiters is zichtbaar wat de stand van de klep is (open of gesloten) en of deze in handbediening staan. Afsluiters zijn gesloten, indien het leidingsysteem niet wordt gebruikt. Afsluiters ten behoeve van tanks, pompen en laad-/losarmen zijn zo dicht mogelijk bij de apparaten geplaatst.

### **3.6 Dampverwerking**

De dampverwerkingsinstallatie (DVI) verwerkt de verdringingsdampen die vrijkomen bij het laden van schepen met producten met een dampspanning groter dan 1 kPa bij verladingstemperatuur, of indien de vorige lading van dit schip deze producten bevatte. De teruggewonnen vloeistof wordt naar een opslagtank geleid (T0306 en/of T0308).

## 4 Stand der veiligheidstechniek

In het RIZA-rapport “Beschrijvingen van de stand der veiligheidstechniek” (RIZA, 1999a [3]) zijn beste beschikbare technieken beschreven met betrekking tot het voorkomen of beperken van onvoorziene lozingen. Aan de hand van deze beschrijvingen, is geanalyseerd of aan deze technieken wordt voldaan.

Op deze locatie zijn de volgende activiteiten van toepassing:

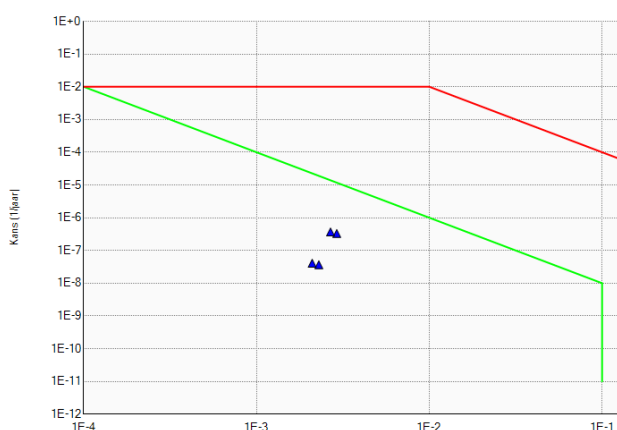
- algemene procedures en voorzieningen;
- bulkoverslag van en naar schepen;
- bulkoverslag van en naar een transporteenheid;
- opslag in tanks;
- leidingtransport;
- verwerking van afvalwater.

In bijlage 6 is per activiteit de stand der veiligheidstechniek nader uitgewerkt.

### Opstelplaatsen bij de steigers

Een aandachtspunt zijn de opstelplaatsen bij de steigers ten behoeve van het additiveren. Deze hebben ter plekke een opvangvolume van 2,8 m<sup>3</sup>. Conform de Stand der Techniek zou deze zogenaamde verlaadplaats een opvangvolume van tenminste het volume van de transporteenheid moeten hebben. Deze eis gaat verder dan BBT. De volgende opmerkingen zijn van toepassing:

- de tankwagens/vrachtwagens met IBC's zijn slechts gedurende korte tijd aanwezig. Op afroep kan gedurende korte tijd worden gelost. Veelal betreft dit beperkte volumes;
- hoewel niet direct gesitueerd bij de opstelplaats, is wel sprake van een opvangvolume gelijk aan de inhoud van de transporteenheid, namelijk de bufferpit voor de OBAS/LAS. In deze bufferpit is altijd een volume voor noodopvang beschikbaar minimaal ter grootte van een transporteenheid. De afvoer hiervan is standaard gesloten naar de OBAS/LAS;
- verdergaande eisen dan van toepassing zijnde BBT zijn redelijk indien sprake is van een verhoogd risico. De berekening uitgevoerd met Proteus laat zien dat deze overslag een verwaarloosbaar risico kent, zie Hoofdstuk 7 en Figuur 4.



Figuur 4. MSI-grafiek “Overslag weg” (opstelplaatsen bij de steigers)

## 5 Afstroomroutes bij onvoorziene lozingen

### 5.1 Rioleringsystemen

HHTT terminal heeft voorzieningen om afvalwater op te vangen en door te voeren (rioolstelsels). Bijlage 2 bevat de relevante rioleringstekeningen.

#### Vuilwaterriool (VWA-riool)

Het VWA-riool is bedoeld voor de afvoer van (mogelijk) verontreinigd hemelwater vanuit tankputten (TP), steigeropvang-voorzieningen (Berths V1 tm V6 en B1 tm B9), truck loading areas (TL1, TL2 en TL3), pompputten/manifolds (PV) en overige terreindelen waar (in potentie) spills zouden kunnen plaatsvinden. Het VWA-riool voert het hemelwater af via een Olie Benzine Afscheider Systeem (OBAS) met coalescentiefilter gevolgd door een lamellenafscheider (LAS) naar een lozingspunt (LP) in de Mississipihaven. De LAS bestaat uit parallel geplaatste platen waardoor een extra effectieve zuivering van het afvalwater plaatsvindt.

Totaal beschikt HHTT over 3 OBAS/LAS systemen:

■ OBAS/LAS1 (2 m<sup>3</sup>) en LP1 (37,5 m<sup>3</sup>/uur):

Hierop zijn aangesloten tankput TP01, pompput/manifold PV01 en de Truck Loading Area TL1. De Berths V1 tm V6, zes van de opstelplaatsen van tankauto's / vrachtauto's met tankcontainers e/o IBC's en overige verharde terreindelen zijn aangesloten via een bufferput met een capaciteit van 108 m<sup>3</sup>.

■ OBAS/LAS2 (2 m<sup>3</sup>) en LP2 (37,5 m<sup>3</sup>/uur):

Hierop zijn aangesloten de tankputten TP02, TP03, TP04 en TP05 (allen vloeistofkerend), pompput/manifold PV02 (vloeistofvast) en de truck loading area TL2.

■ OBAS/LAS3 (3 m<sup>3</sup>) en LP3 (70 m<sup>3</sup>/uur):

Hierop zijn aangesloten de tankputten TP06, TP07 en TP08, de dampverwerking, pompput/manifold PV03 en de Truck Loading Area TL3. De Berths B1 tm B9, zes van de opstelplaatsen van tankauto's / vrachtauto's met tankcontainers e/o IBC's en overige verharde terreindelen zijn aangesloten via één van de twee bufferputten van elk 108 m<sup>3</sup>.

Bij overmatige regenval worden de vloeistofkerend uitgevoerde tankputten gebruikt voor tijdelijke buffering van hemelwater. Dit betekent dat de OBAS/LAS'en niet overgedimensioneerd hoeven te worden. In een tankput kan gedurende een korte periode een beperkte hoeveelheid water staan. Dit gaat niet ten koste van de minimaal benodigde opvangcapaciteit cf. PGS29. De tanks staan op een verhoogde terp (0,80 of 0,90 meter) zodat deze buffering gecontroleerd kan plaatsvinden.

#### Hemelwaterriool-riool (HWA-riool)

Het HWA-riool is bedoeld voor het schoon hemelwater van wegen en terreindelen waar geen potentiële spills kunnen optreden (bijvoorbeeld de parkeerplaats) en van daken van gebouwen. Het HWA-riool loost via een zandopvang/overloop-put (weir with sluice gate) op de lozingspunten TP1, TP2 en TP3. Een overzichtstekening is onderdeel van Bijlage 2.

#### Droogweerafvoer (DWA-riool) (niet op tekening, niet MRA-relevant)

Het DWA-riool voert het huishoudelijk afvalwater af naar de gemeentelijke riolering (rwzi Oostvoorne).

## 5.2 Beschrijving beheersing afvalwaterstromen (regulier)

### Algemeen

#### Visuele controle

Visuele controle van het water in de tankputten, van het water in de verzamelputten in de tankputten, van de lekbakken onder de steigers en van het water in de pompputten/manifolds is onderdeel van de reguliere controlerondes van de buitendienst.

#### Steekmonsters

Elk lozingspunt (TP1, TP2 en TP3) heeft een controlevoorziening waar steekmonsters kunnen worden genomen en waar periodiek 24 uurs- of weekmonsters kunnen worden samengesteld.

### Controle hemelwater van tankdaken en tankputten (oliehoudende stoffen)

Alle hemelwaterstromen van de tankdaken en tankputten (TP01 t/m TP08) met oliehoudende stoffen worden in bezinkputten/pompputten in de tankputten verzameld. Hiervandaan wordt het hemelwater verpompt (niet automatisch) via een schakelklep. Een schakelklep maakt het mogelijk om afhankelijk van de kwaliteit van het hemelwater via het VWA-riool af te voeren naar de OBAS/LAS of te kiezen voor directe afvoer naar het oppervlaktewater via het HWA-riool. De sturing van de kleppen/pompen vindt vanuit de controlekamer handmatig plaats op basis van niveaumeting. De pompput in de tankputten is gedimensioneerd op een capaciteit van 25 m<sup>3</sup>/uur, waarmee de tankputten binnen redelijke tijd kunnen worden geleegd.

De schakelklep staat standaard open naar de OBAS/LAS en standaard gesloten naar het oppervlaktewater (fail safe systeem). Het signaal voor verpompen vindt plaats vanuit een niveaumeting. Voorafgaand aan het verpompen vindt een visuele check door een operator plaats. Ook kan een monsternamen plaatsvinden. Ter plaatse van de bezinkput in de tankput is een automatische oliedrijflaagdetectie aanwezig. Deze overruilt de niveaumeting en stuurt de hemelwaterpompen en kleppen dicht.

HHTT voert vervolgens de drijflaag en het verontreinigde hemelwater per tankwagen af naar een erkende verwerker.

### Controle hemelwater van tankdaken en tankputten (wateroplosbare stoffen)

Aanvullend op bovenstaande werkwijze geldt voor de tankputten waar wateroplosbare stoffen zijn opgeslagen (TP03 en TP05) dat het hemelwater voor lozing op oppervlaktewater altijd gecontroleerd op CZV. Als het hemelwater in de tankput schoon is - CZV < 125 mg/l - dan wordt het afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Verontreinigd hemelwater wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.

### Hemelwater lekbakken steigers, laad/losinstallaties en pompputten/manifolds

Verpompen van hemelwater naar de OBAS/LAS vindt plaats na visuele controle:

- De pompputten/manifolds zijn voorzien van een niveaumeting en een schakelklep, die werken volgens hetzelfde principe als bij de tankputten (afvoer via VWA-riool of HWA-riool).
- De afvoer van hemelwater vanuit de opvang/lekbakken bij de steigers en laad/losinstallaties gaat via het VWA-riool en een bufferpit.



## Tankdrain afvalwater en Spoelwater tanks

Bij oliehoudende producten – niet bij wateroplosbare stoffen – kan bij opslag gedurende langere tijd water ophopen onder in de opslagtank. Bij productwissels of ten behoeve van inwendige inspecties is het nodig een tank inwendig te reinigen. HHTT voert het vrijkomende schrobwater af naar een erkende verwerker.

### 5.3 Afstroomroute per activiteit

Figuur 5 is een geschematiseerd overzicht van de afstroomroutes bij onvoorziene lozingen.

#### 5.3.1 Onvoorziene lozingen bij Verlading van additieven en additiveren

##### Verlading ten behoeve van opslag in bullets

De Truck Loading Area's hebben een oppervlak van 63 m<sup>2</sup>, zijn voorzien van een afdak, vloeiستofdicht uitgevoerd en aangesloten op het vuilwaterriool. Er is een afvoer naar de aanliggende pompput/manifold (PV1 respectievelijk PV3). De opvangcapaciteit van een pompput/manifold (> 200 m<sup>3</sup>) is berekend op de opvang van de inhoud van de Residual Fuel Tanks en kan de inhoud van een tanktruck opvangen. De afvoer van de inhoud van de pompput/manifold gaat via een OBAS/LAS, na visuele controle. Onder normale bedrijfsomstandigheden staan de afvoerpompen uit en is vloeistofafvoer niet mogelijk.

##### *Afstroming bij overstroming/topping:*

Uitstroming bij topping zal deels in het VWA riool en deels elders op het terrein uitstromen. Omdat de truck loading area's ver van de kade liggen is de aanname dat topping volledig via het VWA riool afstroomt.

##### Direct additiveren vanuit tankauto, iso-container of IBC

De tankauto's / vrachtauto's met iso-container / vrachtauto's met IBC's staan op één van de 15 verlaadplaatsen:

- zes verlaadplaatsen ter hoogte van de zes zeesteigers (V1 tm V6) en zes verlaadplaatsen ten behoeve van de negen binnenvaartsteigers (B1 tm B9);
- drie verlaadplaatsen (TL1 tm TL3) bij pompput/manifold PV01 tm PV03. TL1 en TL3 zijn ook in gebruik voor de verlading van additieven naar de bullets (zie boven).

De 12 opstelplaatsen nabij de steigers liggen overwegend langs de kade en hebben een oppervlak van 56 m<sup>2</sup>. Uitgaande van een vloeistofplas van 5 cm is het opvangvolume maximaal 2,8 m<sup>3</sup>. De afvoer bij een lekkage loopt vanuit de opstelplaatsen via straatkolken en een handbediende open afsluiter naar een bufferpit en vandaar, na controle, via een handbediende standaard gesloten afsluiter naar een OBAS/LAS. Tijdens het lossen van IBC's wordt een lekbak onder de koppeling gezet.

##### *Afstroming bij overstroming/topping:*

Uitstroming bij topping zal deels in het VWA riool en deels via de kade naar het oppervlaktewater uitstromen. Worst case is aangenomen dat de topping volledig naar het oppervlaktewater afstroomt.

#### 5.3.2 Onvoorziene lozingen bij Scheepsverlading

Op kritische locaties bij de steigers en ter plaatse van de laad/losinstallaties beschikt HHTT over lekbakken. Kleine spills bij kleppen, flenzen, pompen etc. kunnen hier worden opgevangen. Worst case is het uitgangspunt dat onvoorziene lozingen bij scheepsverlading direct naar het oppervlaktewater plaatsvinden. De afvoer van de opvangvoorzieningen loopt via een bufferpit en een OBAS/LAS.



### 5.3.3 Onvoorziene lozingen bij Bulkopslag

De tankputten TP01 tot en met TP08 (54 verticale bulkopslagtanks) en de pompputten/manifolds PV01 tot en met PV03 (zes residual fuel tanks) zijn aangesloten op het VWA-riool. Dit riool loopt via de bezinkput in de tankput (pomp standaard uit, afsluiter open) respectievelijk vanuit de pompput/manifold (pomp standaard uit, afsluiter open) en de OBAS/LAS (afsluiter open) naar het oppervlaktewater.

*Afstroming bij overstroming/topping:*

Uitstroming bij topping zal deels via de kade naar het oppervlaktewater uitstromen en deels in de aangelegen tankput(ten) en pompputten/manifolds afstromen. Worst case is aangenomen dat de topping volledig naar het oppervlaktewater afstroomt. Ter plaatse van de tankputten zijn geen straatkolken die naar het HWA riool afstromen.

### 5.3.4 Onvoorziene lozingen bij leidingtransport (inclusief pompputten/manifolds)

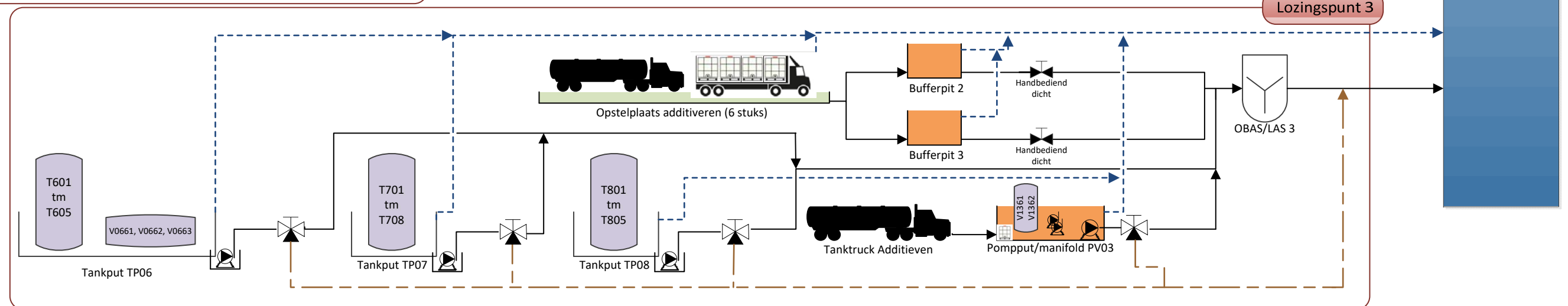
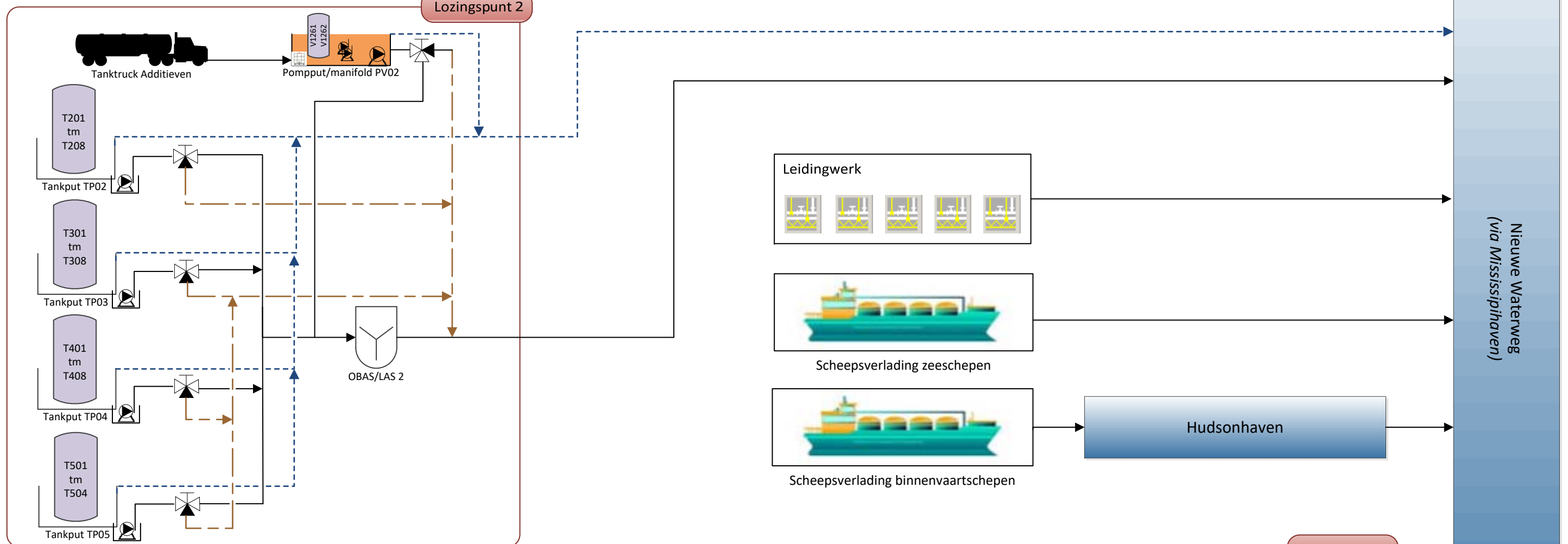
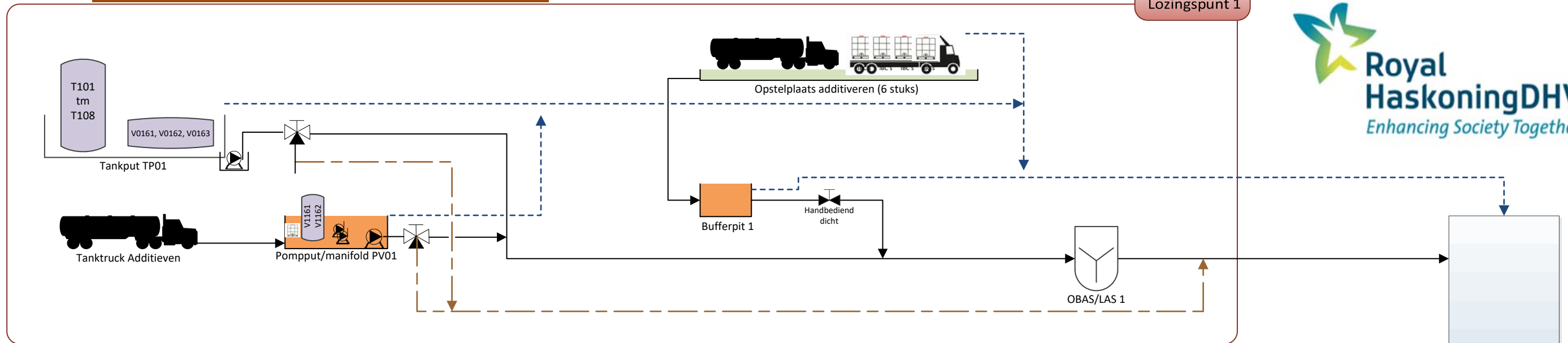
De product- (van/naar schepen) en tankleidingen (tussen de tanks) op de inrichting zijn bovengronds aangelegd en worden aan elkaar gekoppeld via een pompen en kleppen manifold. De locaties voor de productpompen zijn overkapt. Daarmee wordt het risico op lekkage van de pompen geconcentreerd binnen de manifold en het effect van lekkage en zweten van verbindingen van flenzen maximaal beperkt.

In het leidingsysteem bevinden zich afsluiters. De bediening is automatisch vanuit de controlekamer. Handbediening ter plaatse is bij uitzondering mogelijk. Op de afsluiters is zichtbaar wat de stand van de klep is (open of gesloten) en of deze in handbediening staan. Afsluiters zijn gesloten, indien het leidingsysteem niet wordt gebruikt. Afsluiters ten behoeve van tanks, pompen en laad-/losarmen zijn zo dicht mogelijk bij de apparaten geplaatst.

Desalniettemin is het niet uit te sluiten dat lekkage van een leiding boven het oppervlaktewater of de kade plaatsvindt. Worst case is de aanname dat een onvoorziene lozing uit een leiding direct naar het oppervlaktewater plaatsvindt.

## 5.4 Inname punt Oostvoornse Meer

Op de kop van de landtong van de insteekhaven is een waterinlaat voor het Oostvoornse Meer. Als er een calamiteit plaatsvindt bij HHTT met een spill naar het oppervlaktewater moet direct actie worden ondernomen en via communicatie met de beheerder van het innamepunt de pomp worden uitgeschakeld.



## 6 Selectie van stoffen en installaties

### 6.1 Selectiemethodiek oppervlaktewater

**NB.** *HHTT lost niet op een RWZI. De drempelwaarden voor een RWZI zijn niet van toepassing.*

De te hanteren selectiemethodiek is beschreven in (RIZA-1999b) [4]. Om vast te stellen of een milieurisicoanalyse noodzakelijk is, wordt:

- De totale aanwezige hoeveelheid milieugevaarlijke stoffen binnen de inrichting getoetst aan drempelwaarden op inrichtingsniveau
- De hoeveelheid (geselecteerde) milieugevaarlijke stof per activiteit/installatie getoetst aan de drempelwaarde op installatieniveau.

De drempelwaarden zijn gebaseerd op de combinatie van stoffeigenschappen van de aanwezige stoffen, en het relevante oppervlaktewatersysteem. Bij overschrijding van één of meerdere van de drempelwaarden op inrichtingsniveau is de inrichting geselecteerd voor de uitvoering van een MRA voor de betreffende milieugevaarlijke stoffen. Daarin moeten die installaties/activiteiten die relatief veel van deze milieugevaarlijke stoffen bevatten, aandacht krijgen. Voor de selectie van deze activiteiten/installaties wordt de grenswaarde op inrichtingsniveau gedeeld door 10 om de grenswaarde op installatieniveau te krijgen.

De selectie van stoffen is gebaseerd op de effecten die kunnen optreden als gevolg van een onvoorziene lozing:

- Zuurstofdepletie: biologisch afbreekbare stoffen kunnen voor een grote vraag naar zuurstof zorgen. Als gevolg daarvan kan vissterfte optreden. Deze stoffeigenschap wordt aangeduid als biologisch zuurstofverbruik (BZV)
- Drijfslagvorming: bij een lage soortelijke massa en een lage oplosbaarheid kan een drijfslag ontstaan, met onder andere als gevolg een negatief effect op de zuurstofhuishouding en het besmeuren van hogere organismen
- Aquatotoxiciteit (aquatisch milieu): stoffen die op korte of lange termijn schadelijke effecten hebben op waterorganismen (H400/H410, H411, H412, H413). Aquatotoxiciteit wordt onder andere aangeduid met de letale concentratie voor een waterorganisme, de zogenaamde LC501 waarde.

Tabel 5 geeft de te hanteren drempelwaarden op inrichtingsniveau en installatieniveau voor het oppervlaktewater. Deze moeten worden gecorrigeerd met een weegfactor. De eigenschappen van het relevante oppervlaktewater bepalen de weegfactoren. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de drempelwaardetabel uit RIZA-1999b [4]. De Helpdesk Water stelt een rekentool beschikbaar voor de bepaling hiervan ([https://www.helpdeskwater.nl/publish/pages/130132/weegfactor\\_rekentool.xls](https://www.helpdeskwater.nl/publish/pages/130132/weegfactor_rekentool.xls) (Weegfactor Rekentool) [8]).

Tabel 5. Drempelwaarden op inrichtings- en installatieniveau m.b.t. oppervlaktewater (te corrigeren met weegfactor)

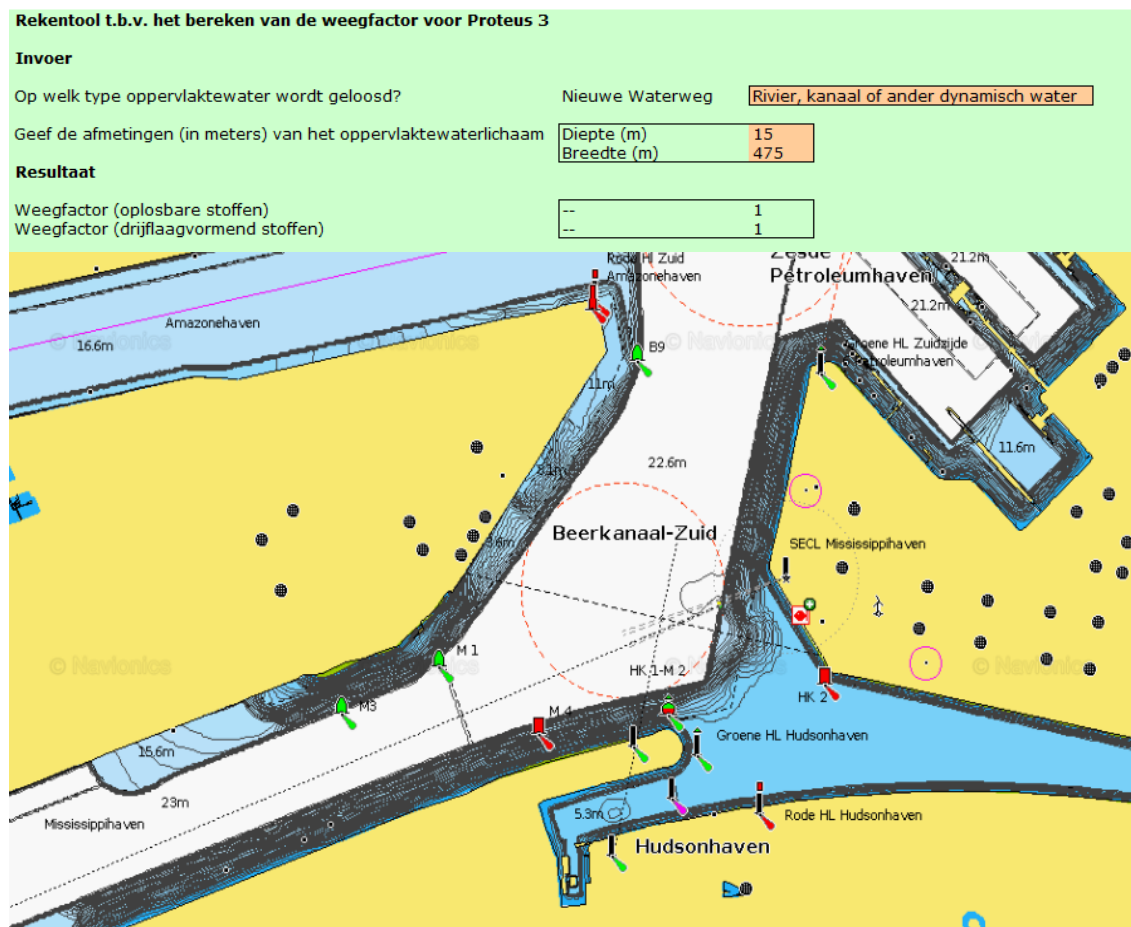
Aquatotoxiciteit	Zuurstofdepletie [kg O <sub>2</sub> /kg]	Drijfslagvorming	Drempelwaarde op inrichtingsniveau (exclusief weegfactor) [kg]		Drempelwaarde op installatieniveau (exclusief weegfactor) [kg]	
			Volume contaminatie	Drijfslagvormende stoffen	Volume contaminatie	Drijfslagvormende stoffen
H400/H410	BZV > 1,5	-	1.000	-	100	-
H411	0,15<BZV<1,5	-	10.000	-	1.000	-
H412	BZV<0,15	$\rho < 1.000 \text{ kg/m}^3$ ; oplosbaarheid < 100 mg/l	100.000	100.000	10.000	10.000
100<LC50<1000	-	-	1.000.000	-	100.000	-
H413	-	-	10.000.00	-	1.000.000	-

<sup>1</sup> LC50: Letale concentratie voor 50% van de populatie

## 6.2 Kenmerken oppervlakte water: bepaling drempelwaarden

De eigenschappen en dimensies van het relevante oppervlaktewater zijn bepalend voor de zogenaamde weegfactor, een correctiefactor toe te passen op de te hanteren drempelwaarde. Het relevante oppervlaktewater is de Nieuwe Waterweg waar uiteindelijk de verontreinigingen terecht zullen komen. De Nieuwe Waterweg is een vrij stromend oppervlaktewater met een groot volume. Ter hoogte van de haven is de Nieuwe Waterweg meer dan 475 meter breed en (minimaal) meer dan 15 meter diep.

Figuur 6 Weegfactor – berekening m.b.v. rekentool Helpdesk Water



De berekende weegfactoren zijn beiden gelijk aan 1. Dit betekent dat de in Tabel 5 genoemde drempelwaarden direct (ofwel: niet gecorrigeerd) toegepast kunnen worden.

## 6.3 Vaststellen eigenschappen aquatoxische stoffen

De aard van de aanwezige stoffen hangt sterk af van de markt waarin HHTT zich bevindt. In principe accepteert de terminal alle vloeistoffen voor op- en overslag die conform de vergunning toegestaan zijn. HHTT checkt bij wijzigingen via de procedure voor product/tank-acceptatie of de stoffeigenschappen in de SDS vallen in de range van de stoffeigenschappen genoemd in Tabel 6.

Het VR\* 2021 geeft in Tabel 2.1 een overzicht van de stoffen die op de inrichting aanwezig kunnen zijn. Naast deze stoffen worden additieven (vloeistoffen) opgeslagen en geïnjecteerd op de terminal. De specifieke soort is afhankelijk van de klantspecificatie. Voor deze additieven zijn over het algemeen de gevaarsaanduidingen brandbaar, giftig en irriterend van toepassing. Methanol is ook in deze MRA beschouwd: het voornemen is TP03 exclusief methanol op te slaan.

Tabel 6 geeft een overzicht van de stofgegevens die als input voor de modellering in de MRA zijn gebruikt. Daarbij is aangegeven in hoeverre specifieke stoffen model staan voor meerdere mogelijk bij HHTT aanwezige stoffen (modelstoffen). De stofgegevens zijn direct overgenomen van daadwerkelijke of representatieve stoffen uit de ECHA database (<https://echa.europa.eu/>, geraadpleegd op 10 februari 2021) [9]. Voor zover ECHA onvoldoende informatie bevat, zijn de gegevens van beschikbare MSDS'en gehanteerd. Bijlage 3 bevat een onderbouwende tabel.

Tabel 6. Stofgegevens representatieve stoffen HHTT (tevens uitgangspunt voor modellering)<sup>2</sup>

Eigenschap	Eenheid	Modelst. K1	Modelst. K3	Ethanol	Modelst. t-BE	Methanol	K3 (FAME)
Modelstof voor:		(K0*) Nafta; (K1) Benzine; Additieven, Pygas (K2) Kerosine /Jet Fuel/ Gasoline	(K3) Diesel, Gasol (K4)	-	MTBE, ETBE	-	Biobrand- stoffen
H-zinnen (cf. GHS)		H411	H411	-	-	-	-
LC50, vis	[mg/l]	8,2	21	14.200.0	574	15.400	10.000
Blootstellingsduur LC50, vis	[uur]	96	96	96	96	96	48
EC50, daphnia	[mg/l]	4,5	68	5.012	110	18.260	2.504
Blootstellingsduur EC50, daphnia	[uur]	48	48	48	48	96	48
IC50, alg	[mg/l]	3,7	2,2	275	491	22.000	73.729
Blootstellingsduur IC50, alg	[uur]	96	96	48	96	96	72
IC50, bacterie	[mg/l]	15,41	767	5.800	510	1.000	5.250
Blootstellingsduur IC50, bacterie	[uur]	40	72	4	16	3	16
BZV	[g/g]	2	2	1,2	0,24	1,5	2,5
Molecuulmassa	[g/mol]	144	144	46,1	88,15	32,05	144
Dichtheid	[g/l]	700	820	789	740	790	720
Oplosbaarheid	[g/l]	>0,4*)	1*10 <sup>-6</sup>	789	41,85	1.000	0,023
LogPOW(a)		4,5	4,5	-0,35	1,06	-0,77	6,2
Dampdruk	[kPa]	10	0,1	5,726	33	16,9	0,1
Vlampunt	[°C]	<21	54-100	<21	<21	<21	>100

\*) De oplosbaarheid van benzine wordt niet genoemd in de SDS. Hiertoe is indicatief gekeken naar de oplosbaarheid van benzeen (bron proteus III), omdat benzine met maximaal 50% benzeen kan worden opgeslagen. De oplosbaarheid is wel verlaagd van 1,8 g/l naar >0,4 g/l op basis van de motivering in bijlage 4.

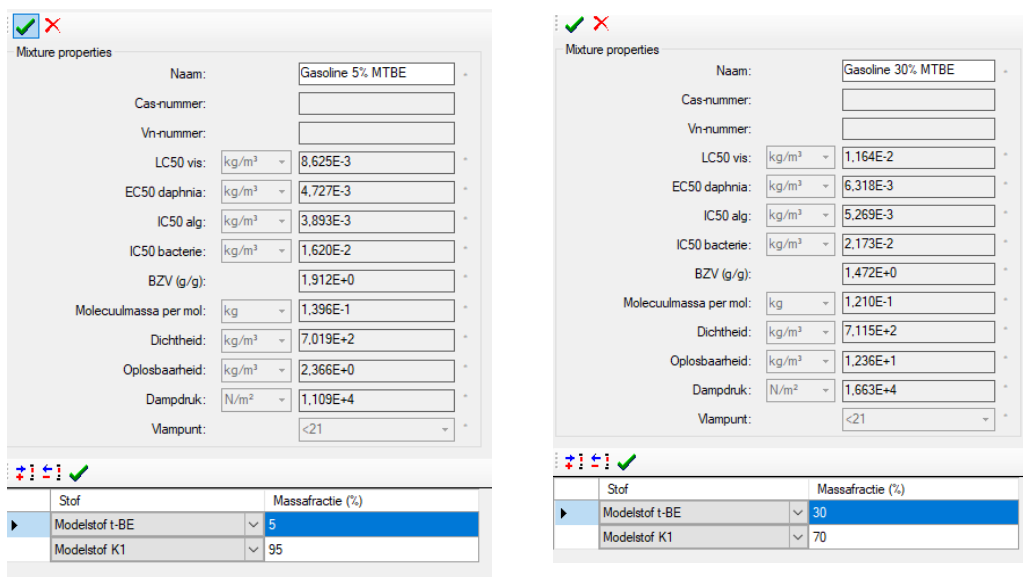
### Additieven

De rapportage over ZZS-stoffen (onderdeel van de Wabovergunningaanvraag) [10] geeft informatie over de additieven. Hierin staat een overzicht van de componenten in de additieven. Het betreft een groot aantal additieven. De tabel in Bijlage 3 geeft van een aantal additieven de stoffeigenschaften als onderbouwing voor de generieke stoffeigenschaften voor Modelstof K1.

<sup>2</sup> Naast de in deze tabel genoemde stoffen is bij HHTT ook blusschuim aanwezig. Blusschuim kenmerkt zich o.a. door de volgende stoffeigenschaften: LC50-dafnia 37,5 mg/l; dampdruk 0,1 kPa; vlampunt 100 °C; BZV 0,009 g O<sub>2</sub>/g

### Beoordeling mengsels

In de voorgenomen situatie slaat HHTT mengsels op van gasoline en MTBE. Het Proteus model beschikt over de mogelijkheid een mengsel te definiëren op basis van een (gewogen) gemiddelde van de eigenschappen van de individuele stoffen. In werkelijkheid hebben individuele componenten specifieke chemische en fysische eigenschappen en verliezen ze deze niet als zij onderdeel worden van een mengsel. Figuur 7 geeft hier inzicht in. Door de wijze van (gewogen) middeling wordt een relatief toxische stof verkregen (gebaseerd op K1) met een relatief grote oplosbaarheid (gebaseerd op MTBE).



Figuur 7. Berekende stoffeigenschappen voor de Gasoline-MTBE mengsels.

De uitkomsten van Proteus voor mengsels kunnen hierdoor sterk afwijken van de daadwerkelijke effecten<sup>3</sup>. Deze MRA gaat daarom bij de beoordeling van de risico's voor volumecontaminatie uit van de eigenschappen van de individuele componenten, zie ook Hoofdstuk 7 en Bijlage 4.

## 6.4 Resultaten selectie op inrichtingsniveau

Tabel 7 toont aan dat HHTT voor de meeste aanwezige stoffen de drempelwaarden overschrijdt. Het aanwijsgetal op inrichtingsniveau (totaal hoeveelheid aanwezig/ drempelwaarde op inrichtingsniveau) is (veel) groter dan 1. Deze stoffen dienen daarom meegenomen te worden met de selectie van activiteiten (zie paragraaf 6.5).

Tabel 7. Aanwijzing op inrichtingsniveau

Stof	Grenswaarde op inrichtingsniveau (G) [kg]	Aanwijsgetal op inrichtingsniveau (A <sub>inr.</sub> )
K1 (Benzine) (modelstof)	1.000 (basis: BZV)	>>1
K3 (Diesel) (modelstof)	1.000 (basis: BZV)	>>1
Ethanol	10.000 (basis: BZV)	>>1
MTBE (modelstof)	100.000 (basis: drijfllaag)	>>1
Methanol	10.000 (basis: BZV)	>>1
FAME (modelstof)	1.000 (basis: BZV)	>>1
Blusschuim*)	100.000 (basis BZV)	<1

\*) zie ook voetnoot 3 → inrichtingsdrempelwaarde 100.000 kg. De aanwezige hoeveelheid is relatief gering.

<sup>3</sup> Dit is in de Handleiding van Proteus benoemd op o.a. bladzijde 47 en 159: "De fysische eigenschappen van mengsels worden berekend door het (gewogen) gemiddelde te nemen van de fysische eigenschappen van de in het mengsel aanwezige stoffen. Dit is natuurlijk een grove benadering van de fysische eigenschappen van het mengsel. In het geval van een mengsel van goed- en niet goed oplosbare stoffen kan dit tot ernstige problemen leiden".

## 6.5 Resultaten selectie op installatieniveau

De installaties/activiteiten die relatief veel milieugevaarlijke stoffen bevatten moeten aandacht krijgen in de MRA. De drempelwaarde op installatieniveau wordt gebruikt om het aanwijzgetal  $A_{inst.}$  op installatieniveau te berekenen.  $A_{inst.}$  wordt berekend door de massa (in kg) per installatie/activiteit te delen door de drempelwaarde op installatieniveau. De MRA neemt installaties/activiteiten met een  $A_{inst.}$  groter dan 1 mee.

Tabel 8. Aanwijzing op installatieniveau

Activiteit	Drempelwaarde installatieniveau	Selectie ja/nee
Scheepsverlading (inclusief boord-boord overslag)	100 kg of 1000 kg	Ja (inhoud zeeschip: 37.000 ton; inhoud binnenvaartschip 2.500 ton)
Bulkopslag in opslagtanks	100 kg of 1000 kg	Ja (kleinste opslagtank 25 m <sup>3</sup> )
Opslag van additieven in IBC's	100 kg	Ja (IBC = 1 m <sup>3</sup> , ofwel > 100 kg)
Verlading van additieven	100 kg	Ja (tankauto/isocontainer maximaal 35 m <sup>3</sup> )
Leidingtransport	100 kg of 1000 kg	Ja (leiding bevat meer dan 100 / 1000 kg)
Dampverwerking	100 kg of 1000 kg	Nee: Te selecteren onderdeel is de opslagtank voor teruggewonnen vloeistof. Deze is reeds geselecteerd.



## 7 Kwantitatieve milieurisicoanalyse

Dit hoofdstuk beschrijft de Proteus modellering uitgewerkt voor de MRA van HHTT. Deze brengt de milieurisico's in beeld voor het oppervlaktewater. De gehanteerde modelversie is Proteus 3.3.1.7. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de componenten van de modellering, het model-overzicht en de resultaten van het model.

### 7.1 Beschrijving Proteus model

De in hoofdstuk 6 geselecteerde relevante activiteiten op te nemen in het model zijn:

- tankautoverlading additieven;
- scheepsverlading;
- bulkopslag in opslagtanks;
- opslag van additieven in IBC's op vrachtauto's;
- leidingtransport.

Daarnaast is de OBAS/LAS in het model opgenomen in combinatie met de voorliggende bufferpit.

De basis van de gehanteerde doorzetten voor het laden en lossen van tankauto's en schepen is de vergunde situatie 2018.

#### 7.1.1 Oppervlaktewatersysteem

Het model benoemt als relevant oppervlaktewater de Nieuwe Waterweg. Het watersysteem "estuarium" is hiervoor gebruikt. De terminal is gelegen aan de Mississippihaven die in verbinding staat met de Nieuwe Waterweg, zijnde de hoofdstroom.

Tabel 9. Uitgangspunten modellering relevant oppervlaktewater

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Breedte	475	m
Diepte	15	m
Getijgemiddelde Dispersie x	0.5	
Getijgemiddelde Dispersie y	0.5	
Stroomsnelheid	0.5	m/s
Haven aanwezig	Ja	
Lengte haven	4000	m
Breedte haven	375	m
Dispersie in haven	0.5	
Afstand tot hoofdstroom	4000	m
Naam	Nieuwe Waterweg	
Omschrijving	Estuarium (Mississippi haven)	

#### 7.1.2 Modellering Tankautoverlading additieven

De risico-unit "overslag weg" is gebruikt om de overslag van additieven met tanktrucks te modelleren.

##### Verlading ten behoeve van opslag in bullets

Uitstroming bij topping zal deels in het VWA riool en deels elders op het terrein uitstromen. Omdat de truck loading area's ver van de kade liggen is de aanname dat topping volledig via het VWA riool afstroomt.

De twee truck loading area's (bij respectievelijk pompput/manifold PV1 en pompput/manifold PV3) zijn samengevoegd tot één overslagunit. Het oppervlak van een verlaadplaatsen is 63 m<sup>2</sup> (conform rioleringstekening, zie Bijlage 2). Het bergend volume van de truck loading area's is marginaal (aanname



circa 10 m<sup>3</sup>). Deze stromen direct af naar de bufferpits van de PV's (afsluiter standaard open, handbediend).

De bufferpit van de PV is gemodelleerd met de unit "standaard put (Bufferpit PV)". De aangenomen capaciteit van de bufferpit is 205 m<sup>3</sup> (=capaciteit bufferpit PV1). Onder normale bedrijfsomstandigheden staan de afvoerpompen van de PV uit en is vloeistofafvoer niet mogelijk. Vanuit PV vindt via een schakelklep afvoer via het VWA-riool en de OBAS/LAS (standaard open) of via het HWA-riool (standaard dicht) plaats. De sturing van de pompen en de schakelklep vindt vanuit de controlekamer handmatig plaats op basis van niveaumeting (na visuele inspectie).

De combinatie van een niveau meting gevolgd door handmatige aansturing van deze pomp na visuele inspectie enerzijds is gemodelleerd als een handmatig standaard gesloten afsluiter van de bufferpit. Een P-splitter met een kans 0,1 voor directe afvoer naar het oppervlaktewater is gekozen als modellering voor deze schakelklep.

Conform Bijlage 5 is de jaardoorzet 8.100 m<sup>3</sup>/jaar. De inhoud van de tankauto's (en iso-containers) is worst case 35 m<sup>3</sup>. De verlading vindt (worst case) plaats met behulp van een laadslang met een diameter van 4 inch.

#### Direct additiveren vanuit tankauto's en iso-containers

De 12 opstelplaatsen nabij de steigers liggen overwegend langs de kade en hebben een oppervlak van 56 m<sup>2</sup>. Uitgaande van een vloeistofplas van 5 cm is het opvangvolume maximaal 2,8 m<sup>3</sup>. Deze situatie is worst case voor de MRA. Uitgangspunt in de modellering is dat alle directe additivities vanuit tankauto e/o iso-container op één van deze opstelplaatsen plaatsvindt.

De afvoer bij een lekkage loopt vanuit de opstelplaatsen via straatkolken en een handbediende open afsluiter naar een bufferpit en vandaar naar een OBAS/LAS. Worst case is aangenomen dat de topping volledig naar het oppervlaktewater afstroomt.

Conform Bijlage 5 is de jaardoorzet 21.960 m<sup>3</sup>/jaar. De inhoud van de tankauto's (en iso-containers) is worst case 35 m<sup>3</sup>. De verlading vindt plaats met behulp van een laadslang met een diameter van 2 inch.

### **7.1.3 Modelling Scheepsverlading**

Om de verlading van producten van/naar schepen te modelleren is de risico-unit "Overslag schip-bulkschip" gehanteerd.

Het stofregister voor schepen is bepaald aan de hand van de gemiddelde inhoud van de schepen en het aantal schepen dat jaarlijks wordt geladen/gelost. Uitgangspunt is de vergunde laad- en loscapaciteit (conform aanvraag 2017, zie ook Bijlage 5). De laad- en loscapaciteit is aangevraagd per productklasse. Per productklasse zijn voor de MRA worst case voorbeeldstoffen gehanteerd, zodanig verdeeld dat deze recht doen aan de corresponderende opslagcapaciteit. Tabel 10 geeft hiervan het overzicht.

De tijdsduur voor het laden/lossen van zeeschepen is gemiddeld 24 uur, terwijl het laden/lossen van binnenvaartschepen gemiddeld 14 uur duurt. Er is sprake van permanente camerabewaking, alsmede van noodvoorzieningen in de vorm van noodstoppen (ESD- kleppen) en -alarmeringen en aansluitingen op de overvulbeveiligingen aan boord van de schepen (indien aanwezig). Een en ander is conform de ADNR.

Tabel 10. Gehanteerde waarden voor de risico-unit 'overslag schip' voor zeeschepen

Product	Voorbeelden	Modelstof	Laden [m³/jaar]			Lossen [m³/jaar]		
			Totaal	Vessels	Barges	Totaal	Vessels	Barges
Klasse 0*	Nafta	K1(Benzine)	128.000	96.000	32.000	99.360	36.000	63.360
Klasse (0 +) 1 + 2	Benzine, Reformate, Butaan	K1(Benzine)	5.644.800	4.233.600	1.411.200	4.422.391	1.587.600	2.834.791
Klasse 1 + 2	Ethanol, Methanol, MTBE, ETBE, Jet Fuel		627.200	470.400	156.800	486.864	176.400	310.464
		20% Ethanol	125.440	94.080	31.360	97.373	35.280	62.093
		80% MTBE	501.760	376.320	125.440	389.491	141.120	248.371
Klasse 3 + 4	Gasolie, Diesel, FAME		17.294.118	9.176.471	8.117.647	19.058.824	9.882.353	9.176.471
		10% FAME	1.729.412	917.647	811.765	1.905.882	988.235	917.647
		90% K3(Diesel)	15.564.706	8.258.824	7.305.882	17.152.942	8.894.118	8.258.824

De gemiddelde inhoud van een zeeschip is 37.000 ton en van een binnenvaartschip 2.500 ton. Ten behoeve van de invoer in Proteus zijn de genoemde volumina 's omgezet in tonnen, zie Bijlage 5. De doorlooptijd van een verlading is afhankelijk van de te verladen hoeveelheid, de pompsnelheid en het aantal laad- en losslangen of -armen waarmee verladen wordt. De tijdsduur voor het laden/lossen van zeeschepen bedraagt gemiddeld 24 uur, terwijl het laden/lossen van binnenvaartschepen gemiddeld 14 uur duurt. De diameter van de laad/losarm is 12 inch (= gelijk aan de diameter van de grootste aansluiting op de tanks). De scheepvaartintensiteit in zowel de Mississippihaven als de Hudsonhaven is geschat op 5.000 scheepvaartbewegingen<sup>4</sup> per jaar.

## 7.1.4 Modellerings Bulkopslag

### Algemene uitgangspunten

De risico-unit "Bulkgoed opslag" is gebruikt om de tanks en de tankputten te modelleren. Bij topping als gevolg van catastrofaal falen vindt bij alle tankputten uitstroming over de rand van de tankputten plaats, worst case direct naar het oppervlaktewater. Voor alle tanks is een maximale vullingsgraad van 100% aangenomen. Alle tanks zijn enkelwandig. De tanks zijn uitgevoerd met een schuimsysteem en voorzien van een dubbel onafhankelijke overvulbeveiliging. De Residual Fuel Tanks hebben een enkelvoudige overvulbeveiliging. Voor alle tanks geldt gegarandeerd toezicht. De tanks staan op een verhoogde terp (0,80 of 0,90 meter), zodat hemelwater kan worden gebufferd in de tankput. De diameter van de grootste aansluiting bedraagt standaard 12".

Tabel 11. Overzicht en dimensionering van tankputten (zie ook Bijlage 3)

Tankput	Bruto oppervlak tankput (m²)	Hoogte Bundwal (m)	Netto inhoud tankput (m³)
T	33459	2.5	53131
T	18397	3.3	40117
T	13425	2.5	21769
T	13550	2.5	22077
T	9556	3.0	20953
T	14812	3.5	33661
T	15276	2.5	26153
T	13491	3.5	32910
PV (RF tanks)	740 (fictief oppervlak o.b.v. 10 cm opstaande rand)	0,1	70 (vervolgens naar PV: 205 m³)

De zes horizontale tanks van 25 m³ in TP01 en TP06 voor additieven (bullets) zijn niet gemodelleerd. Ten opzichte van het volume van de overige tanks in deze putten zijn deze verwaarloosbaar.

<sup>4</sup> Dit betreft de scheepvaartbewegingen in de haven die kunnen leiden tot een impact op het tankschip. Bewegingen van bijvoorbeeld patrouille-vaartuigen zijn hierin niet meegeteld.

## Modellering mengsels Gasoline MTBE

In de voorgenomen situatie slaat HHTT mengsels op van gasoline en MTBE. Het Proteus model beschikt over de mogelijkheid een mengsel te definiëren op basis van een (gewogen) gemiddelde van de eigenschappen van de individuele stoffen. Deze aanpak is in eerste instantie gehanteerd. Uit de analyse van de resultaten (zie ook bijlage 4) blijkt dat voor het mengsel bij topping verhoogde risico's voor volumecontaminatie worden berekend. Dit betreft de tanks T203 tot en met T208 (allen gevuld met gasoline 30% MTBE). De individuele componenten gasoline en MTBE geven dit verhoogde risico niet. De (verhoogde) risico's voor drijfslagvorming stemmen wel overeen met de verwachting op basis van de individuele componenten.

### Aanpassing berekening volumecontaminatie

In werkelijkheid hebben individuele componenten specifieke chemische en fysische eigenschappen en verliezen ze deze niet als zij onderdeel worden van een mengsel. De uitkomsten van Proteus voor mengsels wijken af van de daadwerkelijke effecten. Dit leidt voor alle uitstroombenaderingen (topping, instantaan falen, continu falen en overvullen) tot foutief (ofwel te hoog) berekende risico's voor volumecontaminatie. Alleen de toppingscenario's leiden tot daadwerkelijk verhoogde risico's.

De Proteus modellering is aangepast voor de toppingscenario's van de opgeslagen mengsels. Op basis van de uitkomsten van de berekening van de "mengsels" (Model 2: MRA 2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering) zijn op basis van de samenstelling van het mengsel de uitgestroomde massa's van de individuele componenten bij topping bepaald. Model 2 definieert de mengsels op basis van massafractie (zie ook Figuur 7). De aanname is dat deze massafracties ook gelden voor de berekende uitgestroomde totale massa<sup>5</sup>.

De uitgestroomde massa's van de individuele componenten zijn als MFT-units aan het model toegevoegd met directe afstroming naar de Nieuwe Waterweg. De faalfrequentie en de uitstroomduur zijn hierbij gelijk als in de berekening van de "mengsels". De toppingscenario's van de mengsels opgeslagen in T201, T202, T306 en T308 zijn ook op deze wijze in het model opgenomen.

Tabel 12. Resultaten "mengselberekening" (Model: MRA 2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering) als input voor MFT-units (specifieke invoer blauw gearceerd)

Unit	Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie	Uitstroom		Tijd	Kwalificatie	Modelstof K1 [kg]	Modelstof t-BE [kg]
					Massa [kg]					
TP02-201	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4637656		60	Acceptabel risico	3246359	1391297
TP02-202	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4637656		60	Acceptabel risico	3246359	1391297
TP02-203	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	9280162		60	Verhoogd risico	6496113	2784049
TP02-204	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	9280162		60	Verhoogd risico	6496113	2784049
TP02-205	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	18560324		60	Verhoogd risico	12992227	5568097
TP02-206	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	9280162		60	Verhoogd risico	6496113	2784049
TP02-207	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	9280162		60	Verhoogd risico	6496113	2784049
TP02-208	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	18560324		60	Verhoogd risico	12992227	5568097
TP03-306	Topping	Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	9547472		60	Verwaarloosbaar risico	9070098	477374
TP03-308	Topping	Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	2385944		60	Verwaarloosbaar risico	2266647	119297

<sup>5</sup> Omdat gasoline op zichzelf ook een mengsel is van verschillende stoffen met een variërende molmassa en dichtheid (binnen welke ranges ook de molmassa en dichtheid van MTBE vallen) is een nauwkeurigere benadering niet mogelijk.

#### Berekening drijfslaagvorming

De Proteus-rekenfile waarin de mengsels opgenomen zijn, geeft wel de juiste resultaten voor de risico's voor drijfslaagvorming. Bijlage 4 maakt dit inzichtelijk. De oevercontaminatie als gevolg van een mengsel is gelijk aan de som van de bijdragen van de componenten van het mengsel.

#### **Modellering afstroomroutes**

##### Pompput in tankput in combinatie met oliedrijfslaagdetectie: "automatische afsluiter"

De tankputten zijn voorzien van een bezinkput/pompput met een pomp voor de afvoer van mogelijk oliehoudend water uit de tankput. De combinatie van een niveau meting gevolgd door handmatige aansturing van deze pomp na visuele inspectie (en bij twijfel monsternamen) enerzijds en de overruling door een automatische oliedrijfslaagdetectie waarbij de pomp en ook de schakelklep (zie verder) wordt dichtgestuurd, is gemodelleerd als een automatische afsluiter van de tankput.

Het model houdt geen rekening met het bergend volume voor de bezinkputten/pompputten in de tankputten.

**NB 1.** *In tankput 3 worden wateroplosbare stoffen opgeslagen (Ethanol en Methanol). Bij deze tankput geldt dat dat het hemelwater voor lozing op oppervlaktewater altijd gecontroleerd op CZV. Alleen als het hemelwater in de tankput schoon is - CZV < 125 mg/l - wordt het direct afgevoerd naar het oppervlaktewater. Omdat de oliedrijfslaagdetectie niet werkt voor wateroplosbare stoffen is voor de wateroplosbare stoffen in deze tankput worst uitgegaan van een standaard open handmatige afsluiter. De faalkans (vervuild water toch direct naar het oppervlaktewater afvoeren) is dan 0,1.*

##### Schakelklep (put): "P-splitter"

Een schakelklep maakt het mogelijk om afhankelijk van de kwaliteit van het hemelwater via het VWA-riool af te voeren naar de OBAS/LAS of te kiezen voor directe afvoer naar het oppervlaktewater via het HWA-riool. De schakelklep staat standaard open naar de OBAS/LAS en standaard gesloten naar het oppervlaktewater (fail safe systeem). De sturing hiervan vindt vanuit de controlekamer handmatig plaats. Een P-splitter met een kans 0,1 voor directe afvoer naar het oppervlaktewater is daarom gekozen als modellering voor deze schakelklep. Dit is een worst case aanname. Als gevolg van de automatische oliedrijfslaagdetectie in de tankput wordt deze klep ook standaard naar de OBAS/LAS gestuurd als de pomp bij de tankput wordt dichtgestuurd.

##### Fictieve tankput (topping scenario's)

Om te voorkomen dat de met behulp van MFT units voor topping aangepaste Proteusmodellering voor TP02 en TP03 voor de oorspronkelijke topping scenario's alsnog de verhoogde risico's laat zien, is in het model "MRA2020-21 vs 1.1 TP02 en TP03 MFT benadering topping" de overstromconnector van de tankputten gekoppeld aan een berging in een fictieve tankput. De inhoud van de berging heeft de inhoud van de grootste tank (50.000 m<sup>3</sup>).

##### Modellering Tankput 3

Ten aanzien van TP03 is modelmatig onderscheid gemaakt in een tankput met daarin T306 en T308 en een tankput met de overige tanks. De tankput met de overige tanks is twee keer in het model opgenomen:

- TP03 Onoplosbaar: Niet wateroplosbare stoffen (Modelstof t-BE) in T301, T303, T304; water in T302, T305 en T307: tankput is voorzien van automatische afsluiter (gestuurd op basis van automatische oliedrijfslaagdetectie);
- TP03 Oplosbaar: Water in T301, T303 en T304; wateroplosbare stof Ethanol in T302 en T305 en wateroplosbaar Methanol in T307: tankput is voorzien van standaard open handmatige afsluiter. Tevens loopt deze uitstroming niet via de OBAS-LAS.

De bruto-oppervlakte van de tankput is zodanig aangepast dat de netto-inhoud en hoogte van de tankput (H) gelijk blijven. Zie ook Bijlage 3.

<u>Indien alleen T306 en T308 aanwezig:</u>	
Bruto-inhoud = netto-inhoud + volume T306/T308 tot H + volume terpen	
	<b>23.943</b> m <sup>3</sup>
Bruto-oppervlak:	<b>9.577</b> m <sup>2</sup>
<u>Indien T306 en T308 niet aanwezig:</u>	
Bruto-inhoud = netto-inhoud + volume (T301tm05+07) tot H + volume terpen	
	<b>31.387</b> m <sup>3</sup>
Bruto-oppervlak:	<b>12.555</b> m <sup>2</sup>

**NB.** Volume T## tot H is het volume van de tank vanaf de hoogte van de tankbodem (=terphoogte) tot aan de hoogte van de tankput-dijk

### 7.1.5 Modellerings IBC's op vrachtauto's

Het Proteusmodel kent IBC's als onderdeel van een stukgoedopslag (PGS 15), als element bij stukgoedoverslag en als onderdeel van een afvulunit. Geen van deze situaties zijn van toepassing op de situatie bij HHTT. Gekozen is een IBC te modelleren met behulp van een MFT unit waarbij zoveel als mogelijk is aangesloten bij de uitgangspunten opgenomen in de Handleiding Proteus [7].

In de situatie bij HHTT zullen lekkage en breukscenario's kunnen optreden. Er is gedurende het additiveren sprake van beperkt toezicht. Dit betekent dat gedurende 30 s een IBC volledig kan leegstromen. Dit is conform de scenario's beschreven in de Handleiding Proteus bij afvullen en bij handling van IBC's. Voor de faalkans is de faalkans opgenomen in de Handleiding Proteus voor de afvulunit gehanteerd. Deze is naar verwachting het meest representatief. De faalkansen bij opslag en verlading betreffen de "verplaats"-handeling van de IBC zelf en zijn daarom hoger.

Totaal beschikt HHTT over 15 opstelplaatsen voor vrachtauto's met daarop IBC's met additieven. Deze zijn op een opstelplaats aanwezig gedurende de verlading van een schip. Worst case is aangenomen dat er altijd meerdere IBC's aanwezig zijn. Conform opgave van HHTT is het (maximaal) realistisch dat 3 additieven tegelijkertijd plaatsvinden, waarbij er 15 IBC's op een vrachtauto kunnen staan. Daarnaast staat de vergunning de (permanente) aanwezigheid van 5 IBC's op het terrein in een opvangvoorziening van tenminste 110% van het verpakkingsvolume toe.

Samenvattend betekent dit de volgende uitgangspunten:

- Faalkans: 1<sup>e</sup>-6/eenheid. Uitgaande van 50 eenheden aanwezig is de faalkans 5<sup>e</sup>-5/jaar.
- Uitgestroomd volume: 1 m<sup>3</sup>
- Uitstroomduur: 30 s.

Elke opstelplaats heeft een oppervlakte van minimaal 56 m<sup>2</sup> en stroomt af via het HWA-riool, een handbediende standaard open afsluiter en een bufferpit (108 m<sup>3</sup>) naar een OBAS/LAS. Het bergend volume van de opstelplaatsen en de aangebrachte lekbak is minimaal 1,1 m<sup>3</sup><sup>6</sup>.

#### **NB.**

Voor de opstelplaatsen nabij de pompputten/manifolds PV01 tm PV03 geldt dat deze voldoende opvangcapaciteit hebben voor een tankauto (zie ook paragraaf 7.1.2). Deze afstroomroute is voor additieven in IBC's daarom niet nader beschouwd.

<sup>6</sup> Dit betreft 110% van het volume van een IBC en is als worst case uitgangspunt meegenomen. Het bergend volume van de opstelplaatsen is, uitgaande van 5 cm vloeistofdikte, circa 2,5 m<sup>3</sup>.

### 7.1.6 Modelling Leidingtransport

Het leidingtransport is gemodelleerd met de risico-unit “Leiding”.

De diameter van de leidingen varieert van 4" tot 30". Op strategische plaatsen in het leidingensysteem bevinden zich afsluiters. Deze afsluiters kunnen zowel automatisch vanuit de controlekamer als handmatig worden bediend. De gemiddelde capaciteit van de leidingen varieert van 500 tot 2.000 m<sup>3</sup>/uur. In de MRA2017 is één leiding gemodelleerd met verdeeld over de tijd aanwezigheid van óf K1 (benzine) óf K3 (Diesel), óf Ethanol. In werkelijkheid zijn er meer leidingen aanwezig, die ook tegelijkertijd gevuld kunnen zijn. Voor een representatiever beeld van de risico's zijn drie leidingsystemen doorgerekend:

- Leiding met K1(Benzine), diameter 12 inch, 1000 meter lengte.
- Leiding met K3 (Diesel), diameter 12 inch, 1000 meter lengte.
- Leiding met Ethanol, diameter 12 inch, 1000 meter lengte.

Deze leidingen zijn verondersteld 100% van de tijd gevuld te zijn (worst case aanname).

### 7.1.7 Modelling OBAS/LAS en voorliggende bufferpits

De risico-unit “skimmer” is gebruikt voor de modellering van de OBAS/LAS. De OBAS/LAS 1 en OBAS/LAS 2 hebben elk een volume van 2 m<sup>3</sup>. OBAS/LAS 3 heeft een volume van 3 m<sup>3</sup>. De afvoerwijze van de drijfslag is automatisch, waarbij een debiet is verondersteld van 1 m<sup>3</sup>/uur. In het model is aangenomen dat alle afstroomroutes via een OBAS/LAS met een opvangcapaciteit van 2 m<sup>3</sup> lopen. Dit is een worst case aanname voor de tankputten TP06, TP07 en TP08, de dampverwerking, pompput/manifold PV03, de Truck Loading Area TL3 (additievenverlading en direct additiveren), de Berths B1 tm B9 en de zes opstelplaatsen voor het direct additiveren nabij de Hudsonhaven.

De opvangvoorzieningen bij de Berths en de opstelplaatsen voor het direct additiveren stromen via een handbediende open afsluiter af naar een bufferpit en vervolgens naar de OBAS/LAS. De bufferpits hebben een volume van 108 m<sup>3</sup>. Deze is gemodelleerd met de risico-unit “standaard put (Bufferpit OBAS)”. Aangenomen is dat de helft van deze capaciteit beschikbaar is voor noodopvang (50 m<sup>3</sup>). De afvoer vindt plaats met behulp van een pomp met een debiet van 25 m<sup>3</sup> per uur. De sturing van de pompen vindt vanuit de controlekamer handmatig plaats op basis van niveaumeting (na visuele inspectie). Modelmatig is dit benaderd door een handbediende gesloten afvoer te modelleren voor de doorstroom. De overstroomconnector loopt worst case uit op het oppervlaktewater.

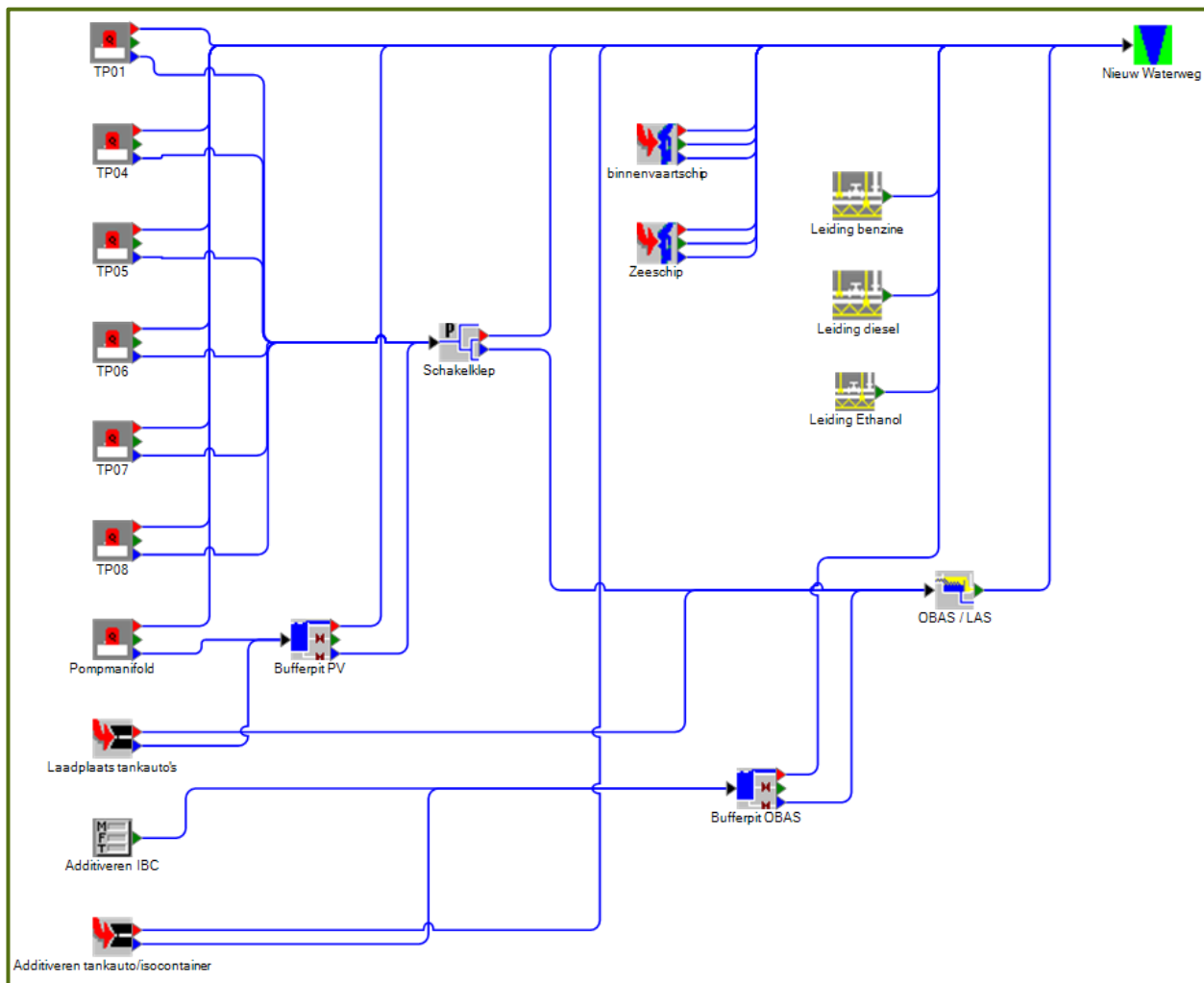
## 7.2 Overzicht Modelling

Het model is opgeknipt in drie delen om de invloed van de topping van de Gasoline-MTBE mengsels op het risico voor volumecontaminatie op heldere wijze inzichtelijk te maken:

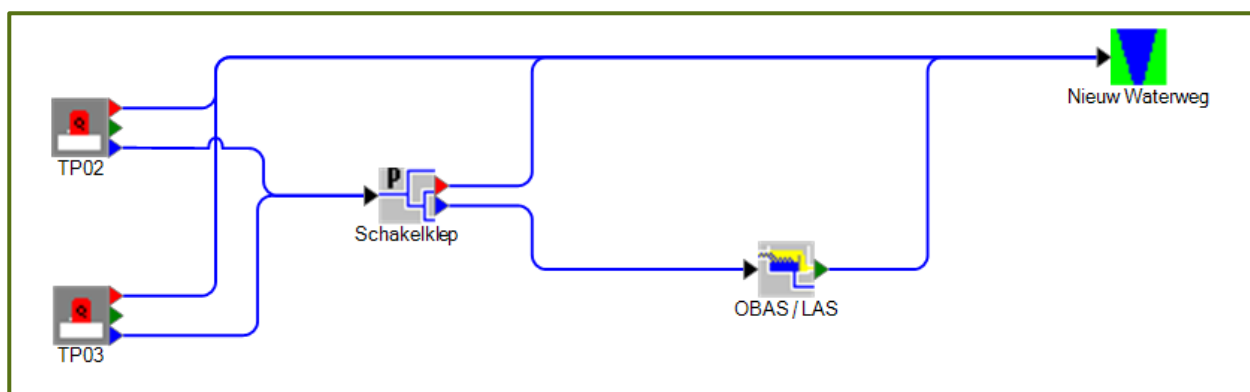
- Model 1: MRA 2020-21 exclusief TP02 en TP03
- Model 2: MRA 2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering
- Model 3: MRA 2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping

Model 2 (MRA 2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering) is te beschouwen als een tussenresultaat. Het levert de input voor de MFT-units voor het Model 3 (MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping), zie ook paragraaf 7.1.4. In Model 3 is ook de modellering van de andere scenario's voor TP02 en de “gesplitste” modellering (wateroplosbaar vs niet wateroplosbaar) van de andere scenario's voor TP03 uitgewerkt. Figuur 8, Figuur 9 en Figuur 10 zijn de weergaven van de modellering in Proteus.

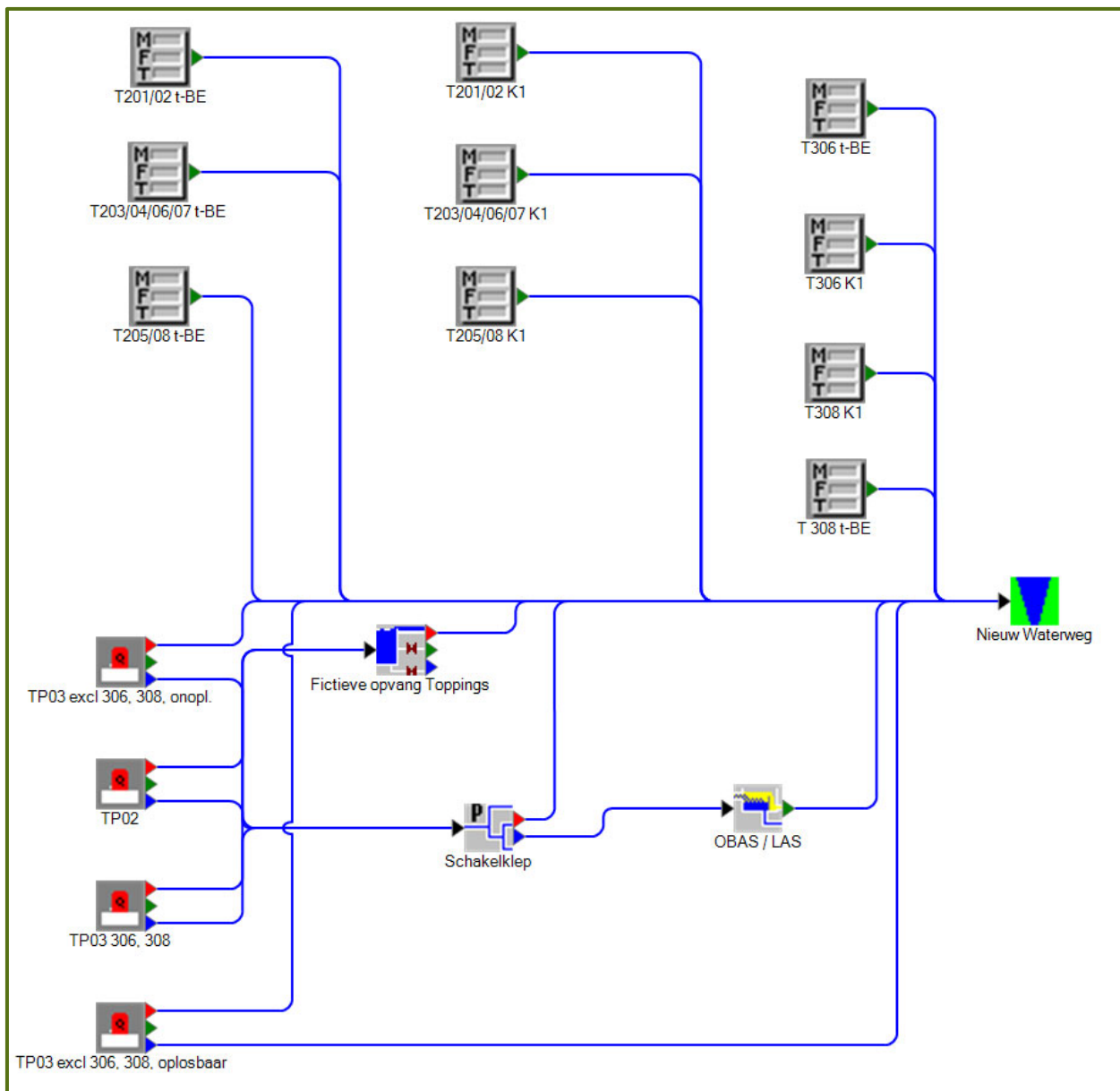




Figuur 8. Weergave Proteusmodel Model 1: MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03



Figuur 9. Weergave Proteusmodel Model 2: MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering



Figuur 10. Weergave Proteusmodel Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping



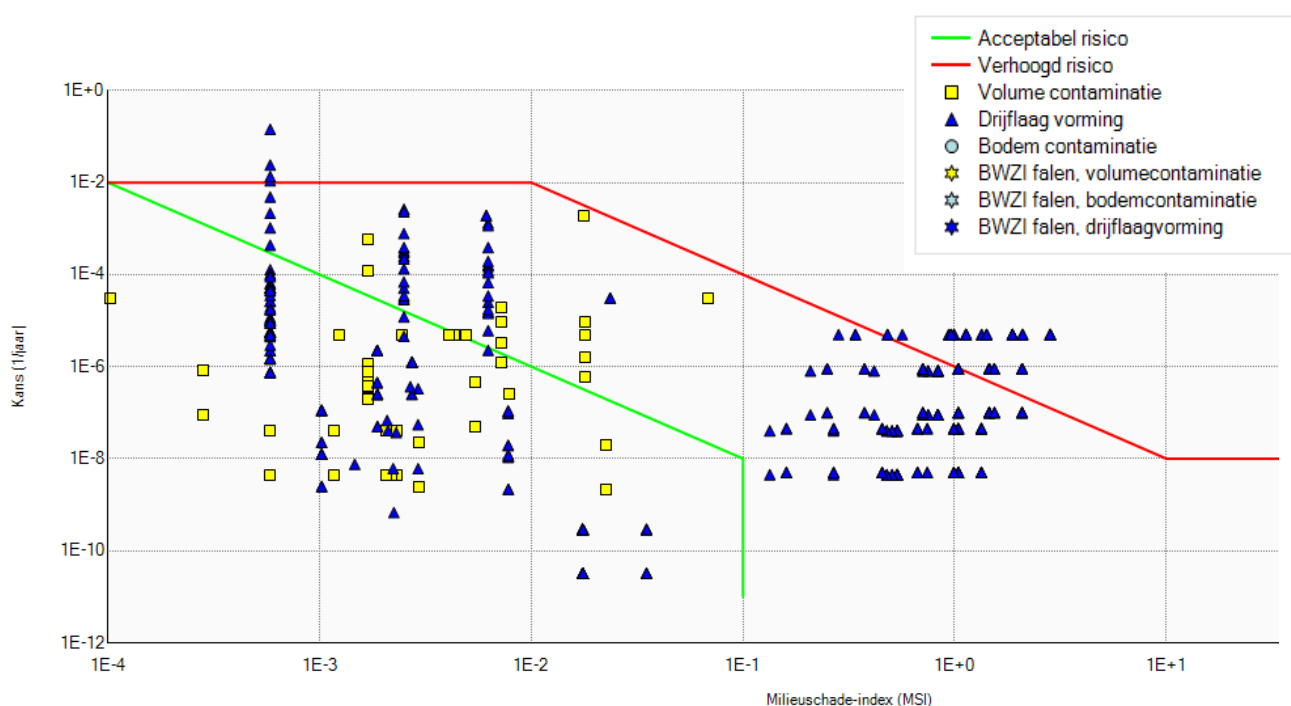
## 7.3 Resultaten modellering

### 7.3.1 Overzicht resultaten

MSI (MilieuSchadeIndex)-grafieken presenteren de risico's als gevolg van volumecontaminatie en oevercontaminatie (drijfslagvorming). De verhoogde risico's betreffen alle punten die boven en/of rechts van de rode lijn in de MSI-grafiek liggen. Deze paragraaf gaat in op de verhoogde risico's. De volledige rapportages van de Proteusmodellen zijn opgenomen in Bijlage 7.

#### Resultaten Model 1: MRA 2020-21 exclusief TP02 en TP03

Figuur 11 en Tabel 13 presenteren de resultaten voor Model 1 (MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03). Dit zijn de milieurisico's van alle activiteiten bij HHTT met uitzondering van de tankopslag in TP02 en TP03.



Figuur 11. MSI-grafiek Model 1: MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03

Tabel 13. Overzicht verhoogde risico's Model 1: MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03

Unit(s)	Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie	Uitstroom [kg]		Uitstr. tijd [s]	MSI
Verhoogde risico's als gevolg van:						Volumecontaminatie [m3]		
Zeeschip	Overvullen	Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,10 <sup>E-02</sup>	5744	<< 1	20	1,1 <sup>E-11</sup>
Binnenvaartschip	Overvullen	Modelstof K1	Binnenvaartschip[B]->Nw. Waterweg	2,39 <sup>E-02</sup>	5008	<< 1	20	3,0 <sup>E-06</sup>
Binnenvaartschip	Overvullen	Modelstof K3	Binnenvaartschip[B]->Nw. Waterweg	1,44 <sup>E-01</sup>	5743	<< 1	20	1,1 <sup>E-11</sup>
Binnenvaartschip	Overvullen	K3 (FAME)	Binnenvaartschip[B]->Nw. Waterweg	1,36 <sup>E-02</sup>	5043	<< 1	20	4,6 <sup>E-09</sup>
Verhoogde risico's als gevolg van:						Oevercontaminatie [m]		
TP01-101, 102, 103, 104 en 105 (5x)	Topping	Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	2,78 <sup>E-07</sup>	35.736	60	2,83
TP01-101, 102, 103, 104 en 105 (5x)	Continu falen	Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS/LAS-> NW	8,99 <sup>E-07</sup>	2,05 <sup>E-07</sup>	26.308	27348	2,08
TP01-106, 107 en 108 (3x)	Topping	Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	2,06 <sup>E-07</sup>	26.445	60	2,09
TP01-106, 107 en 108 (3x)	Continu falen	Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS/LAS-> NW	8,99 <sup>E-07</sup>	1,52 <sup>E-07</sup>	19.468	20238	1,54
TP04-401	Topping	Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	4,75 <sup>E-06</sup>	7.146	60	0,57
TP04-403, 404, 405, 406, 407 en 408 (6x)	Topping	Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	9,50 <sup>E-06</sup>	14.293	60	1,13
TP05-501 en 502 (2x)	Topping	Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	7,88 <sup>E-06</sup>	11.860	60	0,94
TP05-503 en 504 (2x)	Topping	Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	8,35 <sup>E-06</sup>	12.558	60	0,99
TP06-601, 602 en 603 (3x)	Topping	Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,85 <sup>E-07</sup>	23.717	60	1,88
TP06-601, 602 en 603 (3x)	Continu falen	Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS/LAS-> NW	8,99 <sup>E-07</sup>	1,43 <sup>E-07</sup>	18.415	19144	1,46
TP06-604 en 605 (2x)	Topping	Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,32 <sup>E-07</sup>	16.941	60	1,34
TP07-701 en 702 (2x)	Topping	Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	9,47 <sup>E-06</sup>	12.157	60	0,96
TP07-703	Topping	K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	8,32 <sup>E-06</sup>	12.157	60	0,96
TP07-705, 707 en 708 (3x)	Topping	Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,39 <sup>E-07</sup>	17.878	60	1,42
TP08-802 en 803 (2x)	Topping	Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	4,74 <sup>E-06</sup>	6.087	60	0,48
TP08-801, 804 en 805 (3x)	Topping	Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,84 <sup>E-07</sup>	23.672	60	1,87
TP08-801, 804 en 805 (3x)	Continu falen	Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS/LAS-> NW	8,99 <sup>E-07</sup>	1,43 <sup>E-07</sup>	18.415	19144	1,46
Zeeschip	Overvullen	Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,10 <sup>E-02</sup>	5744	66,8	20	5,8 <sup>E-04</sup>
Binnenvaartschip	Overvullen	Modelstof K1	Binnenvaartschip[B]->Nw. Waterweg	2,39 <sup>E-02</sup>	4903	66,8	20	5,8 <sup>E-04</sup>
Binnenvaartschip	Overvullen	Modelstof K3	Binnenvaartschip[B]->Nw. Waterweg	1,44 <sup>E-01</sup>	5743	66,8	20	5,8 <sup>E-04</sup>
Binnenvaartschip	Overvullen	K3 (FAME)	Binnenvaartschip[B]->Nw. Waterweg	1,36 <sup>E-02</sup>	5043	66,8	20	5,8 <sup>E-04</sup>

### Resultaten Model 2: MRA2020-21 vs 1.1 TP02 en TP03 mengselbenadering

Tabel 15 presenteert de relevante resultaten <sup>7</sup> van Model 2 (MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering). Dit betreft de risico's van drijfslagvorming als gevolg van topping van de Gasoline 30% MTBE mengsels opgeslagen in TP02 en de Gasoline 5% MTBE mengsels opgeslagen in TP03. Zoals toegelicht in paragraaf 7.1.4 is het Proteusmodel aangepast om de risico's voor volumecontaminatie als gevolg van topping goed te kunnen berekenen. Hierbij worden de componenten van de mengsels afzonderlijk beschouwd. De Proteus-rekenfile waarin de mengsels opgenomen zijn, geeft wel de juiste resultaten voor de risico's voor drijfslagvorming van de toppingscenario's. Bijlage 4 maakt dit inzichtelijk. De oevercontaminatie als gevolg van een mengsel is gelijk aan de som van de bijdragen van de componenten van het mengsel.

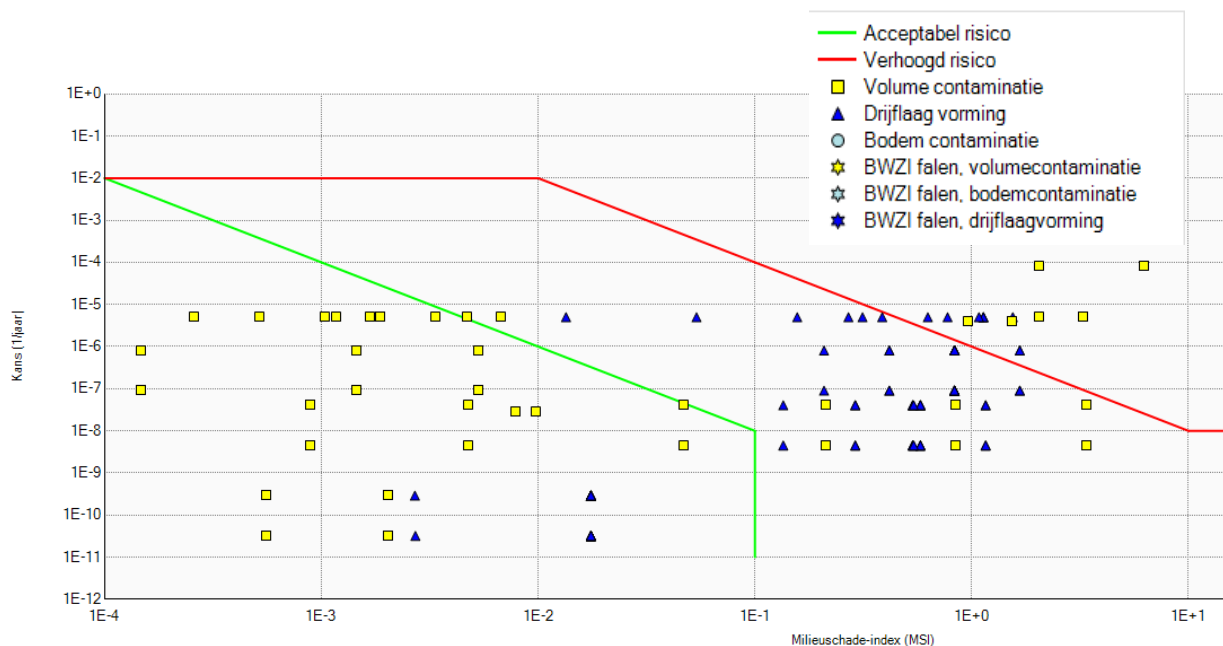
Tabel 14. Overzicht verhoogde risico's a.g.v. topping van mengsels (Model 2: MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering)

Unit(s)	Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie	Uitstroom [kg]		Uitstroom tijd [s]	MSI
Verhoogde risico's als gevolg van:						Oevercontaminatie [m]		
TP02-201 en 202 (2x)	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	4,64 <sup>E-06</sup>	6.861	60	0,54
TP02-203, 204, 206, 207 (4x)	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	9,28 <sup>E-06</sup>	13.729	60	1,09
TP02-205 en 208 (2x)	Topping	Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,86 <sup>E-07</sup>	27.478	60	2,17
TP03-306	Topping	Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	9,55 <sup>E-06</sup>	14.318	60	1,13

<sup>7</sup> Dit model is te beschouwen als een tussenresultaat. Het levert de input voor de MFT-units voor het model "MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping", zie ook paragraaf 7.1.4. In dit laatste model is ook de modellering van de andere scenario's voor TP02 en TP03 uitgewerkt.

### Resultaten Model 3: MRA2020-21 vs 1.1 TP02 en TP03 MFT benadering topping

Figuur 12 en Tabel 15 presenteren de resultaten voor Model 3 (MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping). Dit betreft alle milieurisico's voor de tankopslag in TP02 en TP03. De risico's als gevolg van topping zijn door de MFT benadering per component bepaald en ook als zodanig in de MSI-grafiek zichtbaar. Voor de volumecontaminatie geeft dit een goed beeld (zie ook paragraaf 7.1.4 en Bijlage 4). De risico's voor drijfslaagvorming (oevercontaminatie) als gevolg van topping van de mengsels zijn eerder apart gepresenteerd in Tabel 14, als resultaat van de berekening Model 2 (MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering). Tabel 15 geeft het volledige overzicht van de verhoogde risico's voor TP02 en TP03.



Figuur 12. MSI-grafiek Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping

Tabel 15. Overzicht verhoogde risico's Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping

Unit(s)	Scenario	Stof	Afstromroute	Frequentie	Uitstroom [kg]		Uitstroom tijd [s]	MSI
Verhoogde risico's als gevolg van:						Volumecontaminatie		
TP03-302 en 305	Topping	Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,07 <sup>E+07</sup>	4,90 <sup>E+07</sup>	60	3,27
TP03-302 en 305	Instantaan falen	Ethanol	TP03[D]->Nieuw Waterweg	4,05 <sup>E-06</sup>	5,06 <sup>E+06</sup>	2,31 <sup>E+07</sup>	60	1,54
TP03-302 en 305	Continu falen	Ethanol	TP03[D]->Nieuw Waterweg	8,09 <sup>E-05</sup>	7,89 <sup>E+06</sup>	9,40 <sup>E+07</sup>	70580	6,27
TP03-307	Topping	Methanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	5,36 <sup>E+06</sup>	3,07 <sup>E+07</sup>	60	2,04
TP03-307	Instantaan falen	Methanol	TP03[D]->Nieuw Waterweg	4,05 <sup>E-06</sup>	2,54 <sup>E+06</sup>	1,45 <sup>E+07</sup>	60	0,97
TP03-307	Continu falen	Methanol	TP03[D]->Nieuw Waterweg	8,09 <sup>E-05</sup>	3,95 <sup>E+06</sup>	3,06 <sup>E+07</sup>	35290	2,04
Verhoogde risico's als gevolg van:						Oevercontaminatie [m]		
TP02-201 en 202 (2x) MFT-unit	Topping	Modelstof t-Be	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,39 <sup>E+06</sup>	1.979	60	0,16
TP02-201 en 202 (2x) MFT-unit	Topping	Modelstof K1	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	3,25 <sup>E+06</sup>	4.882	60	0,39
		Gecumuleerd drijfslaag a.g.v. topping (= resultaat Model 2, zie Tabel 14)			4,64 <sup>E+06</sup>	6.861		0,54
TP02-205 en 208 (2x) MFT-unit	Topping	Modelstof t-Be	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	5,57 <sup>E+06</sup>	7.920	60	0,62
TP02-205 en 208 (2x) MFT-unit	Topping	Modelstof K1	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,30 <sup>E+07</sup>	19.537	60	1,55
		Gecumuleerd drijfslaag a.g.v. topping (= resultaat Model 2, Tabel 14)			1,86 <sup>E+07</sup>	27.458		2,17
TP02-205 en 208 (2x) Mengsel	Continu falen	Gasoline 30%	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS->NW	8,09 <sup>E-07</sup>	1,44 <sup>E+07</sup>	540	21878	1,66
TP02-203, 204, 206, 207 (4x) MFT-unit	Topping	Modelstof t-BE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	2,78 <sup>E+06</sup>	3.960	60	0,31
TP02-203, 204, 206, 207 (4x) MFT-unit	Topping	Modelstof K1	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	6,50 <sup>E+06</sup>	9.769	60	0,77
		Gecumuleerd drijfslaag a.g.v. topping (= resultaat Model 2, zie Tabel 14)			9,28 <sup>E+06</sup>	13.729		1,09
TP03-301, 303 en 304 (4x)	Topping	Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	1,01 <sup>E+07</sup>	14.301	60	1,13
TP03-306 MFT-unit	Topping	Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	4,77 <sup>E+05</sup>	641	60	0,05
TP03-306 MFT-unit	Topping	Modelstof K1	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,00 <sup>E-06</sup>	9,07 <sup>E+06</sup>	13.639	60	1,08
		Gecumuleerd drijfslaag a.g.v. topping (= resultaat Model 2, zie Tabel 14)			9,55 <sup>E+06</sup>	14.318		1,13

### 7.3.2 Bespreking resultaten

#### Verhoogde risico's als gevolg van continu en instantaan falen

De pompput in de tankputten is gedimensioneerd op een capaciteit van 25 m<sup>3</sup>/uur, waarmee de tankputten binnen redelijke tijd kunnen worden geleegd (zie paragraaf 5.2). Deze pompcapaciteit is niet opgenomen in het Proteusmodel. Het Proteusmodel kent een bug ten aanzien van pompputten. In de modellering is deze daarom verwaarloosd.

Als gevolg van deze keuze berekent het model verhoogde risico's voor continu en instantaan falen via de doorstroom (D) uit de tankput. Tabel 16 geeft deze samengevat weer. Het uitstroomdebiet dat Proteus berekent is minimaal een factor 20 groter dan het werkelijk haalbare debiet via deze doorstroom (D), namelijk 25 m<sup>3</sup>/uur. Met andere woorden: de beschikbare tijd om in te grijpen bedraagt niet enkele uren (bij continu falen) of seconden (bij instantaan falen), maar enkele dagen tot weken<sup>8</sup>. HHTT zal binnen korte tijd (0,5 tot 1 uur) in de gaten hebben dat de pomp continu wordt aangesproken en kunnen ingrijpen. De verhoogde risico's als gevolg van continu en instantaan falen zijn niet realistisch.

Tabel 16. Beschouwing verhoogde risico's continu falen

Model + Unit	Verhoogd risico agv continu falen voor:	Uitstroom [kg]	Dichtheid [kg/m <sup>3</sup> ]	Tijd [s]	Debiet [m <sup>3</sup> /uur]	Factor
Model 1: TP01-101, 102, 103, 104, 105	Drijfslagvorming (continu falen)	2,05 <sup>E</sup> 07	820	27348	3,3 <sup>E</sup> 03	132
Model 1: TP01-106, 107 en 108	Drijfslagvorming (continu falen)	1,52 <sup>E</sup> 07	820	20238	3,3 <sup>E</sup> 03	132
Model 2: TP02-205 en 208	Drijfslagvorming (continu falen)	1,44 <sup>E</sup> 07	712	21878	3,3 <sup>E</sup> 03	132
Model 3: TP03-302 en 305	Volumecontaminatie (continu falen)	7,89 <sup>E</sup> 06	789	70580	5,1 <sup>E</sup> 02	20
	Volumecontaminatie (instantaan falen)	5,05 <sup>E</sup> 06	789	60	3,8 <sup>E</sup> 05	15361
Model 3: TP03-307	Volumecontaminatie (continu falen)	3,95 <sup>E</sup> 06	790	35290	5,1 <sup>E</sup> 02	20
	Volumecontaminatie (instantaan falen)	2,54 <sup>E</sup> 06	790	60	1,9 <sup>E</sup> 05	7716
Model 1: TP06-601, 602 en 603	Drijfslagvorming (continu falen)	1,43 <sup>E</sup> 07	820	19144	3,3 <sup>E</sup> 03	132
Model 1: TP08-801, 802 en 805	Drijfslagvorming (continu falen)	1,43 <sup>E</sup> 07	820	19144	3,3 <sup>E</sup> 03	132

#### Volumecontaminatie

Er treedt volgens de tabel met resultaten voor Model 1 (MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03) een verhoogd risico op voor volumecontaminatie als gevolg van het overvullen van schepen. De bijbehorende MSI-indices zijn echter veel kleiner dan 1<sup>e</sup>-4 en niet in de grafiek zichtbaar. Het betreft theoretische verhoogde risico's.

De MSI-grafiek van Model 3 (MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping) toont verhoogde risico's voor volumecontaminatie voor Ethanol en Methanol als gevolg van topping. De risico's als gevolg van continu en instantaan falen zijn niet realistisch. Beide stoffen zijn goed wateroplosbaar. Conform de worst case modellering is de aanname dat deze bij topping in het oppervlaktewater zullen afstromen.

De betreffende opslag tanks (T302, T305 en T307) staan respectievelijk midden en achterin (zuidzijde) in de tankput. Ten opzichte van de rand van de tankput staan beide grote tanks (T302 en T305) eenzijdig op circa 20 meter vanaf de tankputdijk, en 3-zijdig op circa 80 meter. Deze configuratie maakt dat het grootste deel in de tankput terecht komt. Voor zover topping over de tankput heen komt zal dat op de weg (breedte circa 15 meter) terecht komen en in de daarnaast gelegen tankputten. Hier bevinden zich geen straatkolken die

<sup>8</sup> Het leegpompen van een tankput waarin instantaan een volume van circa 10000 m<sup>3</sup> (berekend als uitgestroomd volume bij instantaan falen Ethanol tank) met 25 m<sup>3</sup>/uur kost circa 400 uur, ofwel ruim 16 dagen.

in verbinding staan met het HWA riool. Gegeven de afstand naar het water, zal de uitstroming ook niet direct in het water terecht komen.

De plas zal zich dus verspreiden en deels in het rioolsysteem terecht komen. Het rioolsysteem is het vuilwaterriool. Dit deel van de topping (die inmiddels door HHTT zal zijn opgemerkt) zal dan uiteindelijk in de bufferpit worden opgevangen. Bij de kade is een opstaande rand aanwezig die een belemmering is voor de directe afstroming.

Door de lay-out van de tankput en het aangrenzende terrein is bij topping de kans klein dat afstroming naar het oppervlaktewater plaatsvindt. De topping zal met name in de tankput zelf terecht komen. Een klein gedeelte kan in het VWA-riool terecht komen en zal in de bufferpit kunnen worden opgevangen.

### **Drijfslagvorming**

Uit de MSI-grafieken voor Model 1 (MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03) en Model 3 (MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping) en bijbehorende tabellen en de resultaten van Model 2 (MRA 2020-21 TP02 en TP03 Mengselbenadering) blijkt dat verhoogde risico's voor drijfslagvorming als gevolg van topping optreden voor vrijwel alle opslagtanks in tankputten en voor de scheepsverladingen.

### **Vergelijking resultaten MRA2017 en MRA2020-21**

Tabel 17 geeft een vergelijking tussen de resultaten van de MRA2017 en de MRA2020-21.

De berekende verhoogde risico's in de MRA2020-21 zijn volledig vergelijkbaar met de geïdentificeerde verhoogde risico's in de MRA2017. Omdat een aantal tanks een andere inhoud hebben gekregen, zijn enkele verhoogde risico's "verschoven". Daarnaast zijn de berekende MSI-indices marginaal hoger omdat uitgegaan is van 100% vullingsgraad van de tanks in plaats van 95%, de terpen uiteindelijk op een hoogte van 0,80/0,90 meter worden gerealiseerd in plaats van 0,75 meter en enkele nuanceringen in de kenmerken van de modelstoffen. De situaties waarop alleen deze modelmatige aanpassingen op van toepassing zijn, zijn grijs gearceerd.

Tabel 17. Vergelijking resultaten MRA 2017 en MRA2020-21

Unit	MRA 2017				MRA 2020-21				Toelichting op gewijzigde uitkomst
	Stof	Scenario	Uitstr. [kg]	MSI	Stof	Scenario	Uitstr. [kg]	MSI	
Verhoogde risico's volumecontaminatie									
TP03 (302, 305 en 307)	Verhoogd risico -> oevercontaminatie				Ethanol	Topping	1,07 <sup>E07</sup>	3,27	Wijziging tankinhoud: I.p.v. K1 (Benzine) bevatten 302 en305 Ethanol en 307 Methanol; <i>Tevens 100 % i.p.v. 95% vullingsgraad en terp verhoogd</i>
					Ethanol	Continu falen	7,89 <sup>E06</sup>	1,89	
					Methanol	Topping	5,36 <sup>E06</sup>	2,04	
					Methanol	Continu falen	3,95 <sup>E06</sup>	1,50	
TP05 (504)	Ethanol	Topping	8,97 <sup>E06</sup>	2,12	Verhoogd risico -> oevercontaminatie				Wijziging tankinhoud: I.p.v. Ethanol K1(benzine); 100% i.p.v. 95% vulling; terp verhoogd
Verhoogde risico's oevercontaminatie									
TP01 (101 tm 105)	K3 (Diesel)	Topping	2,69 <sup>E07</sup>	2,65	Modelstof K3	Topping	2,78 <sup>E07</sup>	2,83	100% i.p.v. 95% vullingsgraad; terp verhoogd
TP01 (106, 107 en 108)	K3 (Diesel)	Topping	2,11 <sup>E07</sup>	2,08	Modelstof K3	Topping	2,05 <sup>E07</sup>	2,08	100% i.p.v. 95% vullingsgraad; terp verhoogd
TP02 (201 en 202)	K1 (Benzine)	Topping	4,09 <sup>E06</sup>	0,48	K1 30% MTBE	Topping	4,64 <sup>E06</sup>	0,54	Wijziging tankinhoud TP02: I.p.v. K1 (Benzine) een mengsel van 30% MTBE en 70% K1 (Benzine). <i>Tevens 100 % i.p.v. 95% vullingsgraad en terp verhoogd</i>
TP02 (203, 204, 206, 207)	K1 (Benzine)	Topping	8,19 <sup>E06</sup>	0,95	K1 30% MTBE	Topping	9,28 <sup>E06</sup>	1,09	
TP02 (205 en 208)	K1 (Benzine)	Topping	1,64 <sup>E07</sup>	1,91	K1 30% MTBE	Topping	1,86 <sup>E07</sup>	2,17	
TP03 (301, 303 en304)	K1 (Benzine)	Topping	8,56 <sup>E06</sup>	1,00	Modelstof t-BE	Topping	1,01 <sup>E07</sup>	1,13	Wijziging tankinhoud: I.p.v. K1 (Benzine) bevatten tanks 301, 303 en 304 MTBE, 302 en 305 Ethanol, 306 K1 5% MTBE en 307 Methanol <i>Tevens 100% i.p.v. 95% vullingsgraad en terp verhoogd</i>
TP03 (302, 305)					Verhoogd risico -> volumecontaminatie				
TP03 (306)					K1 5% MTBE	Topping	9,55 <sup>E06</sup>	1,13	
TP03 (307)	K1 (Benzine)	Topping	4,28 <sup>E06</sup>	0,50	Verhoogd risico -> volumecontaminatie				
TP04 (401)	K1 (Benzine)	Topping	4,30 <sup>E06</sup>	0,50	Modelstof K1	Topping	4,75 <sup>E06</sup>	0,57	100% i.p.v. 95% vullingsgraad
TP04 (403 tm 408)	K1 (Benzine)	Topping	8,60 <sup>E06</sup>	1,00	Modelstof K1	Topping	9,50 <sup>E06</sup>	1,13	100% i.p.v. 95% vullingsgraad
TP05 (501)	K1 (Benzine)	Topping	7,57 <sup>E06</sup>	0,88	Modelstof K1	Topping	7,88 <sup>E06</sup>	0,94	100% i.p.v. 95% vullingsgraad
TP05 (502)	MTBE	Topping	7,94 <sup>E06</sup>	0,88	Modelstof K1	Topping	7,88 <sup>E06</sup>	0,94	Wijziging tankinhoud: I.p.v. MTBE bevat 502 K1(Benzine); 100% i.p.v. 95% vulling en terp verhoogd
TP05 (503)	K1 (Benzine)	Topping	8,01 <sup>E06</sup>	0,93	Modelstof K1	Topping	8,35 <sup>E06</sup>	0,99	100% i.p.v. 90% vullingsgraad; terp verhoogd
TP05 (504)	Verhoogd risico -> volumecontaminatie				Modelstof K1	Topping	8,35 <sup>E06</sup>	0,99	Wijziging tankinhoud: I.p.v. Ethanol K1(benzine); 100% i.p.v. 95% vulling
TP06 (601 tm 603)	K1 (Benzine)	Topping	1,49 <sup>E07</sup>	1,74	Modelstof K3	Topping	1,85 <sup>E07</sup>	1,88	100% i.p.v. 90% vullingsgraad; terp verhoogd
TP06 (604 en 605)	K1 (Benzine)	Topping	1,07 <sup>E07</sup>	1,24	Modelstof K3	Topping	1,32 <sup>E07</sup>	1,34	NB ook andere modelstof
TP07 (701 en 702)	K3 (Diesel)	Topping	9,17 <sup>E06</sup>	0,90	Modelstof K3	Topping	9,47 <sup>E06</sup>	0,96	100% i.p.v. 90% vullingsgraad; terp verhoogd
TP07 (703)	K3 (Diesel)	Topping	9,17 <sup>E06</sup>	0,90	K3 (FAME)	Topping	8,32 <sup>E06</sup>	0,96	Wijziging tankinhoud: I.p.v. K3(Diesel) K3(FAME); 100% i.p.v. 95% vulling; terp verhoogd
TP07 (705, 707, 708)	K3 (Diesel)	Topping	1,35 <sup>E07</sup>	1,33	Modelstof K3	Topping	1,39 <sup>E06</sup>	1,42	100% i.p.v. 90% vullingsgraad; terp verhoogd
TP08 (801, 804, 805)	K3 (Diesel)	Topping	1,77 <sup>E07</sup>	1,74	Modelstof K3	Topping	1,84 <sup>E07</sup>	1,87	100% i.p.v. 90% vullingsgraad; terp verhoogd
TP08 (802 en 803)	K3 (Diesel)	Topping	4,55 <sup>E06</sup>	0,45	Modelstof K3	Topping	4,74 <sup>E06</sup>	0,48	100% i.p.v. 90% vullingsgraad; terp verhoogd
Zeeschip	K3 (Diesel)		10554	1,0 <sup>E-03</sup>	Modelstof K3	Overvullen	5744	5,8 <sup>E-04</sup>	Correctie van doorzet; 12" i.p.v. 16"
Binnenvaartschip	K1 (Benzine)		8904	1,0 <sup>E-03</sup>	Modelstof K1	Overvullen	4903	5,8 <sup>E-04</sup>	Correctie van doorzet; toevoeging van FAME; 12" i.p.v. 16"
Binnenvaartschip	K3 (Diesel)		10554	1,0 <sup>E-03</sup>	K3 (Diesel)	Overvullen	5743	5,8 <sup>E-04</sup>	
Binnenvaartschip	Verlading (deels) niet beschouwd				K3 (FAME)	Overvullen	5043	5,8 <sup>E-04</sup>	

### Aanvullende toetsing referentiekader drijfslagvormende stoffen

Hieronder is een beschrijving gegeven hoe HHTT omgaat met calamiteiten met drijfslagvormende stoffen. Voordat HHTT operationeel gaat zullen de afspraken met een externe verwerker worden vastgelegd.

#### ***Toetsing referentiekader drijfslagvormende stoffen***

##### **- Voor de reactiesnelheid geldt dat binnen een half uur de organisatie voor het beheersen van de drijfslag moet zijn gemobiliseerd;**

Alle opslagtanks zijn voorzien van een onafhankelijk hoog-hoog niveau-alarmering en een independent HH Sil-2 overvulbeveiliging.

Het meetsysteem meet de vloeistofhoogte in een tank. Per tank zijn verschillende meetniveaus ingesteld. Bij het overschrijden van het niveau, wordt er een direct operationeel alarm gegenereerd in de controlekamer. De operators kunnen actie ondernemen om het hoge niveau te beheersen.

HHTT heeft een bedrijfsnoodorganisatie. Indien een calamiteit heeft plaatsvonden waarbij drijfslagvorming op het oppervlaktewater optreedt, kan HHTT, binnen 30 minuten, de organisatie voor het beheersen van de drijfslag mobiliseren.

##### **- Voor de beheersnelheid geldt dat binnen 1 á 2 uur de drijfslag beheersbaar moet zijn. Dit geldt voor bijv. het afsluiten van een haven en is gebaseerd op de huidige ervaring binnen het bedrijfsleven.**

Een externe firma kan binnen twee uur ter plaatse zijn om een drijfslag te kunnen beheersen en maatregelen te treffen.

##### **- Voor het verstrekken van opdracht aan de externe firma kan binnen 1 á 2 uur opdracht worden verstrekt.**

De externe firma beschikt over materialen om een spill te beheersen en op te ruimen.

##### **- Het opruimmaterieel van het reinigingsbedrijf kan binnen 1,5 – 6 uur ter plaatse zijn om de drijfslag op te ruimen.**

Het externe opruimingsbedrijf heeft voldoende opruimmaterieel beschikbaar.



### 7.3.3 Mitigerende maatregelen

Deze paragraaf benoemt het kwantitatieve effect van mitigerende maatregelen voor zover dit op basis van beschikbare literatuur kan worden afgeleid. De conclusie van de MRA is dat er sprake is van een verhoogd risico op basis van modellering met Proteus. Dit verhoogde risico kan worden genuanceerd door het inzicht dat HHTT uitgaat van specifieke ontwerpverhoudingen van tankput en opslagtanks (bepalend voor de hoeveelheid uitstroom) en andere specifieke ontwerpuitgangspunten en maatregelen (bepalend voor de kans op uitstroming). Zie ook Bijlage 4.

#### Specifieke dimensies tankput en opslagtanks

Deltares heeft in 2010 in opdracht van Rijkswaterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de representativiteit van de rekenresultaten van Proteus voor het scenario topping (Onderzoek naar overslag als gevolg van falen van verticale opslagtanks', Deltares 2010, 1203189-000; te downloaden op [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)). De resultaten van Proteus zijn getoetst met ComFLOW, een methode waarmee de stroming van een vloeistof met een willekeurige configuratie van het vrij oppervlak kan worden gesimuleerd. Het blijkt dat in sommige situaties de door Proteus berekende risico's voor topping hoger zijn dan vastgesteld met ComFLOW. Op basis van het Deltares-rapport kan vastgesteld worden in hoeverre Proteus afwijkt voor de specifieke configuraties bij HHTT.

Deltares onderzoekt in haar rapport meerdere cases. De meest representatieve case voor de situatie bij HHTT is case A<sup>9</sup>. Uitgaande van de overslag percentages in Tabel A1 (volledig falen), A2 (falen lasnaad) en A3 (falen aanhechting bodem/zijwand) van het Deltares-rapport is de afwijking van Proteus bij 90° wandhelling gemiddeld 18%. Voor volledig falen, de belangrijkste oorzaak van topping, bedraagt de afwijking 11%. Dit betekent dat Proteus de uitgestroomde massa 11% hoger berekent.

Op basis van het Deltares-rapport kan vastgesteld worden in hoeverre Proteus afwijkt voor een specifieke configuratie bij HHTT. Het Deltares-rapport beschouwt een aantal voorbeeld cases. De case die het meeste aansluit bij de situatie bij HHTT bepaalt met welke factor de effecten gecorrigeerd kunnen worden. Om de juiste case te selecteren moeten een aantal aspecten vastgesteld worden:

- De hellingshoek van de tankput (°);
- De verhouding tussen opvang in de tankput en het volume van de specifieke tank (Vp/Vt);
- De verhouding tussen de radius van de tank en de vloeistofhoogte (R/H);
- De tankputwand hoogte in verhouding tot de vloeistofhoogte (h/H).

Tabel Eigenschappen opslagtanks' geeft deze eigenschappen voor de opslagtanks met het hoogste milieurisico (T205, T208 en T306).

*Tabel Eigenschappen opslagtanks HHTT*

Case	Wandhelling [°]	Vp/Vt [%]	R/H [-]	h/H [-]	h [m]	H [m]	R [m]	Vp [m3]	Vt [m3]	Representatieve case Deltares rapport WH 90°
T205	90	102	0,62	0,10	3,3	32	19,95	40893	40000	A
T208	90	102	0,62	0,10	3,3	32	19,95	40893	40000	A
T306	90	110	0,44	0,08	2,6	32	14,15	21994	20000	A

#### Faalkans risico-unit

TNO heeft in opdracht van Rijkswaterstaat een methodiek ontwikkeld om de invloed van om risicoreducerende maatregelen op de frequentie van de scenario's 'instantaan falen' en 'continu falen' van atmosferische opslagtanks te waarderen (Beoordeling van reductiefactoren op de faalkans van

<sup>9</sup> Om de juiste case te selecteren moeten een aantal aspecten vastgesteld worden: de hellingshoek van de tankput, de verhouding tussen opvang in de tankput en het volume van de specifieke tank (Vp/Vt), de verhouding tussen de radius van de tank en de vloeistofhoogte, de tankputwand hoogte in verhouding tot de vloeistofhoogte (h/H). Deze eigenschappen zijn bepaald voor de tanks T205, T208 en T306. Op basis van de berekende waarden is de conclusie dat case A het meest representatief is (zie ook Bijlage 4).

atmosferische opslagtanks, TNO-060-UT-2011-01484, 23 augustus 2011, te downloaden op [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)). Deze methode beoordeelt of de aanvullende maatregelen ingrijpen op de basisoorzaken, die mogelijk kunnen bijdragen aan het faalscenario.

Deze methodiek is toegepast op het nieuw te bouwen tankenparken van HHTT. Gegeven het feit dat het een volledig nieuwe terminal betreft en het TNO-rapport betrekking heeft op de situatie in 2011 (en eerdere jaren), mag worden aangenomen dat HHTT minimaal dit maatregelniveau kan garanderen en hiermee dus verder gaat dan BBT (basis 2011). De te implementeren technische- en organisatorische risico reducerende maatregelen zijn op basis van het effect gewaardeerd en de faalfrequentie van de opslagtanks is opnieuw vastgesteld. De effectieve maatregelen genoemd door TNO en door HHTT toe te passen zijn uitgewerkt in het nieuwe tankenpark zijn:

- corrosie toeslag;
- scheurnaden;
- ventilatiecapaciteit;
- RBI (Risk Based Inspection);
- betonnen plaat op palen;
- continu controle op bodemdrain;
- veiligheidsmanagementsysteem.

HHTT past deze maatregelen minimaal toe als beschreven in paragraaf 6.3 en 6.4 van het TNO-rapport. HHTT heeft daarbij aanvullend nog andere maatregelen getroffen (bijvoorbeeld geodetische daken) die de kans op falen door bijvoorbeeld wind of overdruk minimaliseren. Deze aanvullende voorzieningen ten opzichte van BTT (referentiesituatie TNO-rapport) zijn niet meegenomen in de berekening van de gecorrigeerde faalkans. Tabel 18 is de berekening van de gecorrigeerde faalkans voor instantaan falen cf. de TNO systematiek als gevolg van het toepassen van de door TNO geïdentificeerde effectieve maatregelen.

Directe oorzaak	Casuïstiek cf TNO rapport	Relatieve bijdrage	Faalkans per oorzaak	Relevanti e HHTT	Reductiefactor Maatregelen cf TNO								Totaal reductie	Faalkans
					Corrosie toeslag	Scheur naden	Dubbele ventilatie capaciteit	RBI	Betonnen bodem plaat	Controle bodem drain	VBS			
1. Corrosie	1	0,034	1,72E-07	1	0,5	1	1	0,1	0,9	0,9	1	0,041	6,98E-09	
2. Erosie	geen											geen		
3. Externe belasting	2	0,069	3,45E-07	1*)	1	1	1	0,25	0,25	1	1	0,063	2,16E-08	
4. Impact	geen											geen		
5. Overdruk														
- explosieve wolk	20	0,690	3,45E-06	1**)	1	0,1	1	1	1	1	0,5	0,050	1,72E-07	
- stoomspiraal	1	0,034	1,72E-07	0	1	0,5	0,25	0,25	1	1	1	0,000	0,00E+00	
- verkeerde stof	1	0,034	1,72E-07	0	1	0,5	0,25	0,25	1	1	0,25	0,000	0,00E+00	
- roll over dichtheid	1	0,034	1,72E-07	0	1	1	1	1	1	1	0,25	0,000	0,00E+00	
- roll over temperatuur	1	0,034	1,72E-07	0	1	1	1	1	1	1	0,25	0,000	0,00E+00	
6. Onderdruk	geen											geen		
7. Hoge temperatuur	2	0,069	3,45E-07	0***)	1	1	1	1	1	1	0,25	0,000	0,00E+00	
8. Operator fout	geen											geen		
9. Onderhoud	geen											geen		
Faalkans opgenomen in Proteus:			5,00E-06	Gecorrigeerde faalkans obv maatregelen HHTT cf TNO-rapport									2,01E-07	

Tabel 18. Berekening gecorrigeerde faalkans

\*) T.a.v. het voorkomen van externe belasting past HHTT de maatregelen toe als omschreven in het TNO rapport. Omdat de tanks zijn uitgerust met geodetische daken is de invloed van wind kleiner dan bij BTT (referentie TNO-rapport). De reductiefactor hiervan is niet meegenomen. De berekende reductie is kleiner dan in werkelijkheid.

\*\*) Vanwege de geodetische daken is overdruk in principe onmogelijk. HHTT sluit de mogelijkheid van het ontsnappen van een explosieve wolk niet groter dan uit en neemt daarom deze faaloorzaak mee. Ook dit is een worst case benadering.

\*\*\*) De tanks zijn allen wit, waardoor hoge temperatuur (nog) minder waarschijnlijk wordt.

De standaard faalkans van een opslagtank in Proteus is  $5,0 \cdot 10^{-6}$ . De frequentie van het instantaan falen na de realisatie van de maatregelen is vastgesteld op  $2,01 \cdot 10^{-7}$ . Voor het beoordelen van de verhoogde risico's ten gevolge van het scenario topping is uitgegaan van dezelfde reductiefactor.

## Kwantitatieve beoordeling mitigerende maatregelen

Conform bovenstaande onderzoeken zijn de faalkans en de uitgestroomde massa voor de berekende verhoogde risico's als gevolg van topping gecorrigeerd. In Proteus zijn deze gecorrigeerde waarden als MFT units opgenomen en zijn opnieuw de risico's berekend. Het resultaat van deze berekening is dat alleen voor TP01 en TP03 nog (marginaal) verhoogde risico's worden berekend. Tabel 19 toont de invoer en de resultaten. Bijlage 7 bevat de bijbehorende Proteus-rapportage (Model 4: Mitigerende maatregelen).

Tabel 19. Invoer en resultaten Proteus berekening mitigerende maatregelen (Model 4: Mitigerende maatregelen)

Unit	Tanks	Stof	Frequentie [1/jaar]	Uitstroom [kg]	Frequentie Correctie TNO [1/jaar]	Uitstroom Correctie Deltares [kg]	Gecorrigeerd risico MSI
<i>Milieurisico's na mitigerende maatregelen als gevolg van drijfslaagvorming</i>							
TP01	101, 102, 103, 104 en 105	Modelstof K3	5,00E-06	2,78E+07	2,01E-07	2,50E+07	2,54
TP01	106, 107 en 108	Modelstof K3	5,00E-06	2,05E+07	2,01E-07	1,85E+07	1,88
TP02	201 en 202	Gasoline 30% MTBE	5,00E-06	4,64E+06	2,01E-07	4,18E+06	0,49
TP02	203, 204, 206 en 207	Gasoline 30% MTBE	5,00E-06	9,28E+06	2,01E-07	8,36E+06	0,97
TP02	205 en 208	Gasoline 30% MTBE	5,00E-06	1,86E+07	2,01E-07	1,68E+07	1,97
TP03	306	Gasoline 5% MTBE	5,00E-06	9,55E+06	2,01E-07	8,60E+06	1,02
TP04	401	Modelstof K1	5,00E-06	4,75E+06	2,01E-07	4,28E+06	0,51
TP04	403, 404, 405, 406, 407 en 408	Modelstof K1	5,00E-06	9,50E+06	2,01E-07	8,56E+06	1,02
TP05	501 en 502	Modelstof K1	5,00E-06	7,88E+06	2,01E-07	7,10E+06	0,85
TP05	503 en 504	Modelstof K1	5,00E-06	8,35E+06	2,01E-07	7,52E+06	0,90
TP06	601, 602 en 603	Modelstof K3	5,00E-06	1,85E+07	2,01E-07	1,67E+07	1,70
TP06	604 en 605	Modelstof K3	5,00E-06	1,32E+07	2,01E-07	1,19E+07	1,21
TP07	701 en 702	Modelstof K3	5,00E-06	9,47E+06	2,01E-07	8,53E+06	0,87
TP07	703	K3 (FAME)	5,00E-06	8,32E+06	2,01E-07	7,50E+06	0,87
TP07	705, 707 en 708	Modelstof K3	5,00E-06	1,39E+07	2,01E-07	1,25E+07	1,27
TP08	802 en 803	Modelstof K3	5,00E-06	4,74E+06	2,01E-07	4,27E+06	0,43
TP08	801, 804 en 805	Modelstof K3	5,00E-06	1,84E+07	2,01E-07	1,66E+07	1,69
<i>Milieurisico's na mitigerende maatregelen als gevolg van volumecontaminatie</i>							
TP03	302 en 305	Ethanol	5,00E-06	1,07E+07	2,01E-07	9,64E+06	2,94
TP03	307	Methanol	5,00E-06	5,36E+06	2,01E-07	4,83E+06	1,84

## 8 Conclusies

De conclusies ten aanzien van de te verwachten milieurisico's zijn samengevat:

### Verhoogde risico's Drijfslagvorming:

- de opslag in vrijwel alle tanks leidt tot verhoogde risico's voor drijfslagvorming als gevolg van topping;
- de scheepsverlading leidt tot verhoogde risico's als gevolg van overvullen;
- HHTT voldoet aan het referentiekader drijfslagvormende stoffen. Een eventuele spill op het oppervlaktewater kan binnen afzienbare tijd worden beheerst en opgeruimd.

### Verhoogde risico's Volumecontaminatie:

- de opslag van Ethanol en Methanol in TP03 zorgt voor een verhoogd risico voor volumecontaminatie als gevolg van topping.
  - *Conform de worst case modellering is de aanname dat de topping vrijwel volledig in het oppervlaktewater zal afstromen. De betreffende opslagtanks (T302, T305 en T307) staan (als mitigerende maatregel) midden respectievelijk achter in de tankput. Hierdoor zal bij topping de afstroming voor een groter deel (v.w.b. tank middenin geplaatst) in de tankput zelf of (v.w.b. de tanks achter in de tankput) op het gedeelte van het terrein ver van het oppervlaktewater gelegen terecht komen. Door middel van simulaties is dit effect te kwantificeren. Het uitvoeren van simulaties is kostbaar en past niet binnen deze MRA.*

### Vergelijking resultaten MRA2017 en MRA2020:

- de risico's voor drijfslagvorming en volumecontaminatie zijn vergelijkbaar met de vergunde situatie (MRA 2017):
  - de MSI-indices nemen iets toe omdat uitgegaan is van 100% vullingsgraad in plaats van 95% vullingsgraad en omdat de uiteindelijk gerealiseerde terphoogte iets hoger is (0,8 of 0,9 meter) dan oorspronkelijk aangenomen (0,75 meter);
  - omdat de inhoud van de tanks is gewijzigd zijn de verhoogde risico's "verschoven":
    - *Een verhoogd risico voor volumecontaminatie treedt nu op als gevolg van de opslag van Ethanol en Methanol in TP03. In de vergunde situatie werd dit veroorzaakt door de opslag van Ethanol in TP05*
    - *Als gevolg van de opslag van K1(Benzine) in TP05 treedt hier nu oevercontaminatie op, die voorheen als gevolg van de opslag in TP03 werd berekend.*

### Invloed van mitigerende maatregelen

Het inzichtelijk maken van de invloed van mitigerende maatregelen kan de berekende verhoogde risico's in perspectief plaatsen. Gegeven het feit dat HHTT een volledig nieuwe terminal realiseert en de uitgangspunten van Proteus betrekking hebben op bestaande situaties, is het aannemelijk dat HHTT een maatregelniveau kan garanderen als gesteld in het TNO-rapport van 2011. De faalkansen zullen hierdoor in de praktijk lager zijn dan Proteus standaard hanteert: het toepassen van de faalkansreductie op basis van de RWS (TNO)-methodiek voor het waarderen van risicoreducerende maatregelen leidt tot een milieurisico in overwegend het acceptabele gebied voor zowel drijfslagvorming als voor volumecontaminatie.

**NB.** *Uitgangspunt bij deze conclusies is dat Proteus niet geschikt is om mengsels die bestaan uit goed- en niet goed oplosbare stoffen te modelleren en dat derhalve op basis van de effecten van de singuliere stoffen het risico van het mengsel mag worden beoordeeld.*

## 9 Referenties

1. Proteus III versie 3.1.5.2 (**Proteus**)
2. Integrale aanpak van risico's van onvoorziene lozingen, CIW, 2000 (**CIW-Nota**)
3. Beschrijvingen van de stand der veiligheidstechniek, Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterzuivering, rapportnummer 99.033, ISBN 90369 5257 3 (**RIZA-1999a**)
4. De selectie van activiteiten binnen inrichtingen ten behoeve van het uitvoeren van een studie naar de risico's van onvoorziene lozingen, Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterzuivering (**RIZA-1999b**)
5. Beoordelingskader van Rijkswaterstaat betreffende restrisico's van onvoorziene lozingen, Rijkswaterstaat, 2013 (**Beoordelingskader-RWS**)
6. Uitvoeringskader voor risico's van onvoorziene lozingen, Rijkswaterstaat, 2008 (**Uitvoeringskader-RWS**)
7. Handleiding Proteus 3.3, versie 3.3.1, 2015 (**Handleiding Proteus**)
8. [https://www.helpdeskwater.nl/publish/pages/130132/weegfactor\\_rekentool.xls](https://www.helpdeskwater.nl/publish/pages/130132/weegfactor_rekentool.xls)  
(**Weegfactor Rekentool**)
9. ECHA database: <https://echa.europa.eu/nl/home> geraadpleegd op 10/02/2021
10. Toetsing stoffen ZZS-categorie in het kader van aanvraag omgevingsvergunning, I&BBE4185-101-107R005F02, 27 juni 2027 (Royal HaskoningDHV).

## **Bijlage**

### **1. Overzichtstekeningen terrein HHTT**

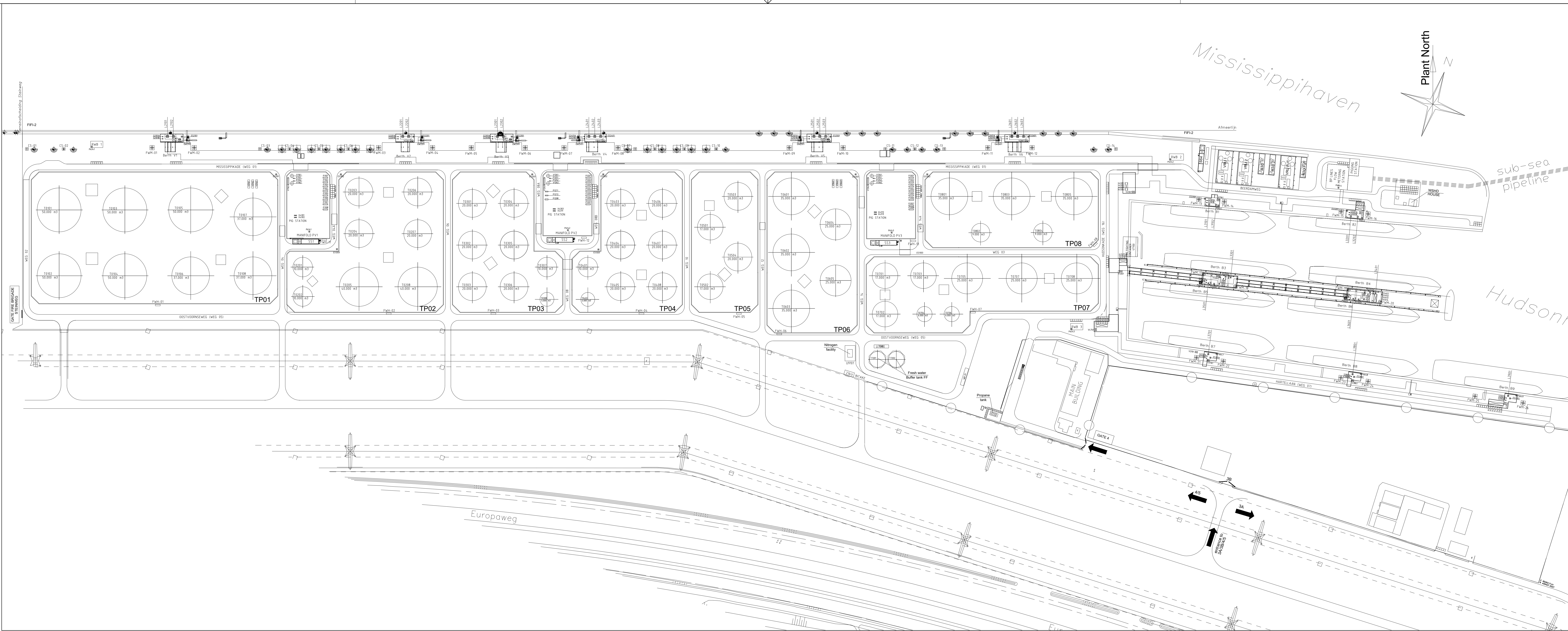


A

B

C

D



SCALE: 1:2000



### REFERENCE DRAWINGS

66476-D-1466-6001-001: GENERAL LAYOUT HHTT  
67851-D-1466-6001-002: PLOT PLAN PART 1  
67851-D-1466-6001-003: PLOT PLAN PART 2  
67851-D-1466-6001-004: PLOT PLAN PART 3

### REMARKS

1 -

### ABBREVIATIONS

P:	PUMP	SS:	SUBSTATION
L:	LOADING ARM	RWB:	RAIN WATER BASIN
V:	VESSEL	CCR:	CONTROL ROOM
X:	PIG STATION	ES:	EMERGENCY SHOWER
T:	TANK	CS:	CAPSTAN
		FWH:	FIRE WATER HOUSE
		FBM:	FIRE WATER MONITOR
		WB:	WEIGH BRIDGE

REV.	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APP'D
2	03-10-2019	UPDATED		KHE	BAL SEM
1	09-08-2019	UPDATED		KHE	
0	17-07-2019	FIRST ISSUE		KHE	

PROJECT: HHTT  
CLIENT: HES Hartel Tank Terminal B.V.  
TITLE: OVERALL PLOT PLAN



PROJ No: 67851-001  
CLIENT PROJ No:  
DRAWING No: 67851-D-1466-6001-001

SCALE: 1:2000  
SHEET: 1/1  
REV: 2

1

2

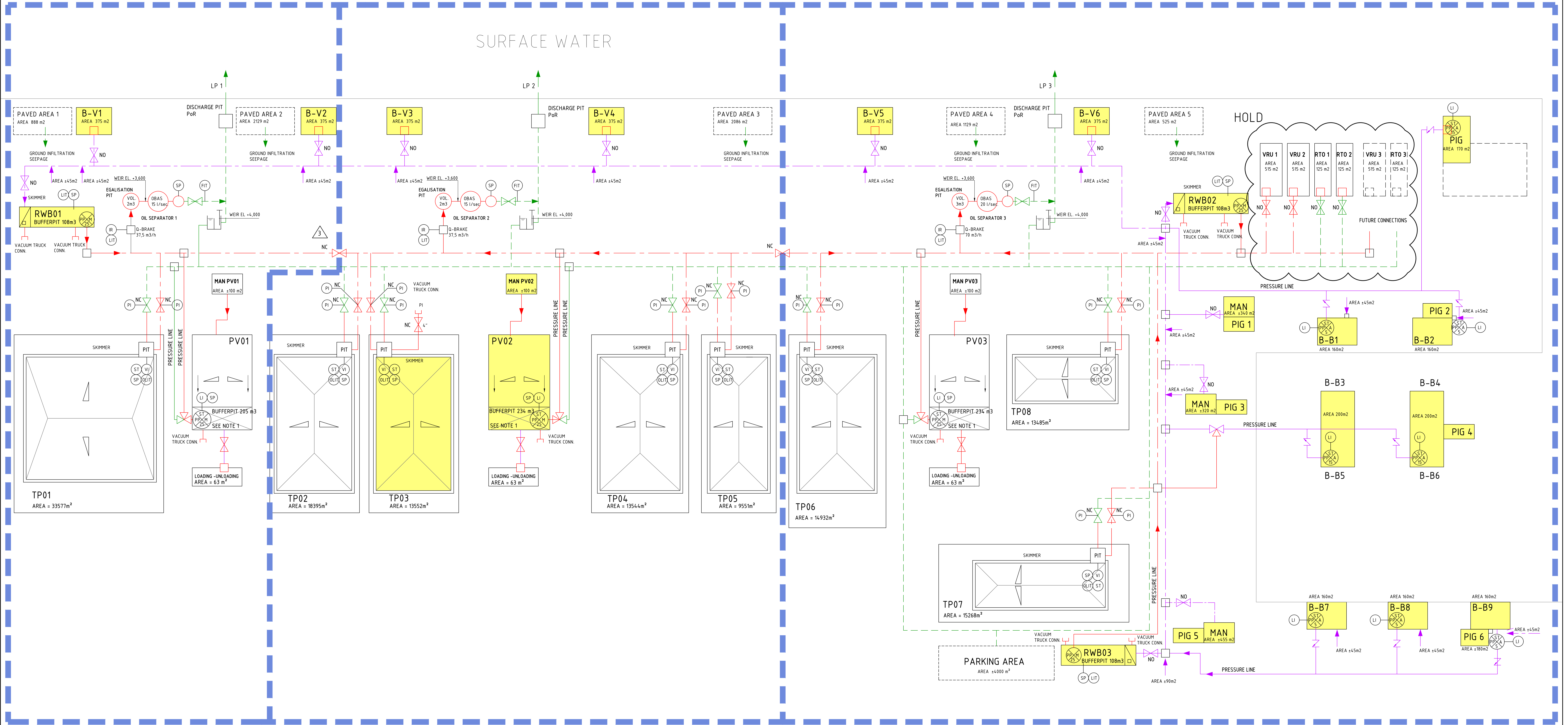




## **Bijlage**

### **2. Rioleringstekening**





SURFACE AREAS		SURFACE AREAS	
AREA	SURFACE AREA (m²)	AREA	SURFACE AREA (m²)
TP01	33577	B-B1	160
TP02	18395	B-B2	160
TP03	13552	B-B3/B-B5	200
TP04	13544	B-B4/B-B6	200
TP05	9551	B-B7	160
TP06	14932	B-B8	160
TP07	15268	B-B9	160
TP08	13485		
PV01	2969	VRU 1	515
PV02	3174	VRU 2	515
PV03	3324	VRU 3	515
MAN PV01	±100	RT0 1	125
MAN PV02	±100	RT0 2	125
MAN PV03	±100	RT0 3	125
PIG 1	±340	PIG BP	170
PIG 2	±225		
PIG 3	±320	LOADING AREA	63
PIG 4	SEE B-B4/B-B6	LOADING AREA	63
PIG 5	±455		
PIG 6	±180		
B-V1	375	PAVED AREA 1	888
B-V2	375	PAVED AREA 2	2129
B-V3	375	PAVED AREA 3	2086
B-V4	375	PAVED AREA 4	1129
B-V5	375	PAVED AREA 5	525
B-V6	375	PARKING AREA	±4000

HES  
HES Harbel Tank Terminal  
Released for Detail Design  
21 October 2019  
HHTT Document Control

LEGEND

CLEAN WATER SEWER SYSTEM

CLEAN WATER PRESSURE LINE

FOUL WATER SEWER SYSTEM

FOUL WATER PRESSURE LINE

FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE

FOUL WATER WWT PRESSURE LINE

SOLUBLE COMPONENTS

FLOW DIRECTION

VALVE

CLEAN WATER DISCHARGE POINT

PUMPPIT 15 m³/h START - MANUAL / AUTOMATIC

STORZ COUPLING FOR VACUUM TRUCK

CHECK VALVE

LEVEL INDICATOR TRANSMITTER

FLOW INDICATOR TRANSMITTER

VISUAL INSPECTION

NORMALLY CLOSED

NORMALLY OPEN

SLUICE GATE

THREE WAY VALVE

OIL LAYER INDICATOR TRANSMITTER

INLET REGULATOR

SAMPLE POINT

POSITION INDICATOR

REFERENCE DRAWINGS

FOR DETAIL DESIGN

KH Engineering

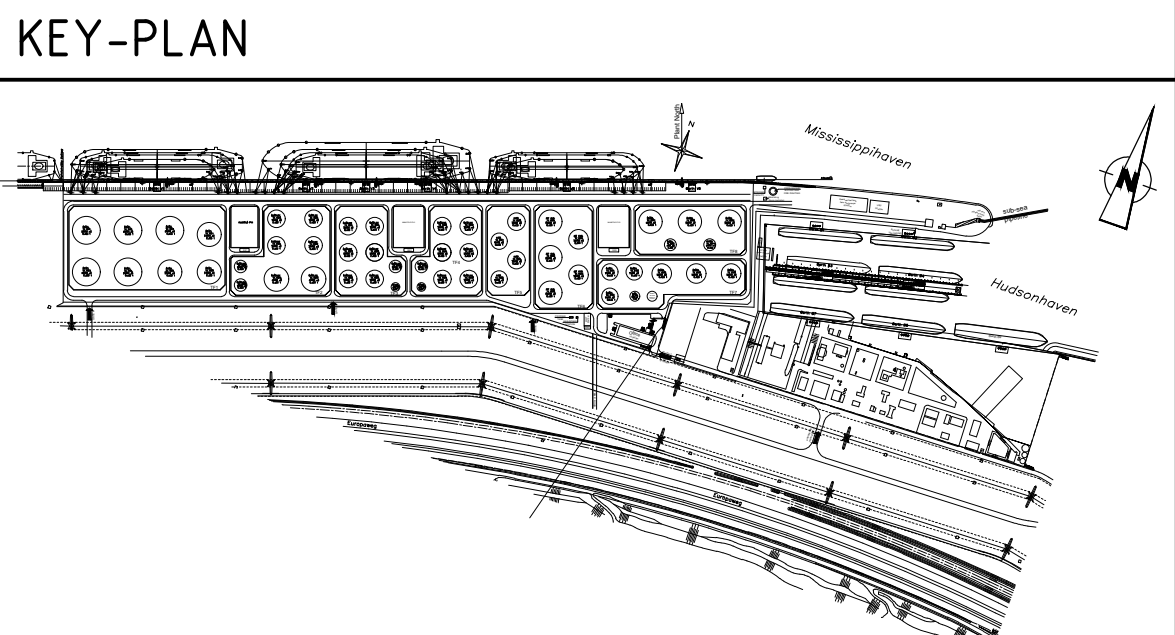
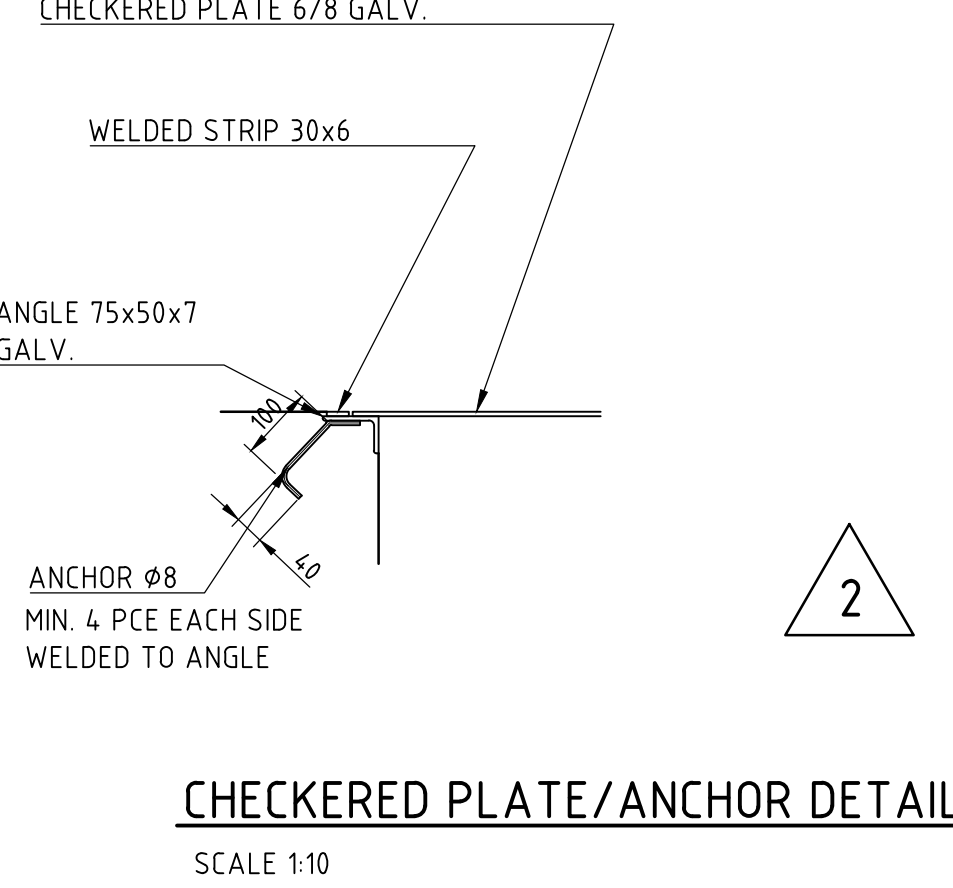
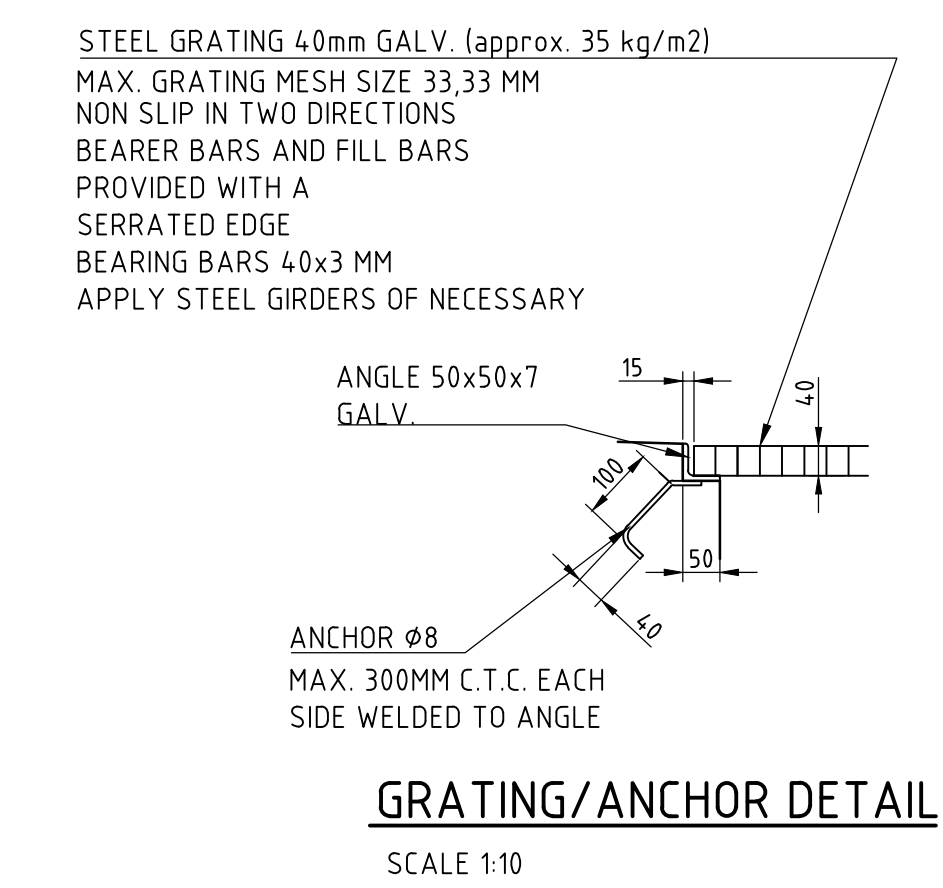
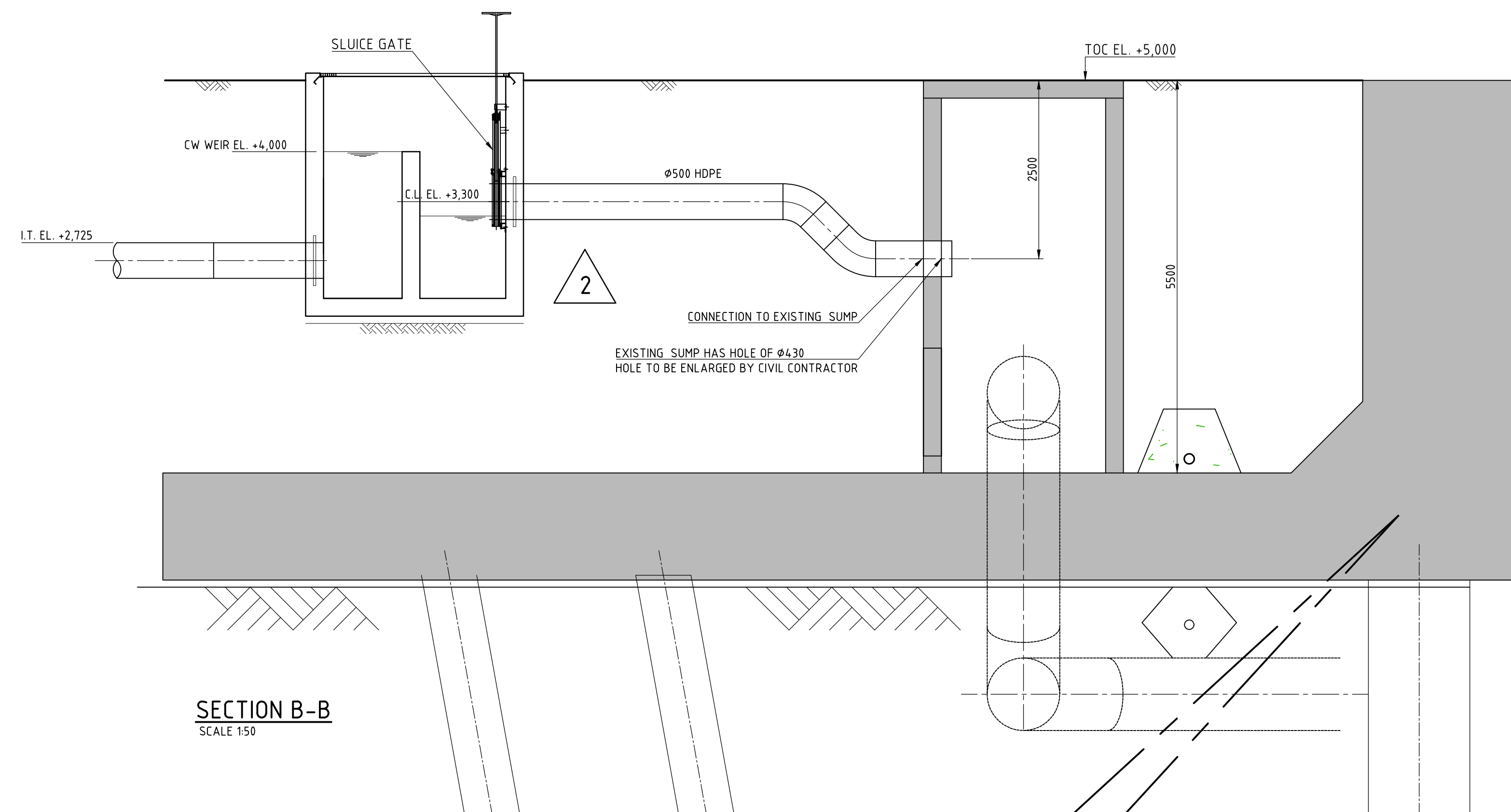
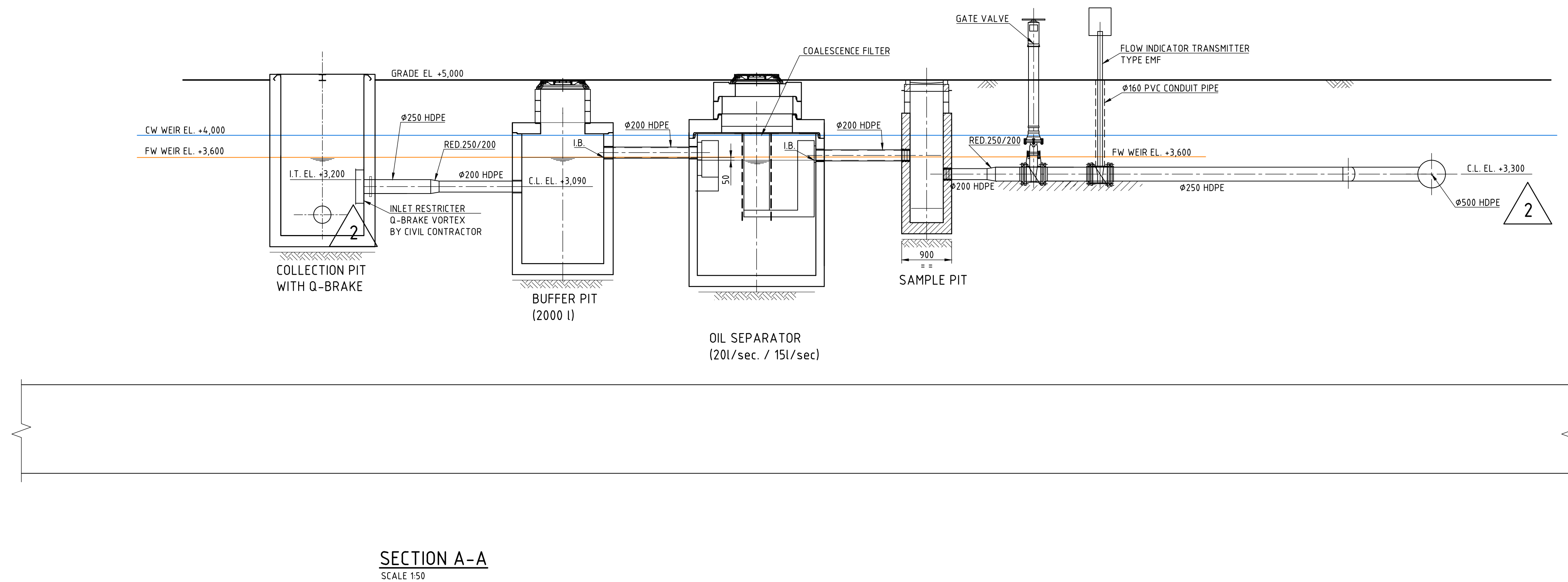
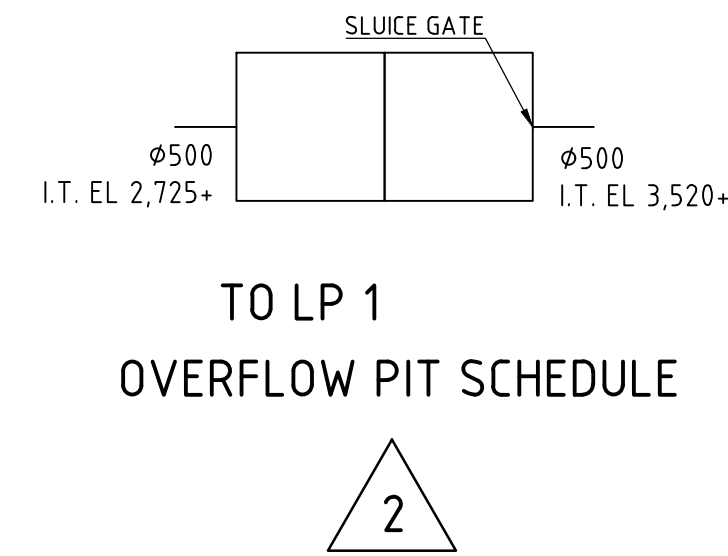
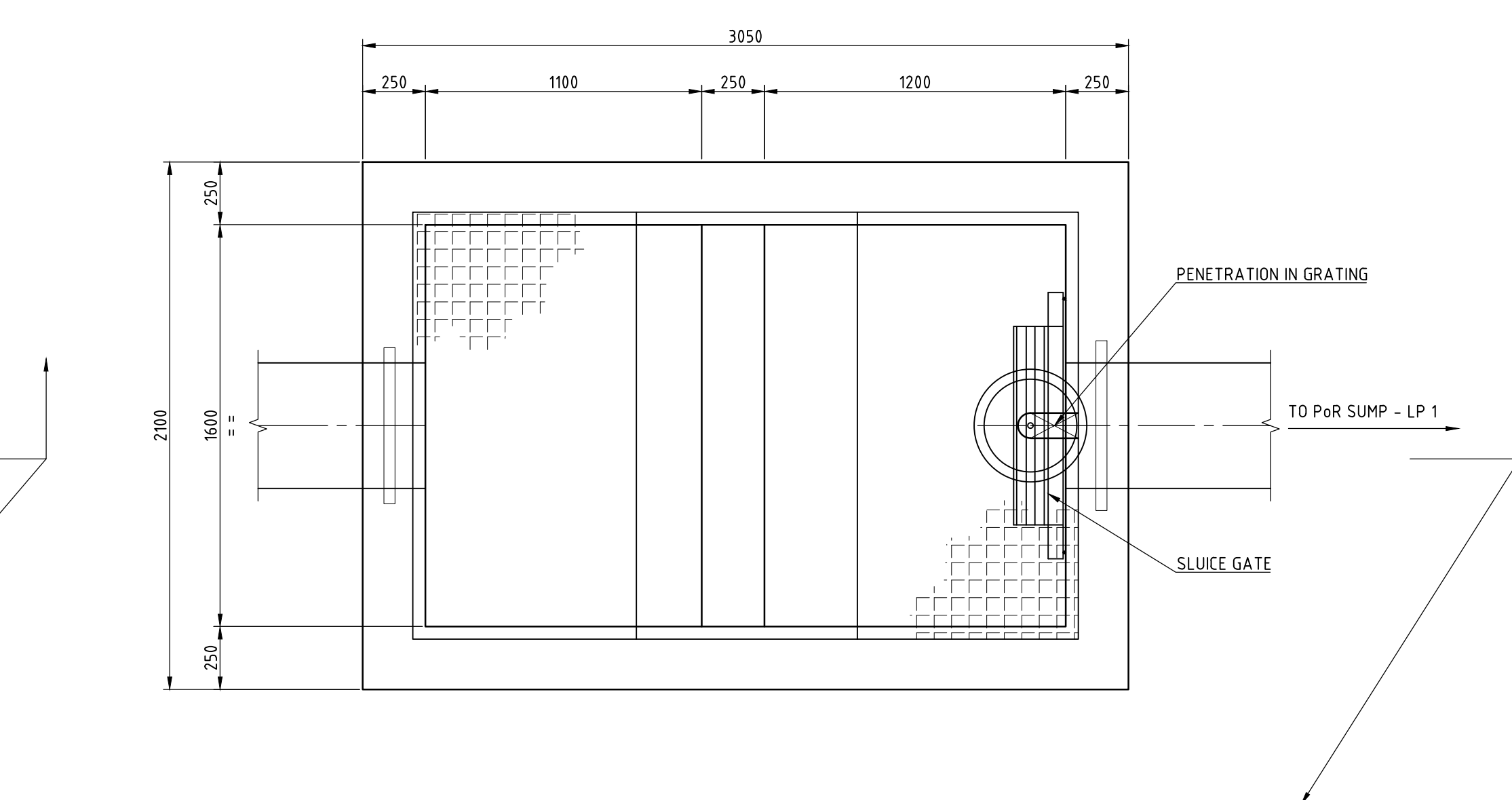
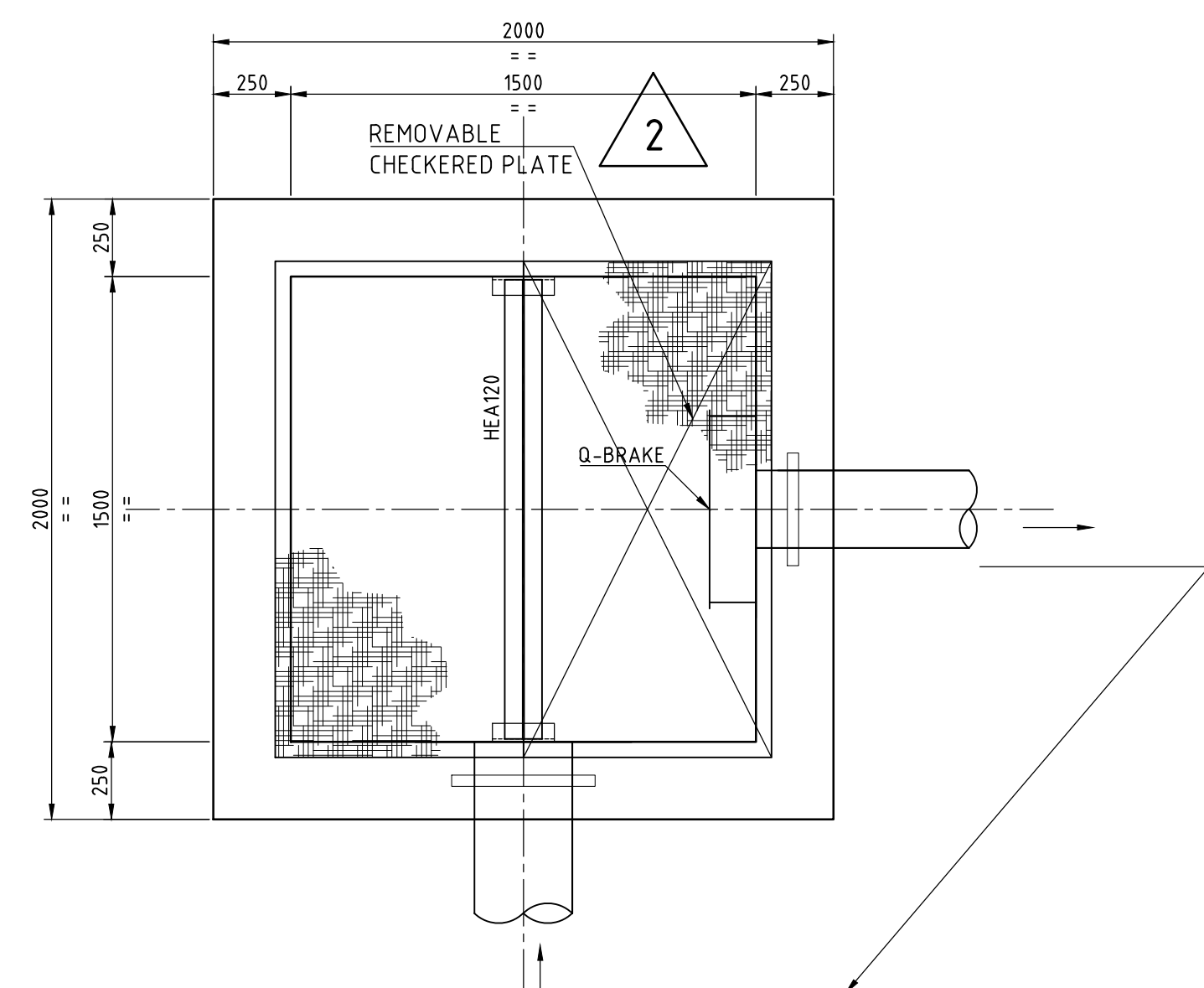
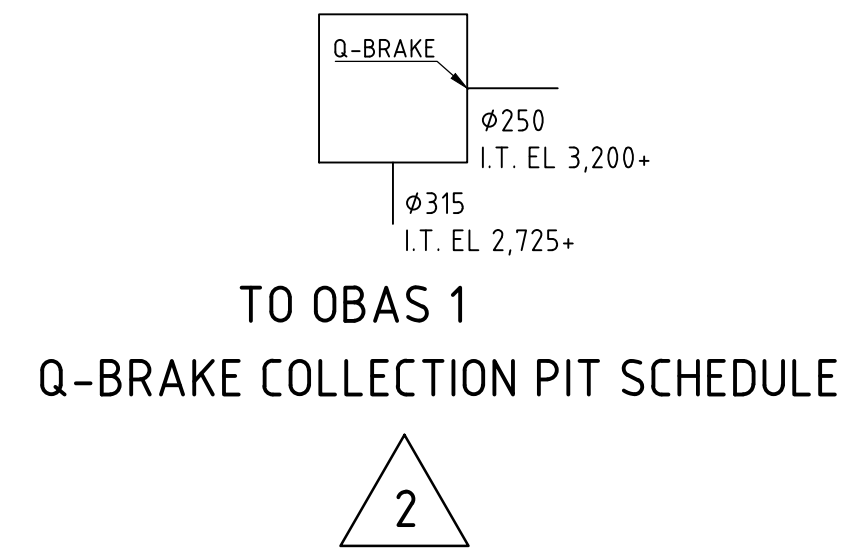
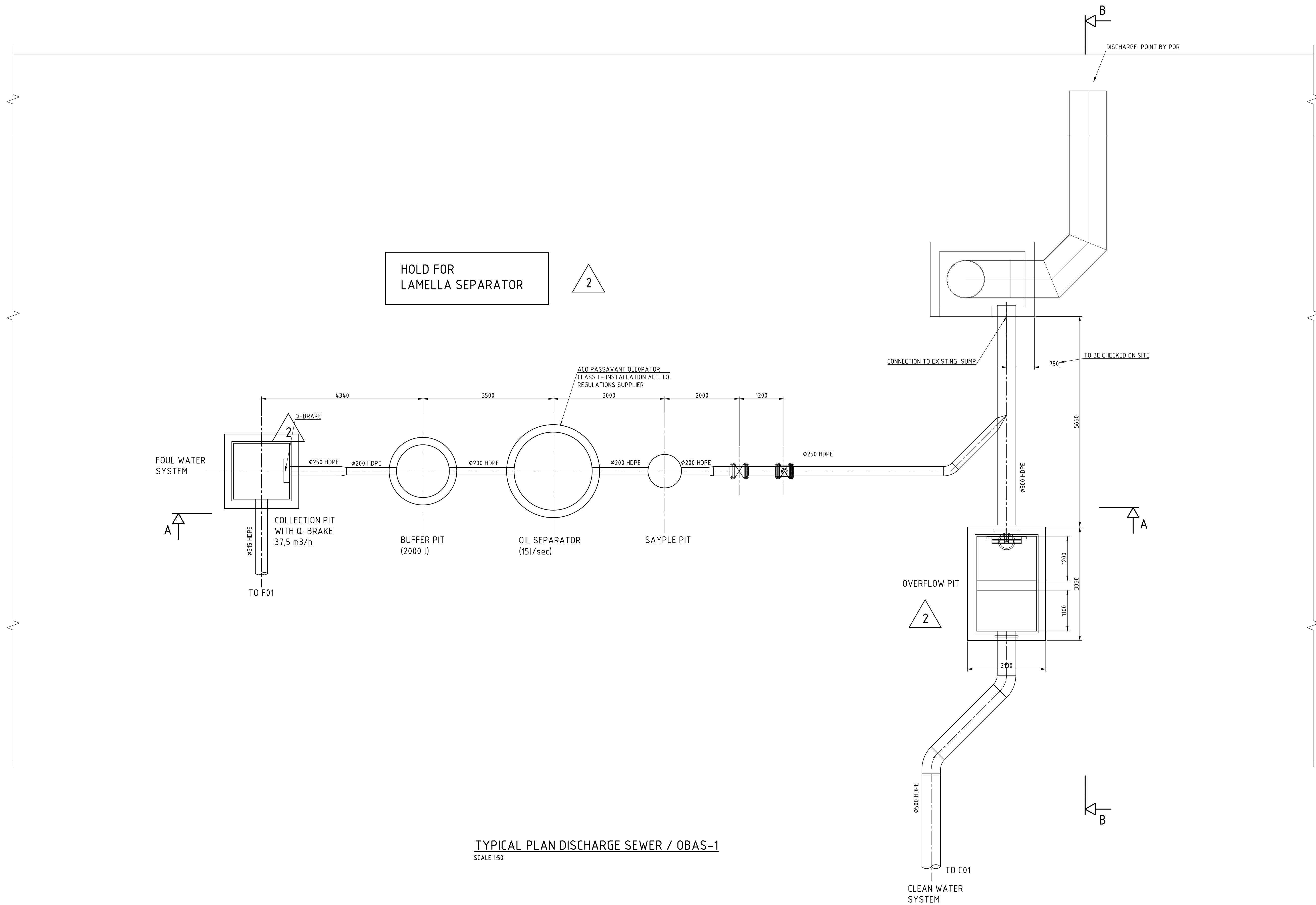
67620-D-1416-1100-310

PREVIOUSLY 66476-D-1416-1100-501

3	16-10-2019	FOR DETAIL DESIGN UPDATE	EPA	RM	RM
2	05-07-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RM	RM
1	04-07-2019	UPON TO: SEVERAL SYSTEM ADJUSTMENTS	EPA	RM	RM
0	13-06-2019	FOR INFORMATION	EPA	RM	RM
REV	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APP'D
PROJECT	HHTT				
TITLE	HES Harbel Tank Terminal B.V.				
BLOCK DIAGRAM UNDERGROUND SEWER LAYOUT					
PROJ No	67620-001				
CLIENT PROJ No	N/A				
DRAWING No	HHTT-KH-016310				
SCALE	A0				
NTS	1/1				
SHEET	3				
REV					

NOTE 1: BUFFER CAPACITY INCLUDING GUTTER VOLUME





**GENERAL NOTES**

- ALL DIMENSIONS IN MM
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- (B) INTERN BOTTOM ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- (T) INTERN TOP ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION
- LP CLEAN WATER DISCHARGE POINT (LIZINGSPLINT)

**CONCRETE**

- CONCRETE ACCORDING TO NEN-EN 206-1, NEN 8005, NEN-EN 1992-1-1
- DELIVERY OF CONCRETE IN M ACC. TO N.A.P.
- REINFORCEMENT ACCORDING TO NEN 10008, NEN 6008
- DELIVERY OF REINFORCEMENT WITH KIMO CERTIFICATE (ACC. TO BR 6591)

**CONCRETE EXECUTION CLASS:**

- EXECUTION CLASS 3 IN ACCORDANCE WITH NEN-EN 19670

**CONCRETE SPECIFICATION:**

- CONCRETE STRENGTH CLASS: C30/37
- CONCRETE EXPOSURE CLASSES: XC1, XF1, XF2, XF3, XF4
- STEEL REINFORCEMENT: B500B
- CONCRETE COVER: 50MM
- CHLORIDE CLASS: CL 0.20
- CONSISTENCY CLASS: BY CONTRACTOR
- SLAG CEMENT: CEM III/B 42.5N/41 SR (HEAT OF HYDRATION 4245 KJ/KG)
- MAX. AGGREGATE SIZE: 16MM
- MAX. CONCRETE TEMPERATURE: 45°C (FIELD CONCRETE CORE TEMPERATURE PEAK DURING HARDENING)
- MAX. INTERNAL TEMP. GRADIENT: 15°C (BETWEEN CONCRETE CORE AND SURFACE LAYER)
- CONCRETE CURING TIME: CURING CLASS 3 IN ACCORDANCE WITH NEN-EN 19670, TABLE F.2

**ANCHORAGE AND LAP LENGTH**

ANCHOR AND LAP LENGTH	BAR SIZE	ANCHOR LENGTH	LAP LENGTH
Ø8	200	400	1000
Ø10	250	500	1200
Ø12	300	600	1400
Ø16	400	800	1800
Ø20	500	1000	2200
Ø25	600	1200	2600
Ø32	700	1400	3000

**REFERENCE DRAWINGS**

REF.	DESCRIPTION
HHTT-KH-016351	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016352	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016353	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016354	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016361	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016362	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016363	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016364	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016318	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS 1 - OBAS 2
HHTT-KH-016319	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS 1 - OBAS 2

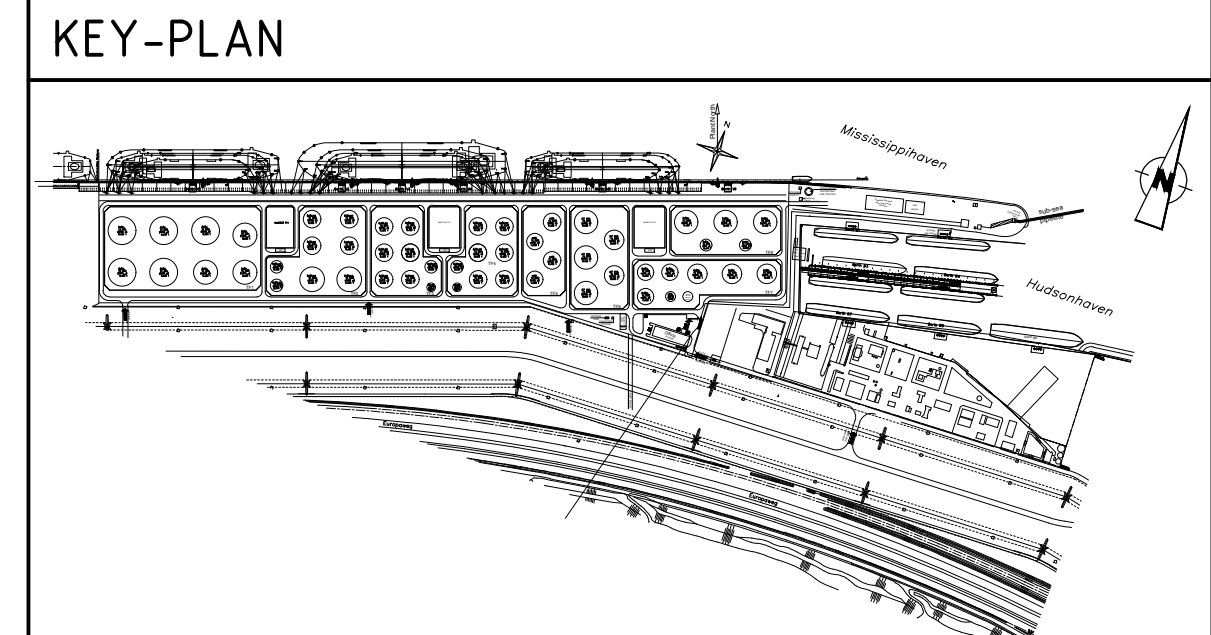
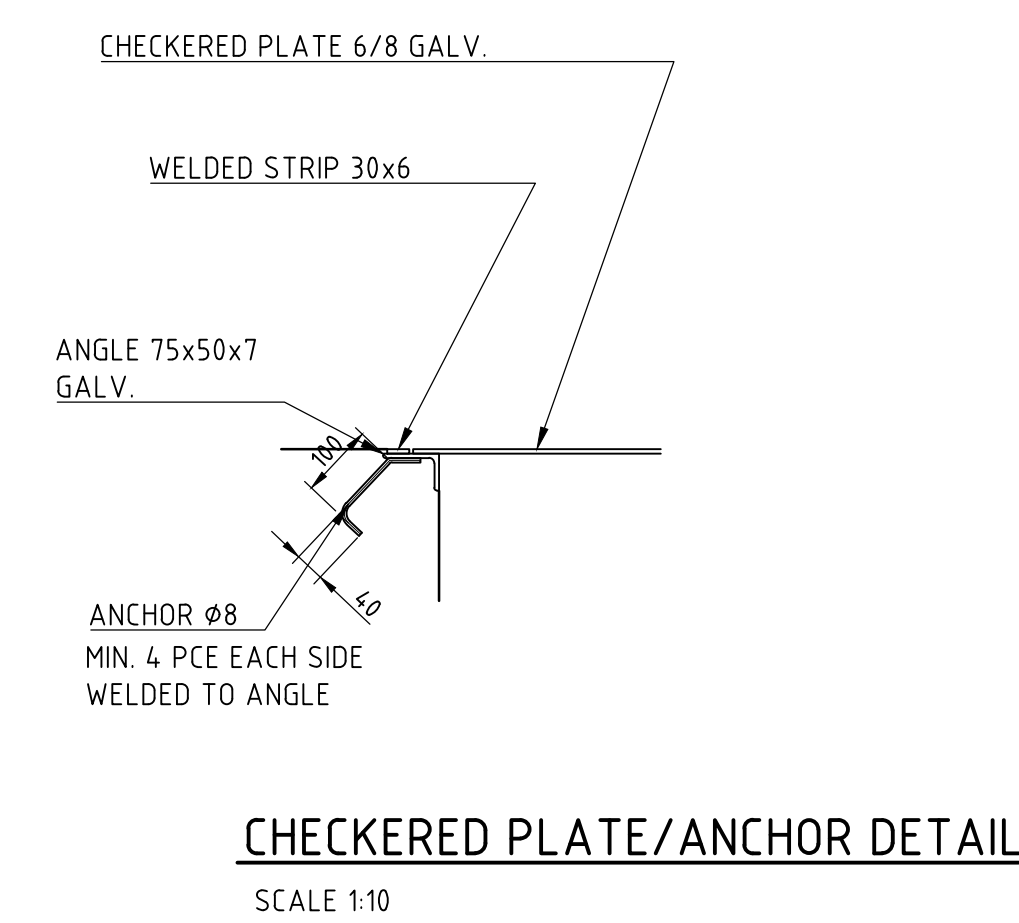
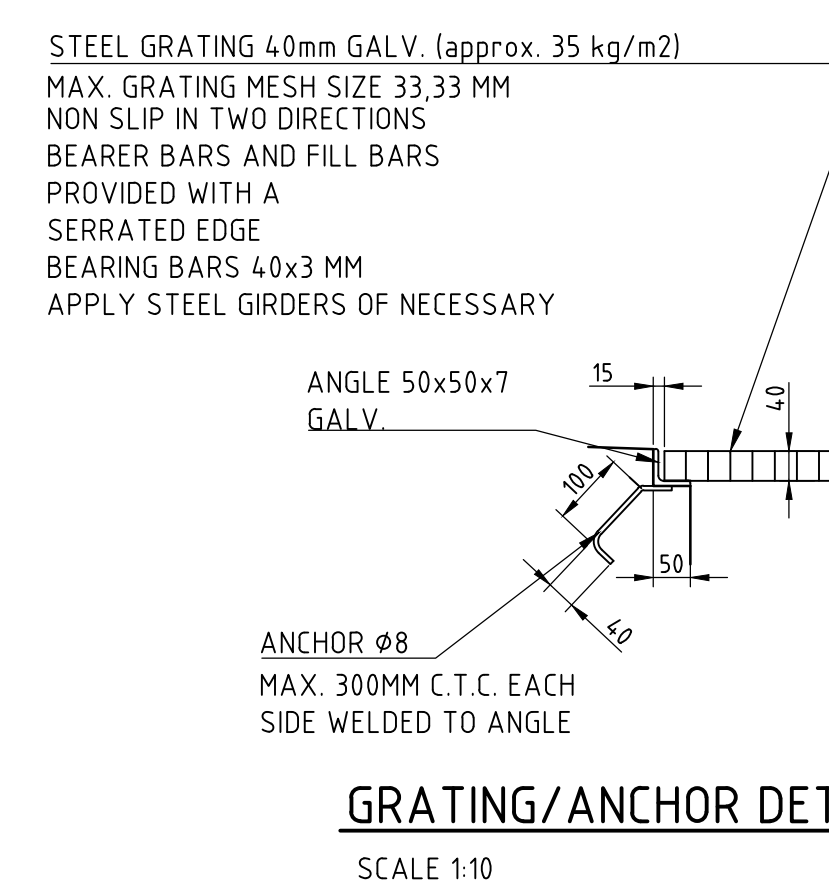
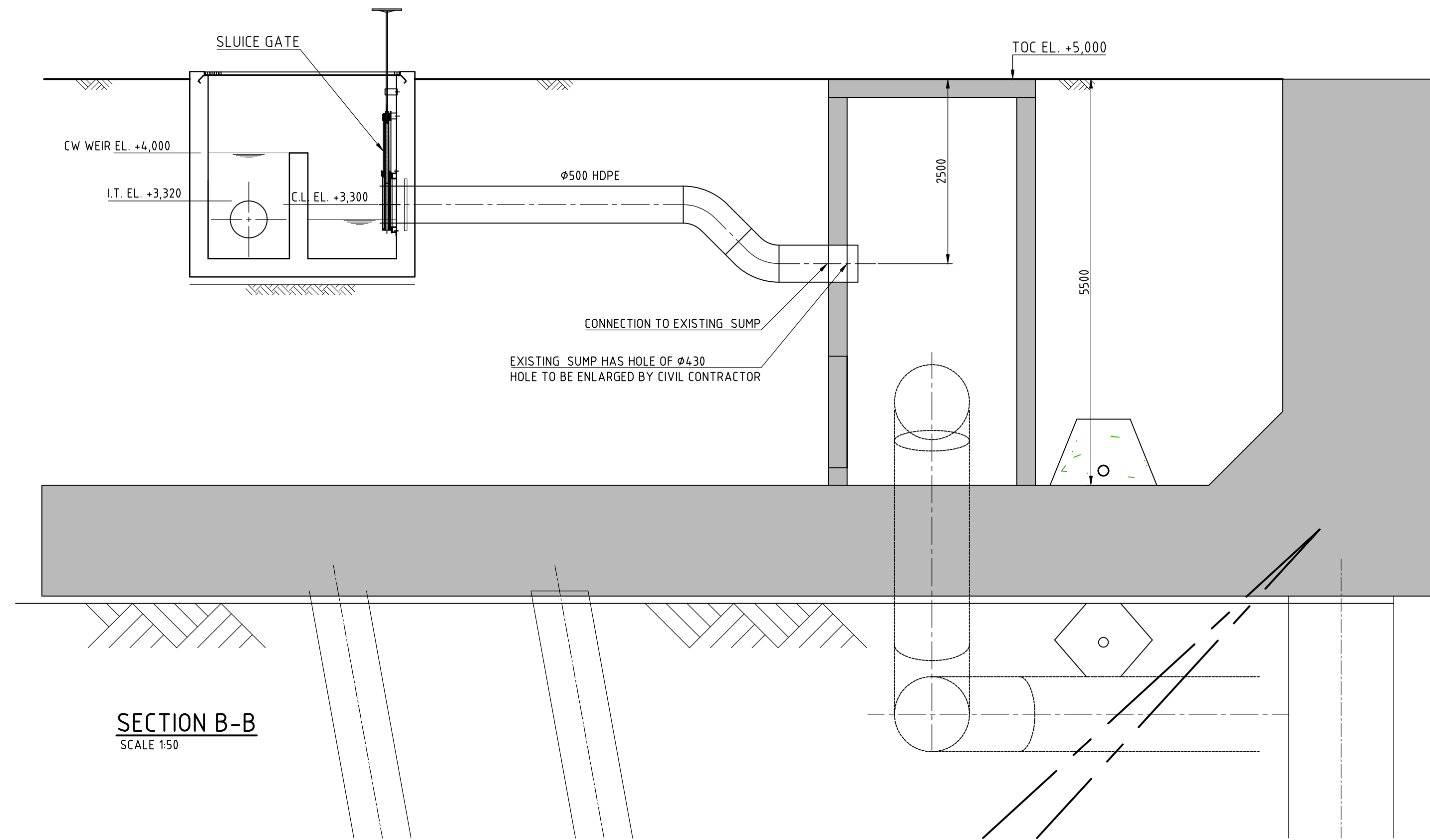
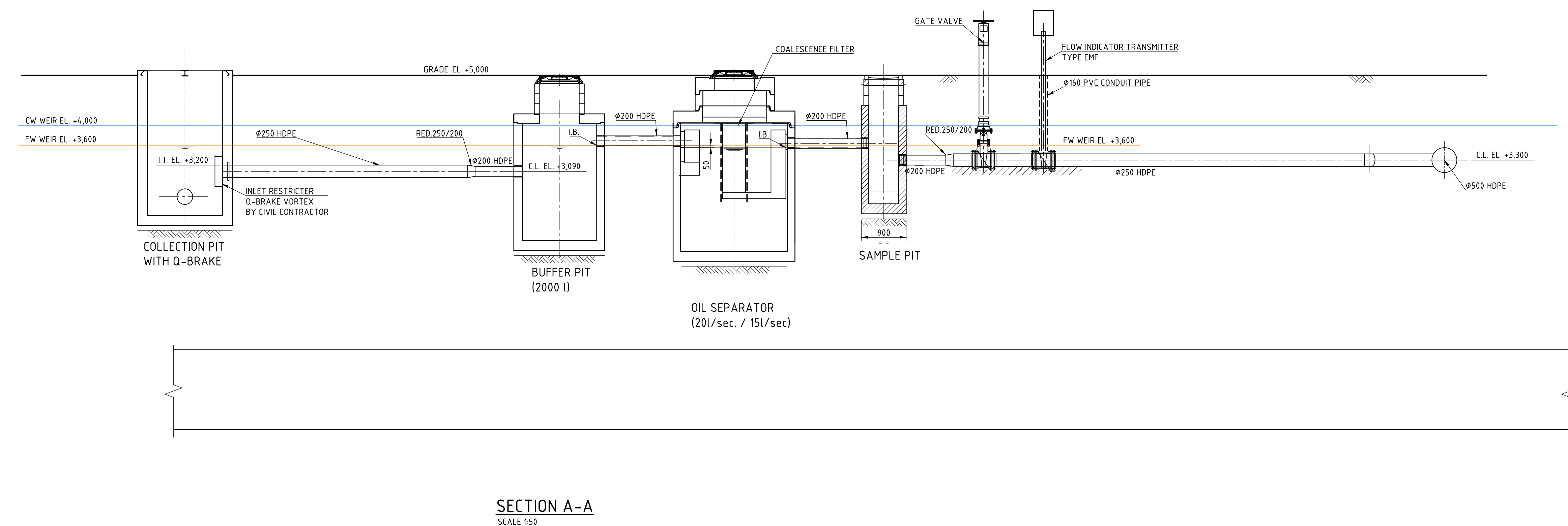
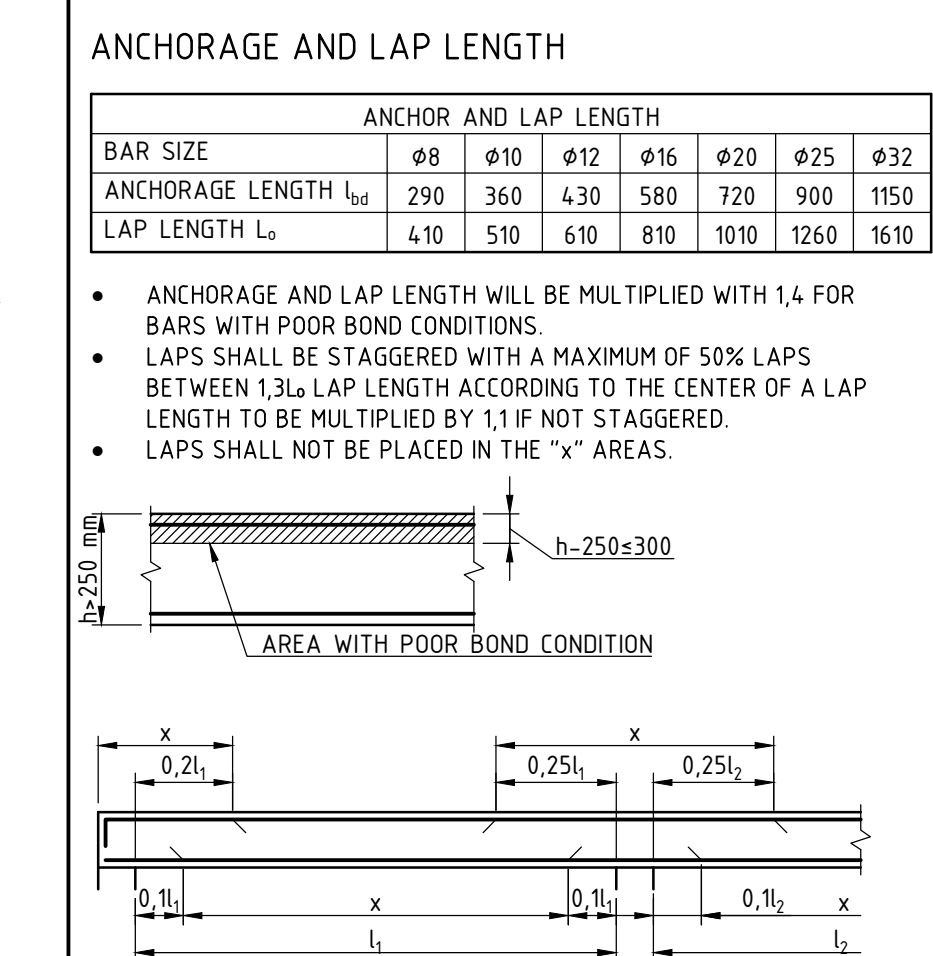
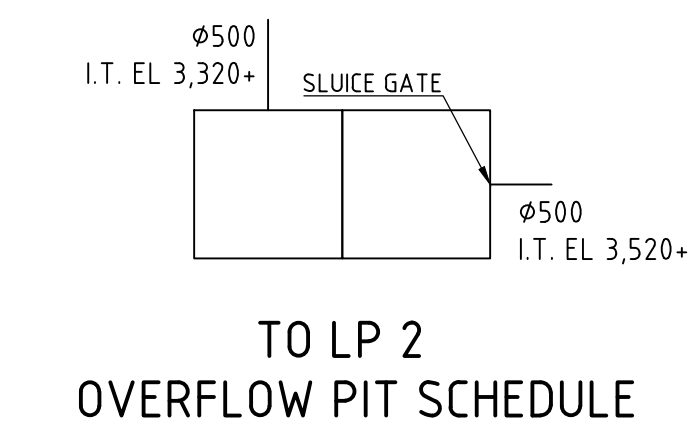
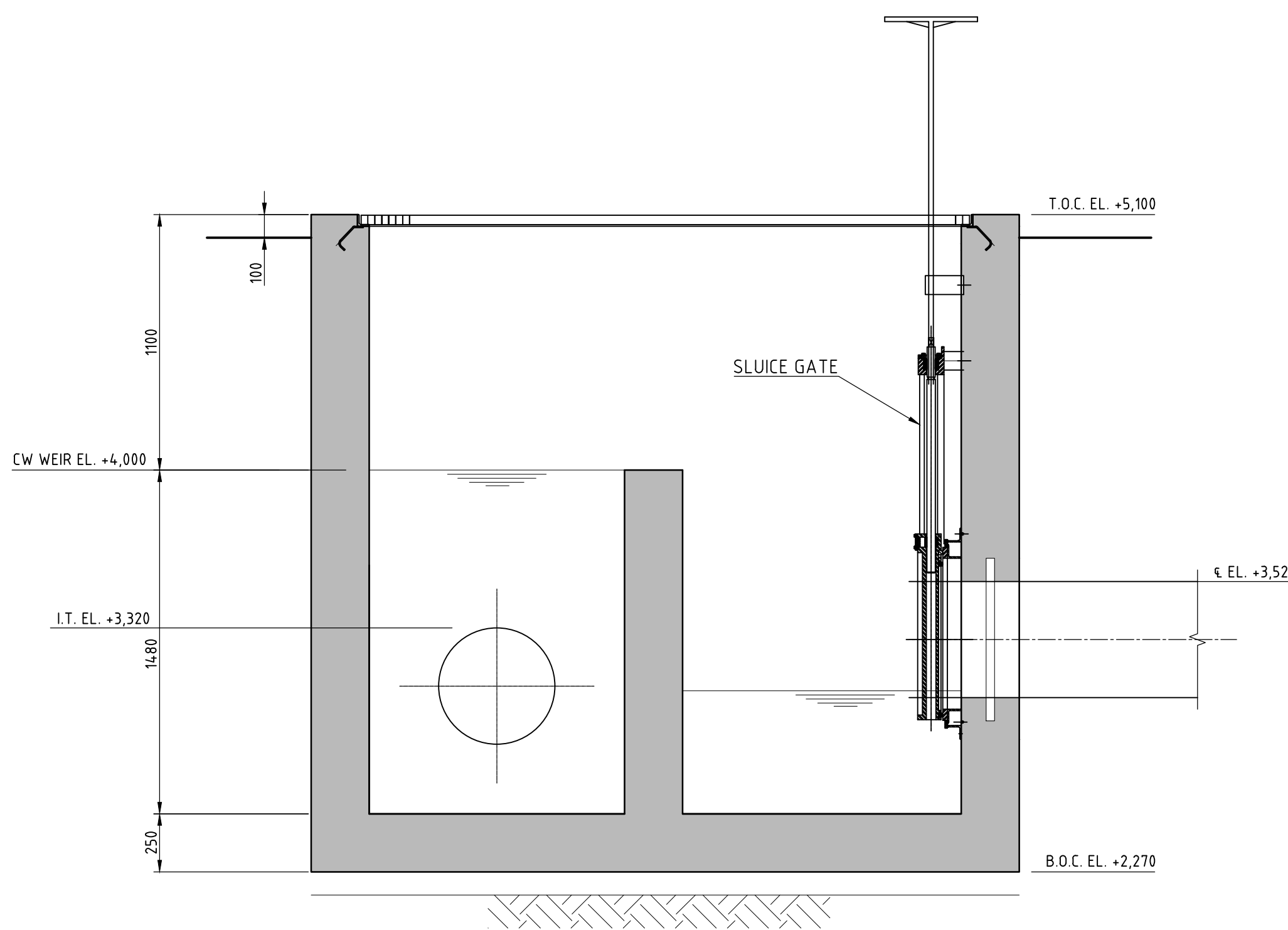
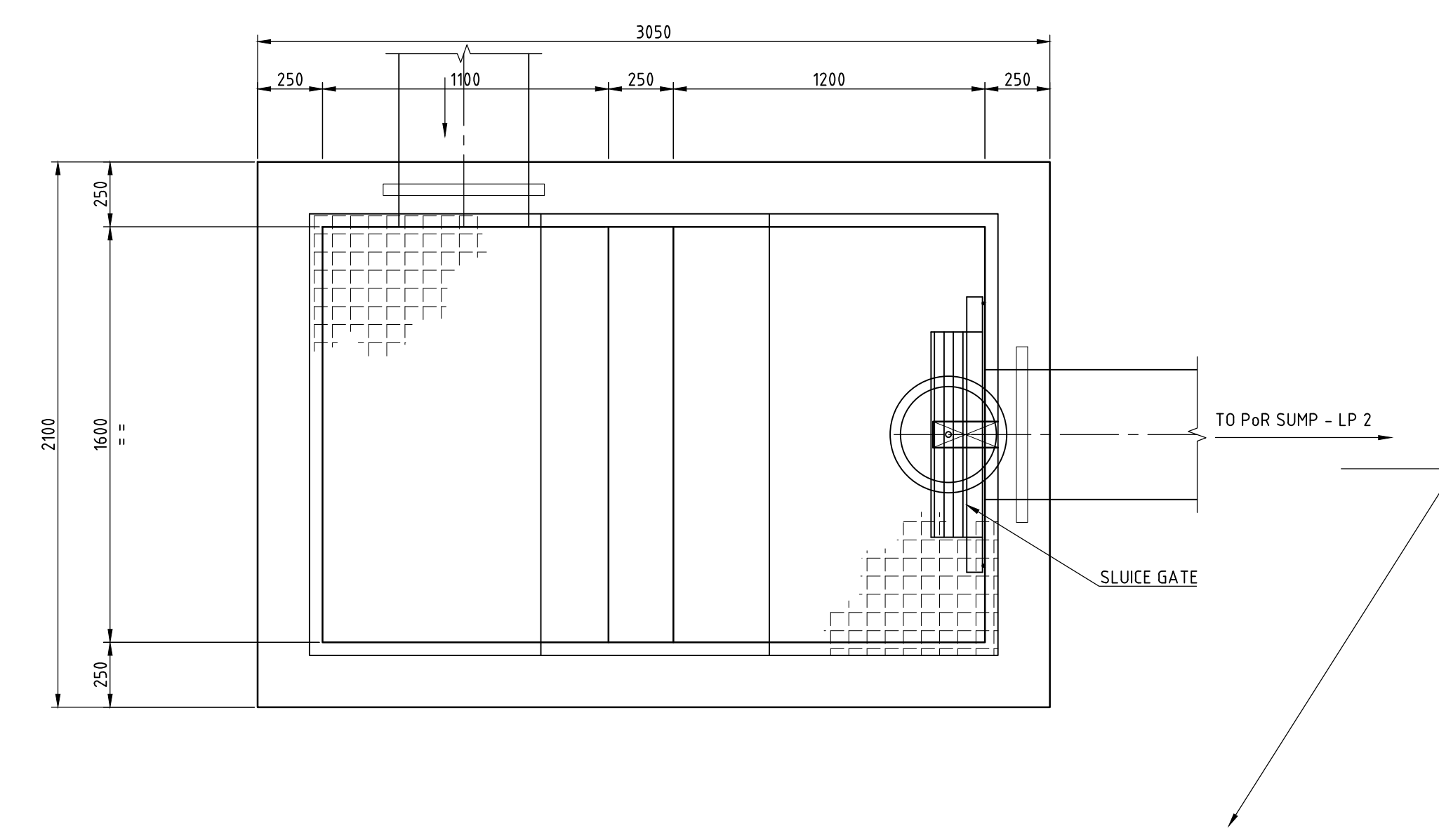
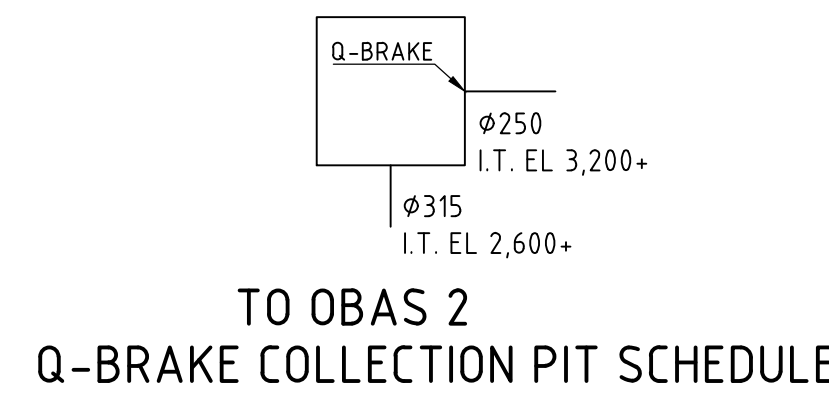
FOR DETAIL DESIGN

KH Engineering 67620-D-1416-1100-315

HES  
HES Houtland Tank Terminal  
Released for Detail Design  
16 October 2019  
HHTT Document Control

2	15-10-2019	REVISED AS INDICATED	BPS	RW	RW
1	05-10-2019	REVISED FOR DETAIL DESIGN	EPA	RW	RW
0	05-07-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RW	RW
REV.	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APPROV.
PROJECT	HHTT				
CLIENT	HES Houtland Tank Terminal B.V.				
TITLE	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS 1 - OBAS-1				
PROJ. No.	67620-001				
CLIENT PROJ. No.					
DRAWING No.	HHTT-KH-016315				
SCALE	A0+				
SHEET	2				
1/1					





## GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM  
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.  
- (I/B) INTERN BOTTOM ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.  
- (I/T) INTERN TOP ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.  
FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION
- LP (CLEAN WATER DISCHARGE POINT (LOZINGSPLUNT))

CONCRETE  
CONCRETE

- DELIVERY OF REINFORCEMENT WITH KOMO CERTIFICATE (ACC. TO BRL0500)

**CONCRETE EXECUTION CLASS:**  
EXECUTION CLASS ACC. 2 IN ACCORDANCE

CONCRETE SPECIFICATION:

- CONCRETE STRENGTH CLASS: C30/37
- CONCRETE EXPOSURE CLASS: XS1, XS2, XA2, XF1
- STEEL REINFORCEMENT: B500C
- CONCRETE COVER: 50MM
- CHLORIDE CLASS: CL 0,20
- CONSISTENCY CLASS: BY CONTRACTOR
- SLAG CEMENT: CEM II/B 42,5 N SR (HEAT OF HYDRATION  $\leq 245$  KJ/KG)
- MAX. AGGREGATE SIZE: 16MM  $\leq 1/5$  H<sub>max</sub>
- MAX. CONCRETE TEMPERATURE: 45°C (FIELD CONCRETE CORE TEMPERATURE PEAK DURING HARDENING)
- MAX. INTERNAL TEMP. GRADIENT: 15°C (BETWEEN CONCRETE CORE AND SURFACE LEVER)
- CONCRETE CURING TIME: CURING CLASS 3 IN ACCORDANCE WITH EN-EN 13670, TABLE F-2

### ANCHORAGE AND LAP LENGTH

ANCHOR AND LAP LENGTH							
BAR SIZE	Ø8	Ø10	Ø12	Ø16	Ø20	Ø25	Ø32
ANCHORAGE LENGTH $l_{bd}$	290	360	430	580	720	900	1150
LAP LENGTH $l_o$	410	510	610	810	1010	1260	1610

- ANCHORAGE AND LAP LENGTH WILL BE MULTIPLIED WITH 1.4 FOR BARS WITH POOR BOND CONDITIONS.
- LAPS SHALL BE STAGGERED WITH A MAXIMUM OF 50% LAPS BETWEEN 13L LAP LENGTH ACCORDING TO THE CENTER OF A LAP LENGTH TO BE MULTIPLIED BY 11 IF NOT STAGGERED.
- LAPS SHALL NOT BE PLACED IN THE "x" AREAS.

Figure 1 is a schematic diagram of the test specimen. It shows a cross-section of a concrete beam with a top layer of FRP. The total height is labeled  $h=250\text{ mm}$ . The FRP layer has a thickness labeled  $h=250\pm300$ . A section of the FRP is labeled "AREA WITH POOR BOND CONDITION".

### REFERENCE DRAWINGS

HHTT-KH-016351	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016352	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016353	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016354	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016361	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016362	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016363	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016364	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016375	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS - OBAS 1
HHTT-KH-016379	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS - OBAS 3

FOR DETAIL DESIGN

**KH**Engineering 67620-D-1416-1100-318

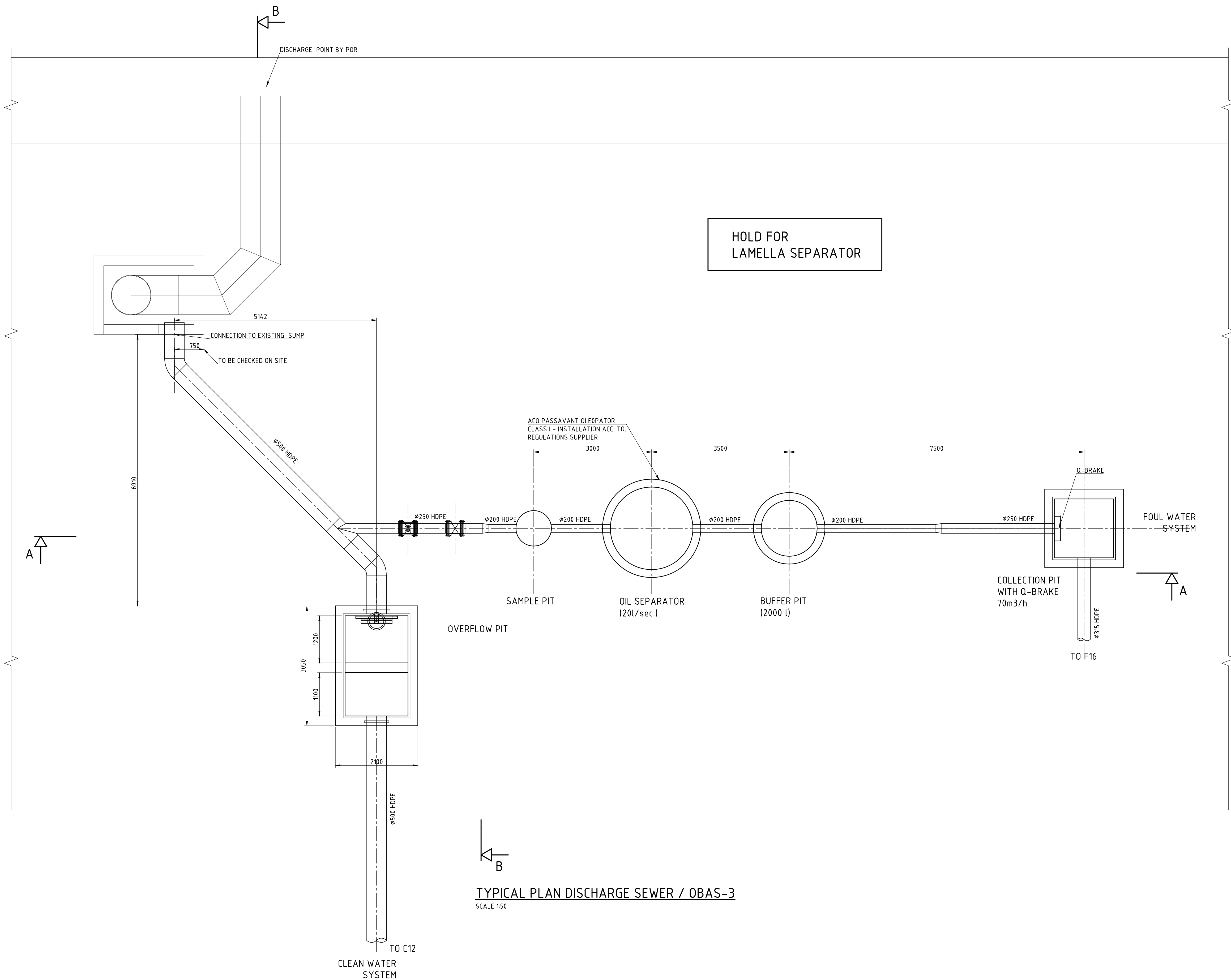
[illegible]

  
HES Martel Tank Terminal

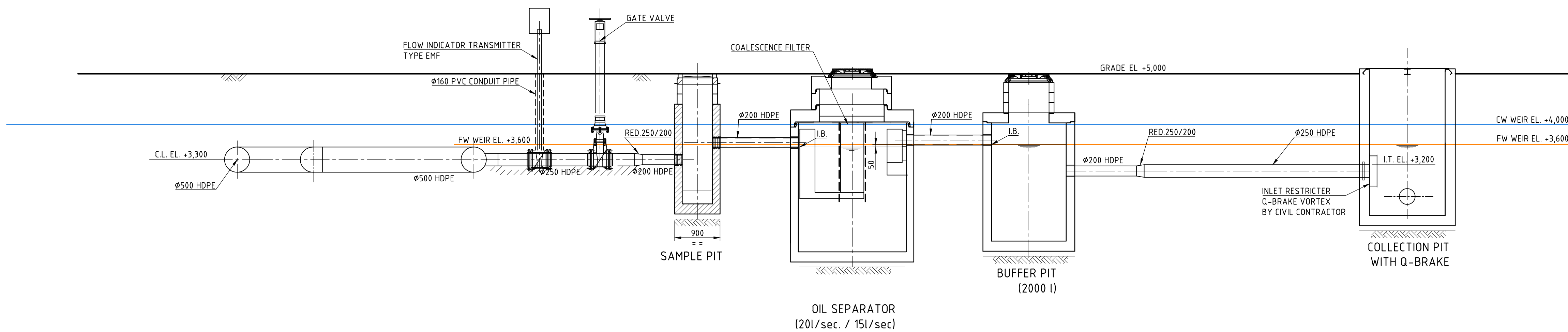
**Released for Detail Design**

**16 October 2019**  
**HHTT Document Control**

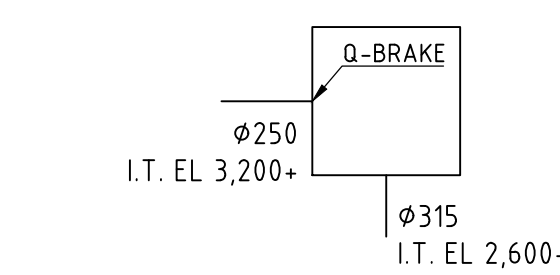




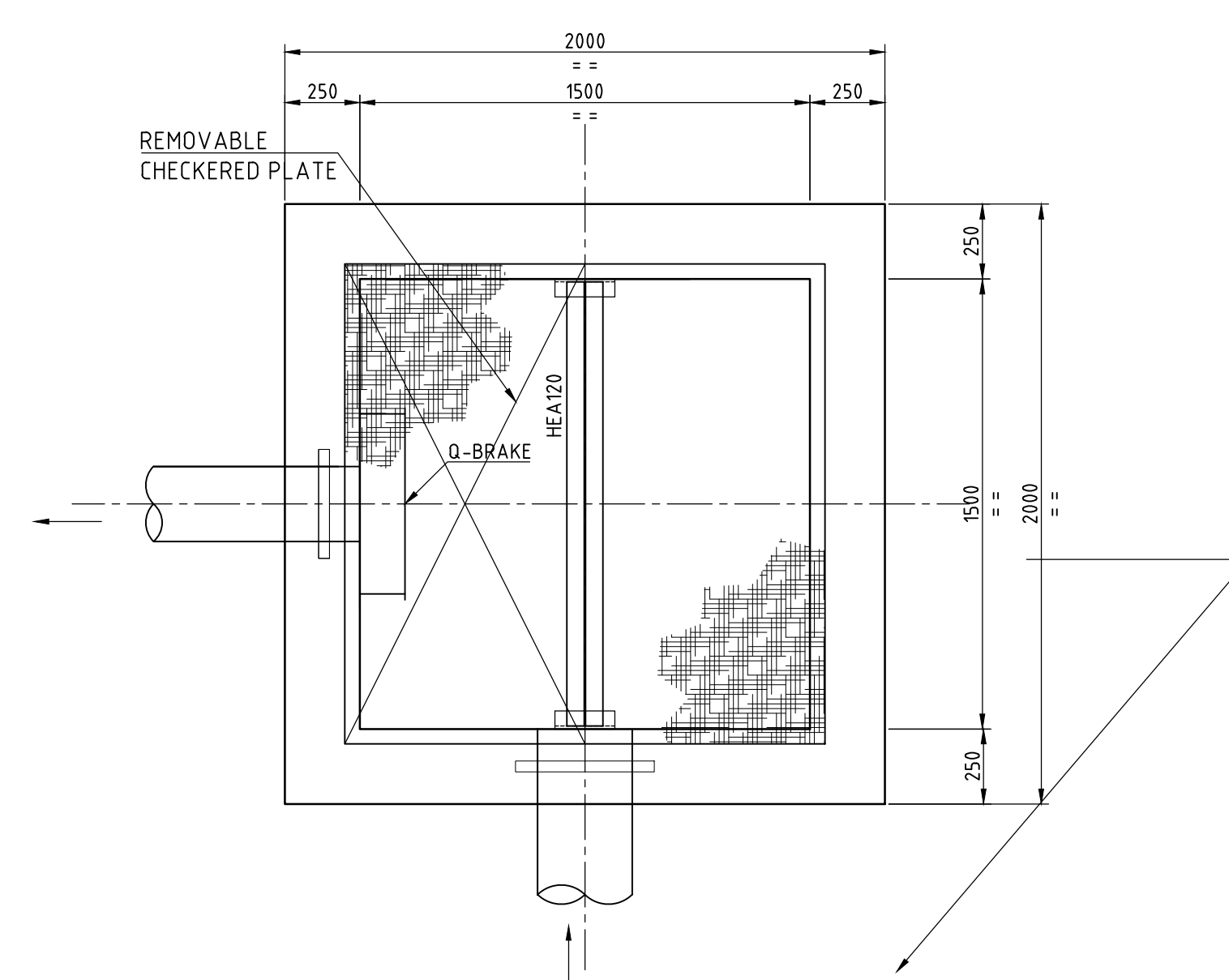
TYPICAL PLAN DISCHARGE SEWER / OBAS-3  
SCALE 1:50



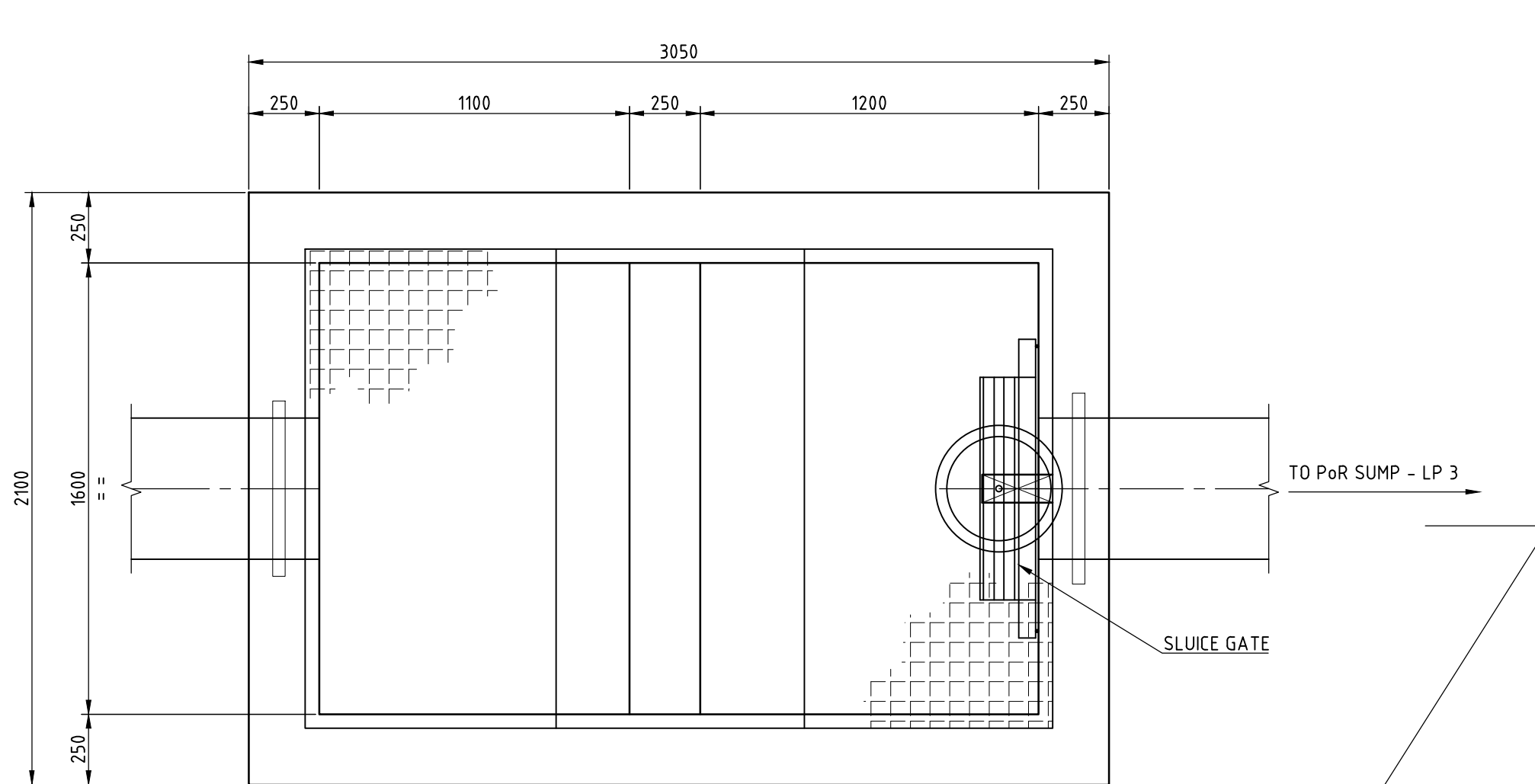
SECTION A-A  
SCALE 1:50



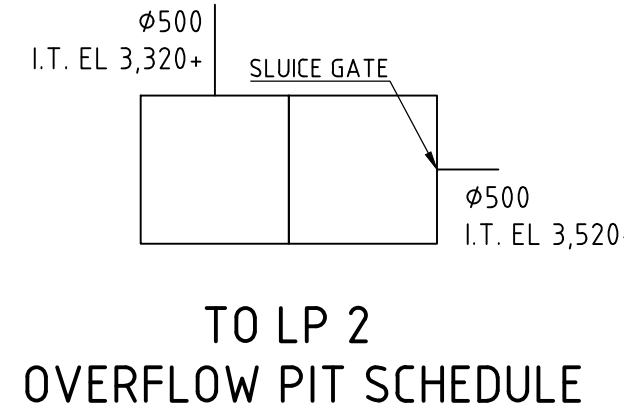
TO OBAS 3  
Q-BRAKE COLLECTION PIT SCHEDULE



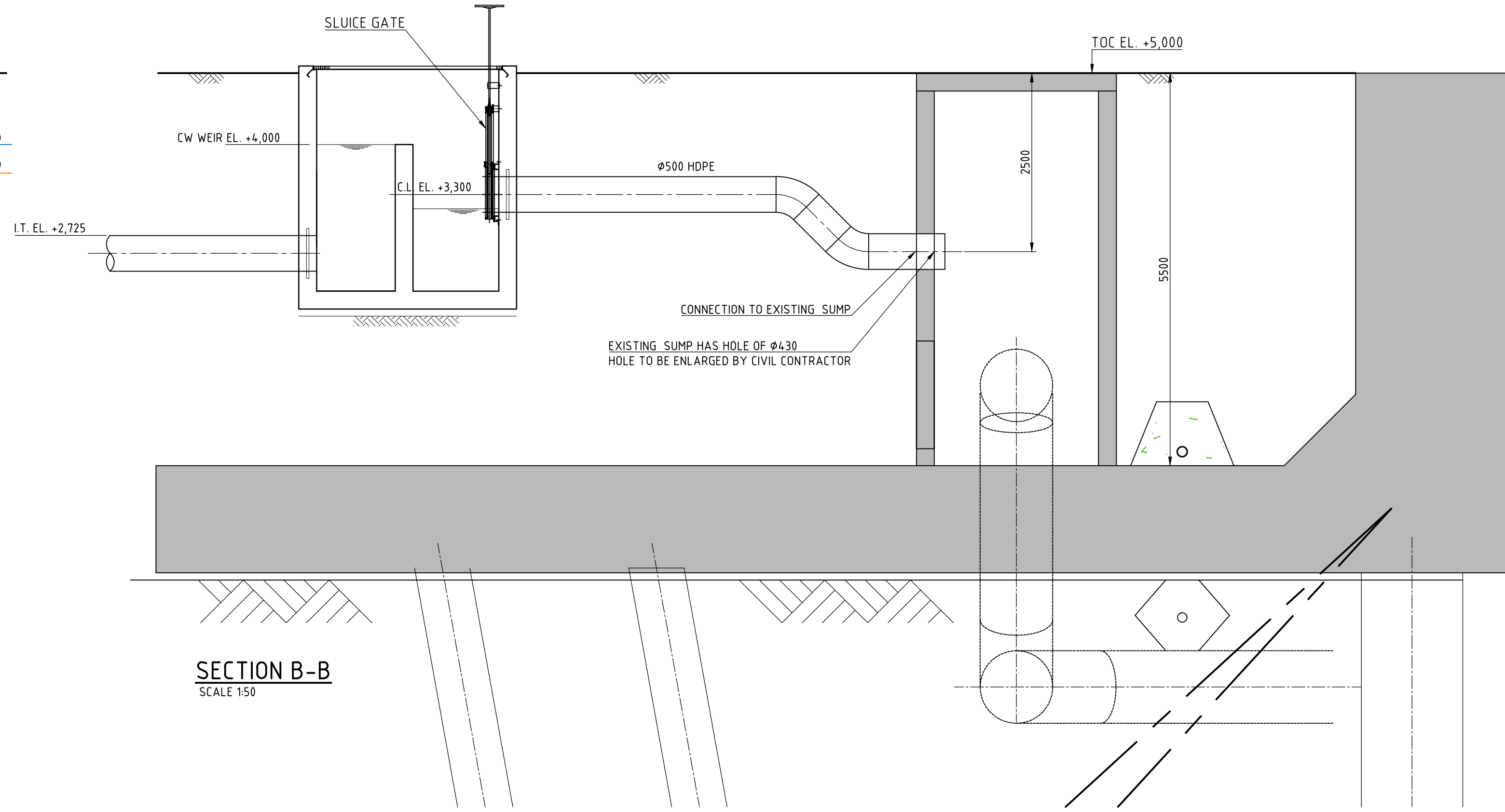
Q-BRAKE COLLECTION PIT  
SCALE 1:20



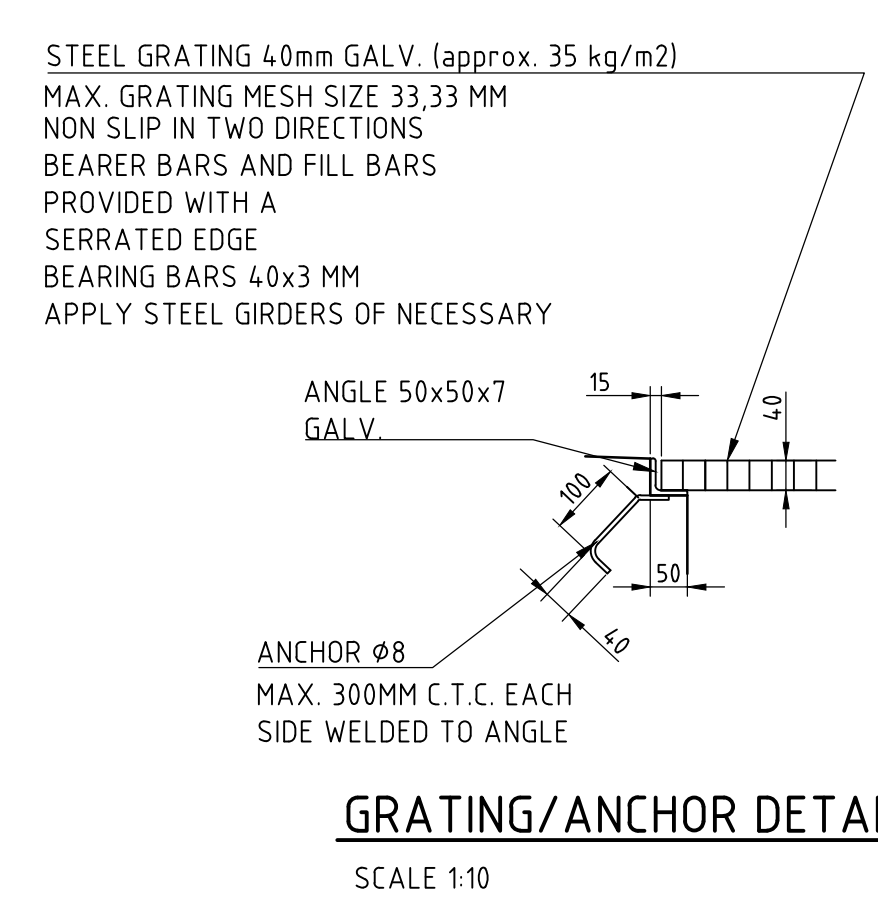
OVERFLOW PIT  
SCALE 1:20



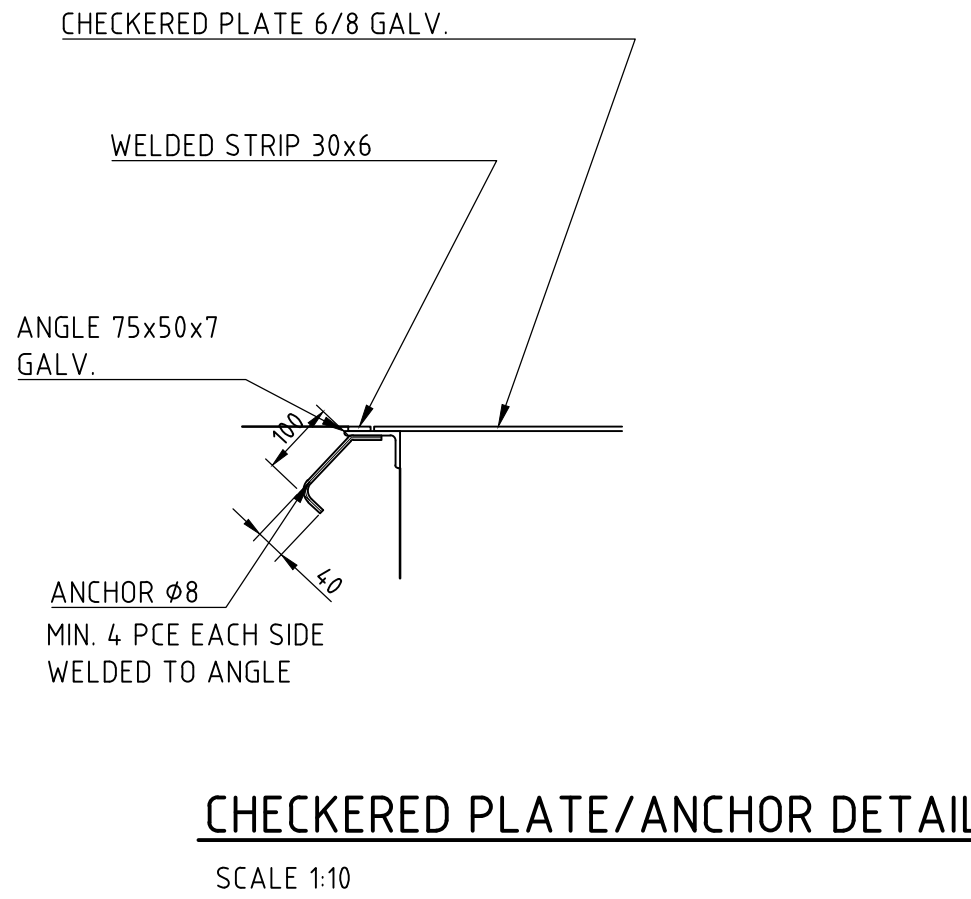
TO LP 2  
OVERFLOW PIT SCHEDULE



SECTION B-B  
SCALE 1:50

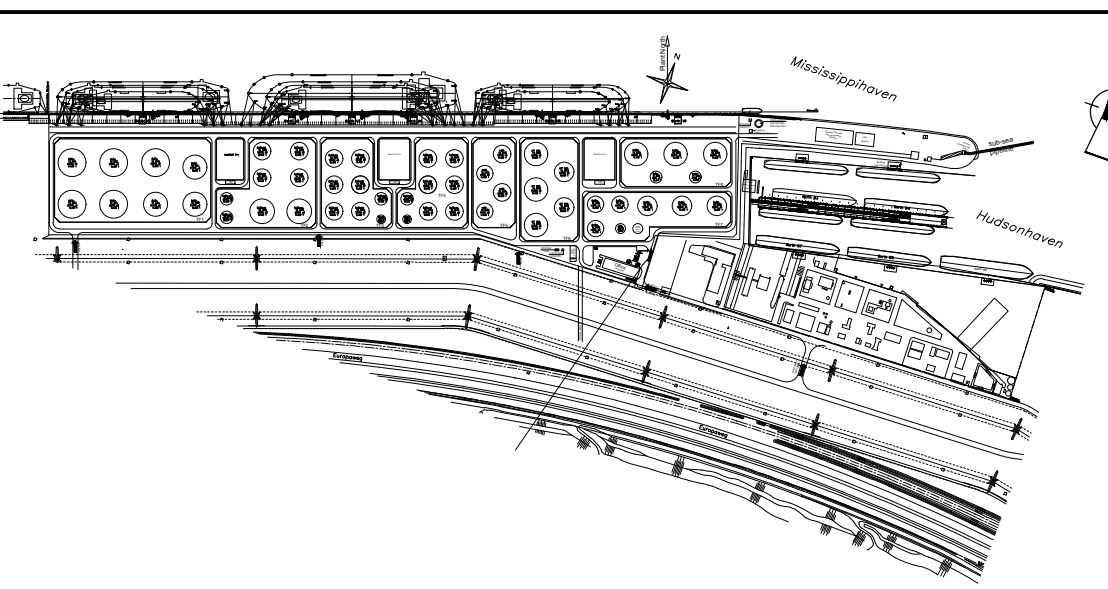


GRATING/ANCHOR DETAIL  
SCALE 1:10



CHECKED PLATE/ANCHOR DETAIL  
SCALE 1:10

## KEY-PLAN



## GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- (I.B.) INTERN BOTTOM ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- (I.T.) INTERN TOP ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION
- LP CLEAN WATER DISCHARGE POINT (LIZZIESPUNT)

## CONCRETE

- CONCRETE ACCORDING TO NEN-EN 206-1, NEN 8005, NEN-EN 1992-1-1
- DELIVERY OF CONCRETE MIX WITH KIMO CERTIFICATE (ACC. TO BR 6509)
- REINFORCEMENT ACCORDING TO NEN-EN 10080, NEN 10008
- DELIVERY OF REINFORCEMENT WITH KIMO CERTIFICATE (ACC. TO BR 6509)

## CONCRETE EXECUTION CLASS

- EXECUTION CLASS 3 IN ACCORDANCE WITH NEN-EN 19670
- CONCRETE SPECIFICATION:
  - CONCRETE STRENGTH CLASS: C30/37
  - CONCRETE EXPOSURE CLASSES: XC4, XS1, XD2, XA2, XF1
  - STEEL REINFORCEMENT: S500B
  - CONCRETE COVER: 50MM
  - CHLORIDE CLASS: CL 0.20
  - CONSISTENCY CLASS: BY CONTRACTOR
  - SLAG CEMENT: CEM II/B 42.5N/LH SR (HEAT OF HYDRATION 4245 KJ/KG)
  - MAX. AGGREGATE SIZE: Ø MAX. 37.5 MM
  - MAX. CONCRETE TEMPERATURE: 45°C (FIELD CONCRETE CORE TEMPERATURE PEAK DURING HARDENING)
  - MAX. INTERNAL TEMP. GRADIENT: 15°C (BETWEEN CONCRETE CORE AND SURFACE LAYER)
  - CONCRETE CURING TIME: CURING CLASS 3 IN ACCORDANCE WITH NEN-EN 19670, TABLE F.2

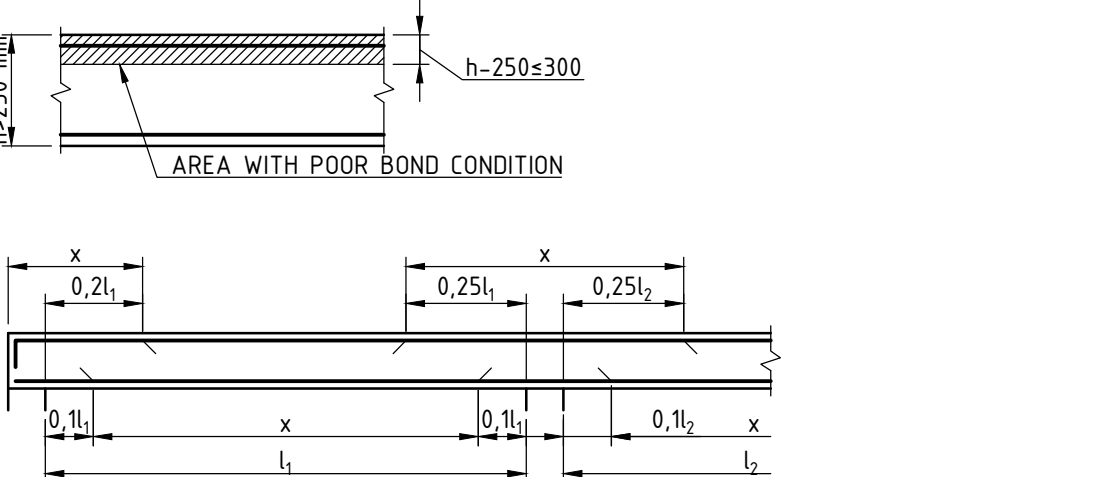
## ANCHORAGE AND LAP LENGTH

ANCHOR AND LAP LENGTH	Ø8	Ø10	Ø12	Ø16	Ø20	Ø25	Ø32
ANCHORAGE LENGTH $l_{a,d}$	200	260	360	580	720	960	1250
LAP LENGTH $l_l$	430	500	610	830	1000	1200	1510

• ANCHORAGE AND LAP LENGTH WILL BE MULTIPLIED WITH 1.4 FOR BARS WITH POOR BOND CONDITIONS

• LAPS SHALL BE STAGGERED WITH A MAXIMUM OF 50% LAPS BETWEEN 1.3x LAP LENGTH ACCORDING TO THE CENTER OF A LAP LENGTH TO BE MULTIPLIED BY 1.1 IF NOT STAGGERED.

• LAPS SHALL NOT BE PLACED IN THE "x" AREAS.



## REFERENCE DRAWINGS

HHTT-KH-016351	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016352	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016353	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016354	UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016361	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016362	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016363	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016364	UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016375	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS 1 - OBAS 1
HHTT-KH-016376	UNDERGROUND INFRASTRUCTURE SEWER DETAILS 2 - OBAS 2

FOR DETAIL DESIGN

KH Engineering 67620-D-1416-1100-319

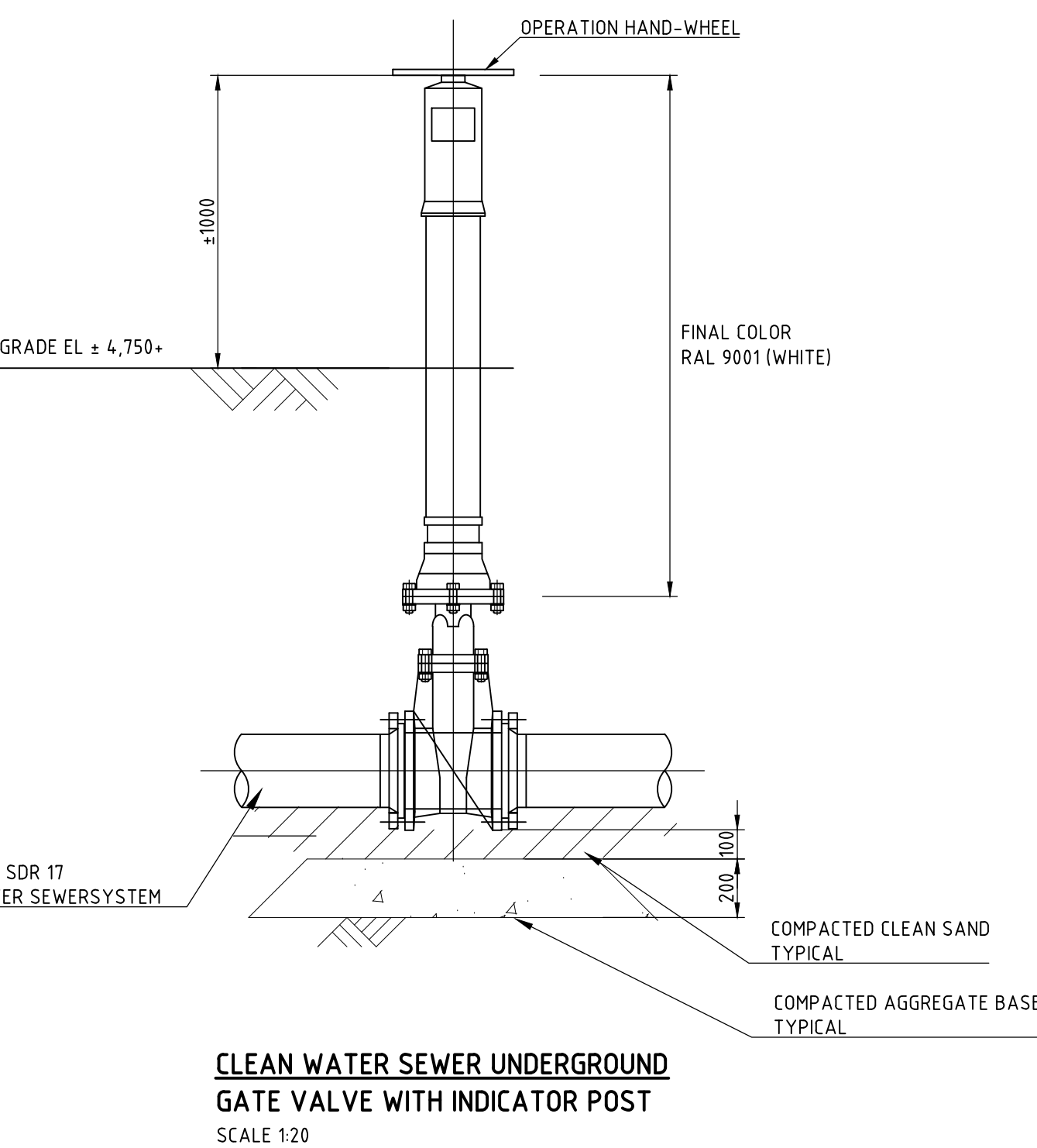
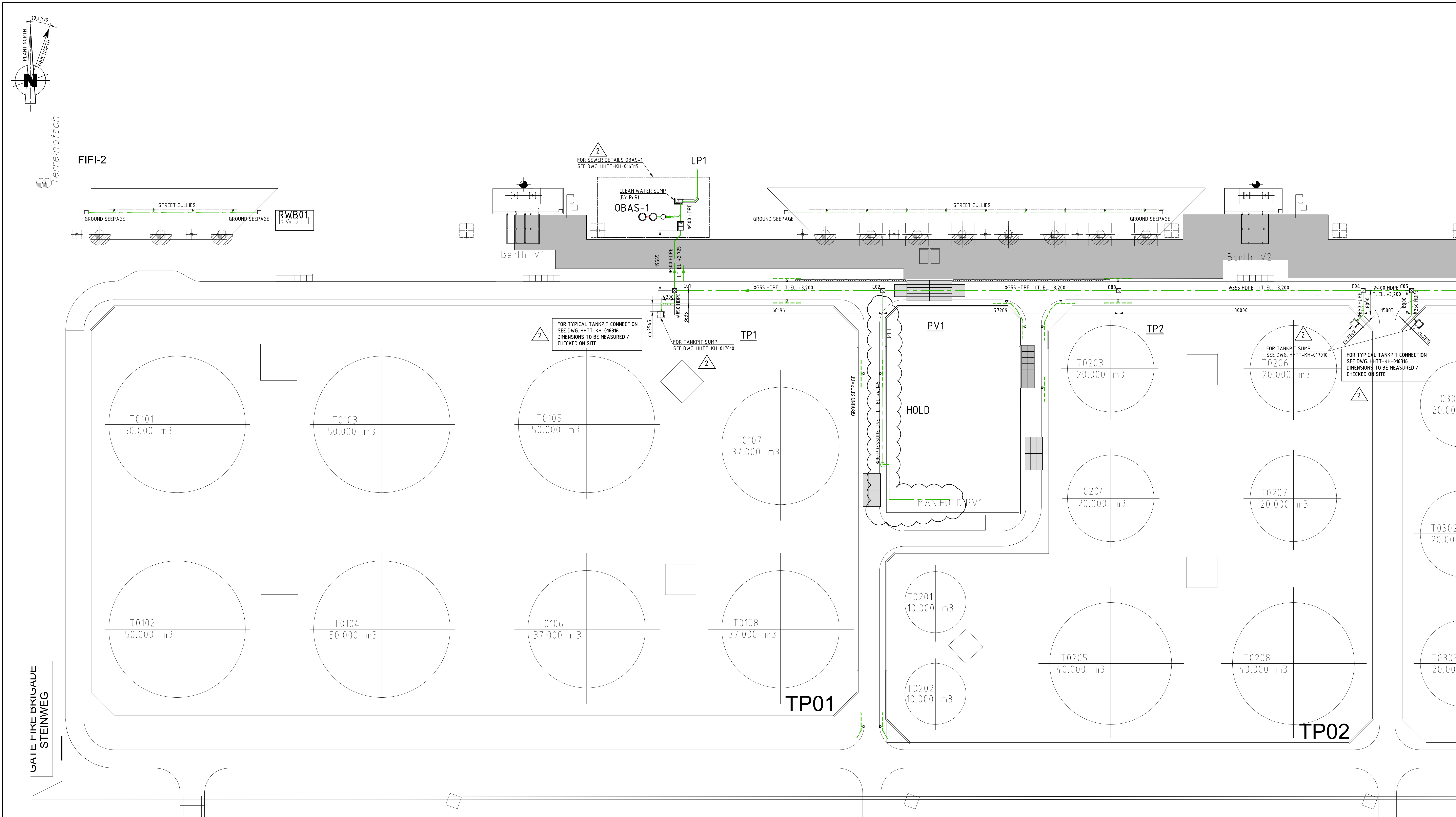


Released for Detail Design

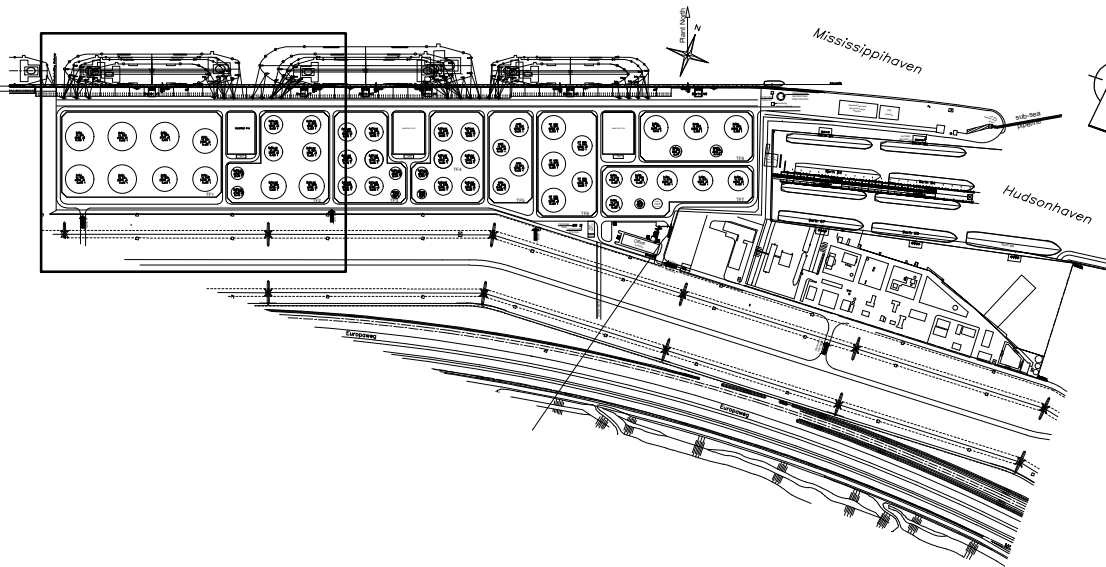
16 October 2019  
HHTT Document Control

HES	PROJ. No. 67620-001	SCALE: 1:500	A0+
	CLIENT PROJ. No.	SHEET 1/1	REV 0
	DRAWING No. HHTT-KH-016319		





## KEY-PLAN



## GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION

## LEGEND

- CLEAN WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER PRESSURE LINE (HDPE)
- FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE (HDPE)
- FLOW DIRECTION
- MANHOLE 1400x1400mm WITH CAST IRON COVER (D400)
- VALVE NORMALLY CLOSED
- UNDERGROUND VALVE WITH INDICATOR POST
- GATE VALVE KENNEDY 7701 WITH P.1 PLATE PN16
- INDICATOR POST KENNEDY FIG. 2945A (OR EQUAL)
- BODY CAST IRON ASTM A126 CLASS B
- SLUICE GATE
- STR
- STREET GULLY 300x450 WHERE INDICATED
- LP2
- CLEAN WATER DISCHARGE POINT (Z)
- CHECK VALVE
- 25
- SUBMERGED SEWER PUMP 125m<sup>3</sup>/h
- STREET GULLY FOR GROUND SEEPAGE
- I.T.
- INSIDE TOP

## REFERENCE DRAWINGS

- |                |   |
|----------------|---|
| HHTT-KH-016305 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 1        |
| HHTT-KH-016306 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 2        |
| HHTT-KH-016307 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 3        |
| HHTT-KH-016311 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 1 |
| HHTT-KH-016312 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 2 |
| HHTT-KH-016313 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 3 |
| HHTT-KH-016314 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 4 |
| HHTT-KH-016315 | UNDERGROUND SEWER DETAILS 1             |
| HHTT-KH-016316 | UNDERGROUND SEWER DETAILS 2             |
| HHTT-KH-016317 | CLEAN AND FOUL WATER SUMPS              |

RELEASED FOR DETAIL DESIGN

KHEngineering

67620-D-14-16-1100-351



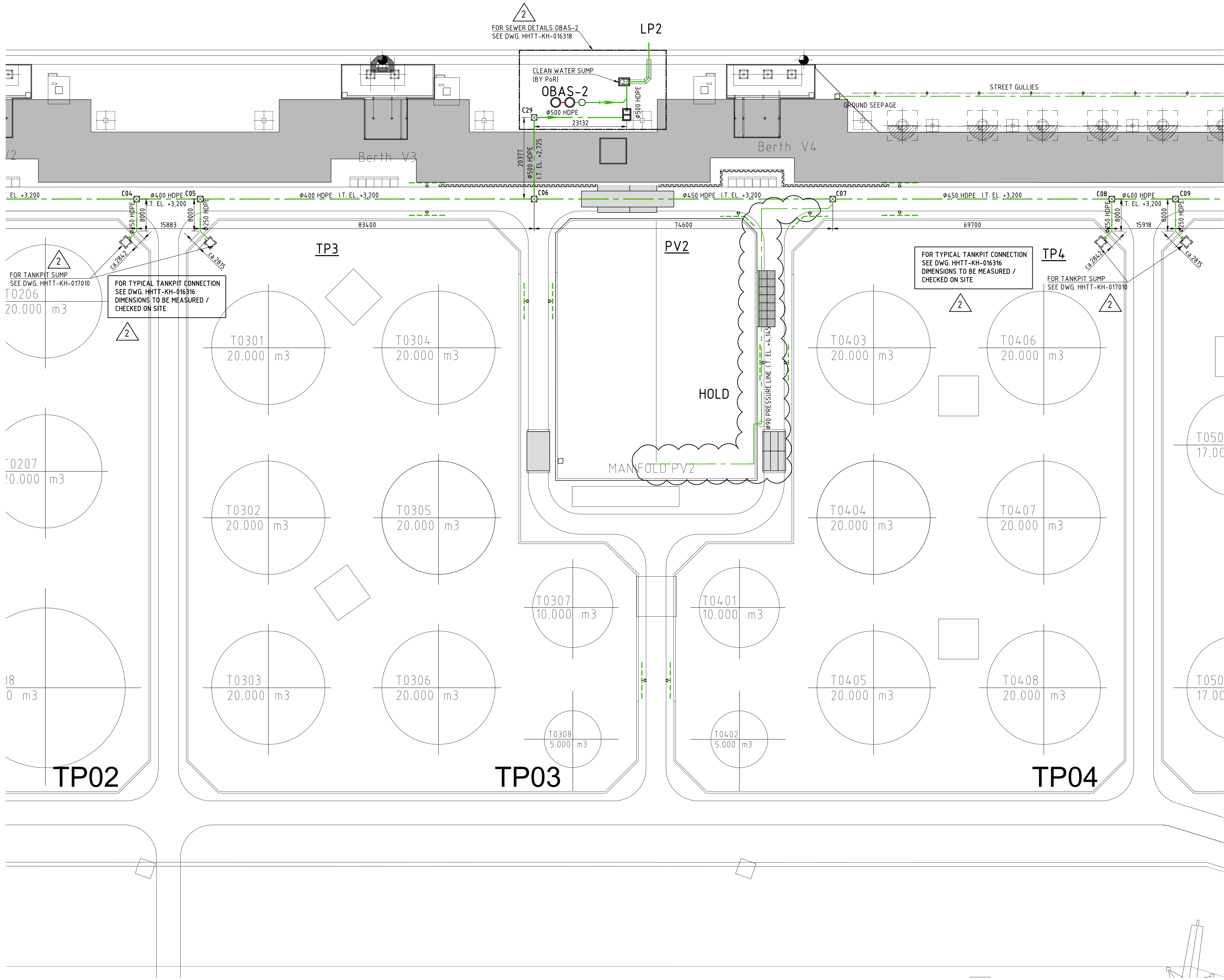
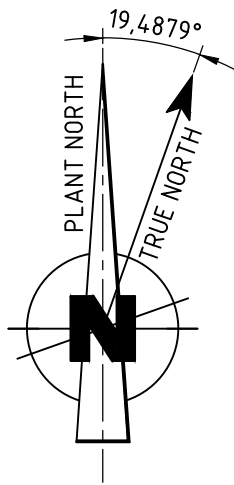
HES Harfel Tank Terminal

Released for Detail Design

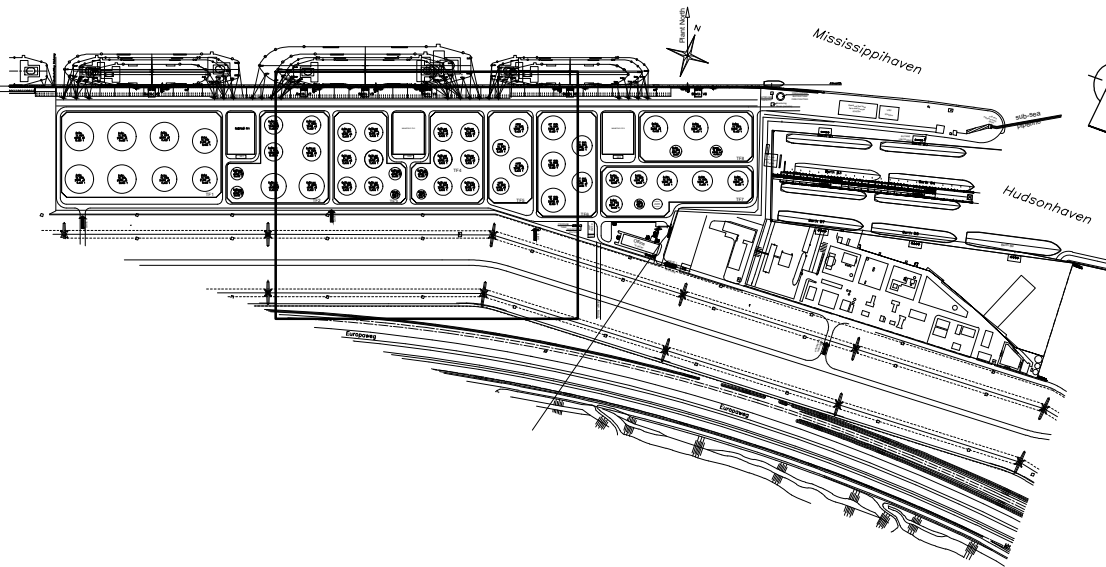
16 October 2019  
HHTT Document Control

REV.	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APPROV.
2	11-10-2019	REFERENCES ADDED	BSC	RIW	RIW
1	15-10-2019	REVISED AS INDICATED	EPA	RIW	RIW
0	05-01-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RIW	RIW
PROJECT: HHTT					
CLIENT: HES Harfel Tank Terminal B.V.					
TITLE: GENERAL LAY OUT UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT (PART 1)					
PROJ. No: 67620-001			SCALE: 1:500		A0
DRAWING No: HHTT-KH-016351			SHEET: 1/1		REV: 2





## KEY-PLAN



## GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION

## LEGEND

- CLEAN WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER PRESSURE LINE (HDPE)
- FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE (HDPE)
- FLOW DIRECTION
- MANHOLE 1400x1400mm WITH CAST IRON COVER (D400)
- VALVE NORMALLY CLOSED
- UNDERGROUND VALVE WITH INDICATOR POST
- GATE VALVE KENNEDY T701 WITH P.1 PLATE PN16
- INDICATOR POST KENNEDY FIG. 2945A (OR EQUAL)
- BODY CAST IRON ASTM A126 CLASS B
- SLUICE GATE
- STREET GULLY 300x450 WHERE INDICATED
- CLEAN WATER DISCHARGE POINT (2)
- CHECK VALVE
- SUBMERGED SEWER PUMP (25 m3/h)
- STREET GULLY FOR GROUND SEEPAGE
- INSIDE TOP

## REFERENCE DRAWINGS

- |                |   |
|----------------|---|
| HHTT-KH-016305 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 1        |
| HHTT-KH-016306 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 2        |
| HHTT-KH-016307 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 3        |
| HHTT-KH-016311 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 1 |
| HHTT-KH-016312 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 2 |
| HHTT-KH-016313 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 3 |
| HHTT-KH-016314 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 4 |
| HHTT-KH-016315 | UNDERGROUND SEWER DETAILS 1             |
| HHTT-KH-016316 | UNDERGROUND SEWER DETAILS 2             |
| HHTT-KH-016317 | CLEAN AND FOUL WATER SUMPS              |

RELEASED FOR DETAIL DESIGN

**KH**Engineering

67620-D-14-16-1100-352

HES

HES Harbel Tank Terminal

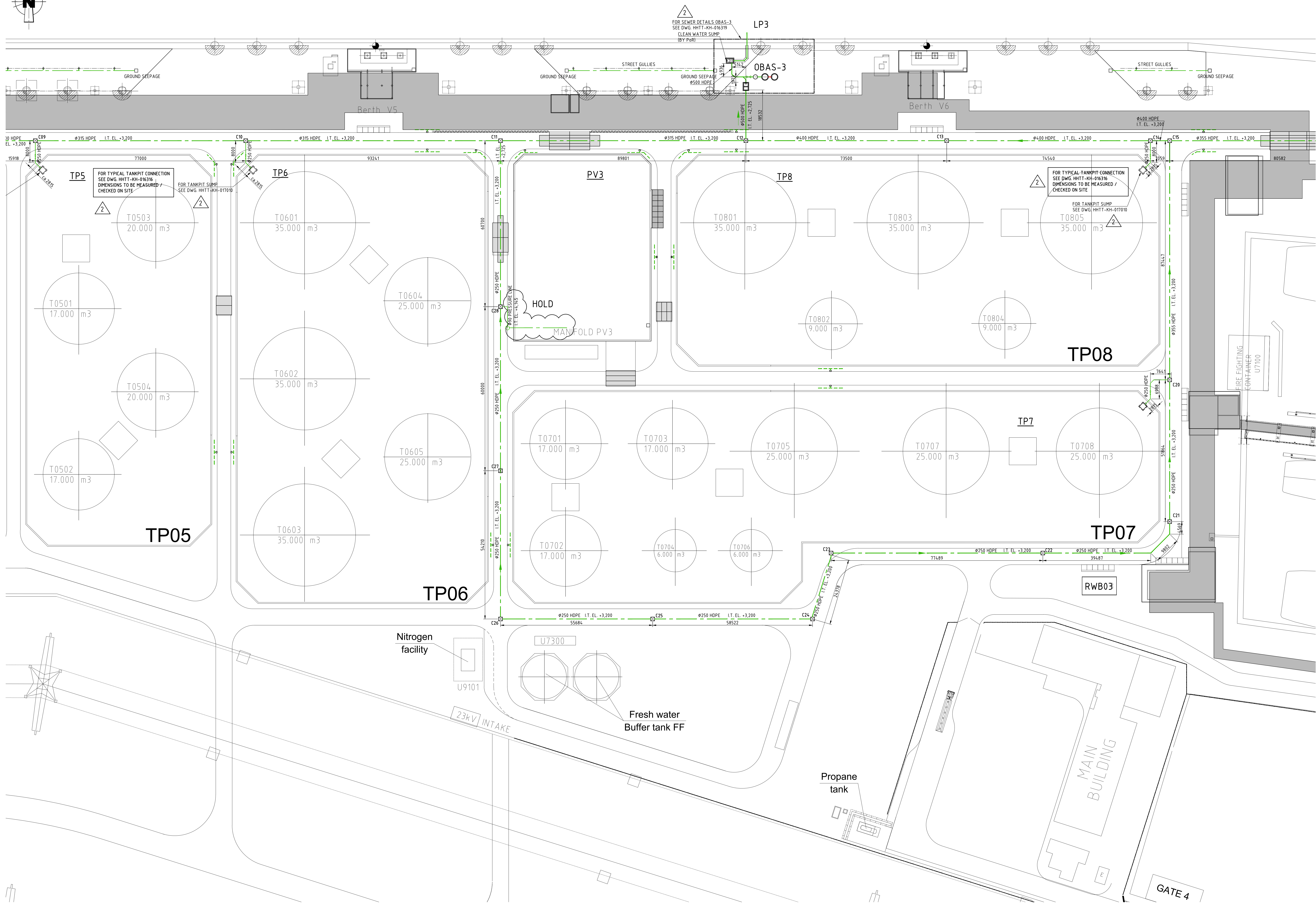
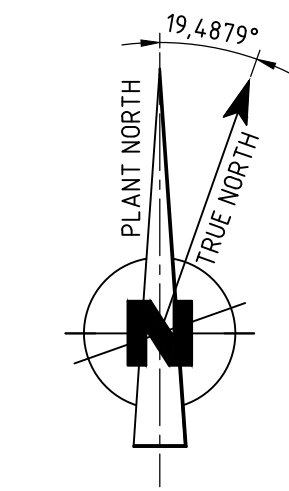
Released for Detail Design

16 October 2019

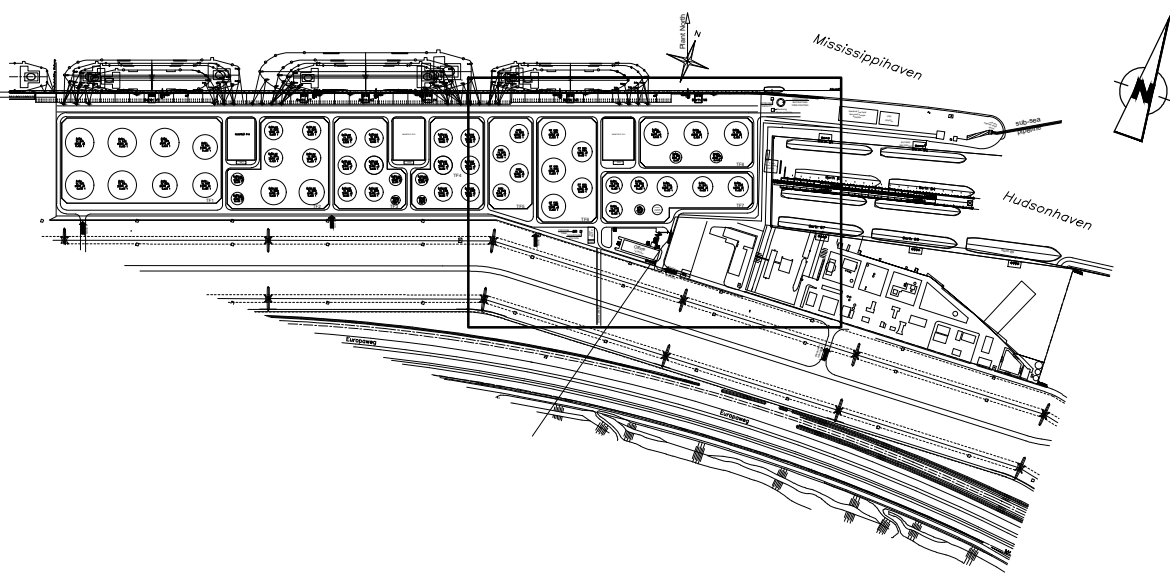
HHTT Document Control

REV.	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APPROV.
2	11-10-2019	REFERENCES ADDED	BBC	RIW	RIW
1	15-10-2019	REVISED AS INDICATED	EPA	RIW	RIW
0	05-01-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RIW	RIW
PROJECT : HHTT					
CLIENT : HES Harbel Tank Terminal B.V.					
TITLE : GENERAL LAY OUT UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT (PART 2)					
PROJ. No.	67620-001	SCALE	A0		
CLIENT PROJ. No.		1:500			
DRAWING No.	HHTT-KH-016352	SHEET	1/1	REV	2





## KEY-PLAN



## GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION

## LEGEND

- CLEAN WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER PRESSURE LINE (HDPE)
- FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE (HDPE)
- WSHD LINE (HDPE)
- FLOW DIRECTION
- ☒ MANHOLE 1400x1400mm WITH CAST IRON COVER (D400)
- ☒ VALVE NORMALLY CLOSED
- ☒ UNDERGROUND VALVE WITH INDICATOR POST
- ☒ GATE VALVE KENNEDY 7701 WITH P.1 PLATE PN16
- ☒ INDICATOR POST KENNEDY FIG. 2945A (OR EQUAL)
- ☒ BODY CAST IRON ASTM A153 CLASS B
- ☒ SLUICE GATE
- ☒ STR STREET GULLY 300x450 WHERE INDICATED
- ☒ LP2 CLEAN WATER DISCHARGE POINT (2)
- ☒ CHECK VALVE
- ☒ 25 SUBMERGED SEWER PUMP (25 m<sup>3</sup>/h)
- STREET GULLY FOR GROUND SEEPAGE
- LT. INSIDE TOP

## REFERENCE DRAWINGS

- HHTT-KH-016305 UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 1
- HHTT-KH-016306 UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 2
- HHTT-KH-016307 UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 3
- HHTT-KH-016311 UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 1
- HHTT-KH-016312 UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 2
- HHTT-KH-016313 UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 3
- HHTT-KH-016314 UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 4
- HHTT-KH-016315 UNDERGROUND SEWER DETAILS 1
- HHTT-KH-016316 UNDERGROUND SEWER DETAILS 2
- HHTT-KH-016317 CLEAN AND FOUL WATER SUMPS

RELEASED FOR DETAIL DESIGN

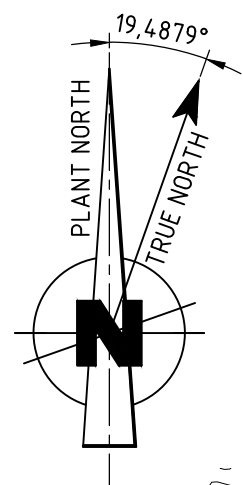
**KH**Engineering

67620-D-1416-1100-353

REV	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APPROV
1	11-10-2019	REFERENCES ADDED	BSC	RIW	RIW/22
2	15-10-2019	REVISED AS INDICATED	EPA	RIW	RIW
3	05-01-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RIW	RIW
PROJECT	HHTT				
CLIENT	HES Harbel Tank Terminal B.V.				
TITLE	GENERAL LAY OUT UNDERGROUND CLEAN WATER SEWER LAYOUT (PART 3)				
PROJ No.	67620-001	SCALE	A0		
CLIENT PROJ No.	67620-001	SHEET	1500		
DRAWING No.	HHTT-KH-016353	REV	2		

**HES**  
HES Harbel Tank Terminal  
Released for Detail Design  
16 October 2019  
HHTT Document Control





Verreinfachsch.

FIFI-2

GATE FIRE BRIGADE  
STEINWEG

HOLD FOR BERTH  
CONNECTION

FOR SEWER DETAILS OBAS-1  
SEE DWG. HHTT-KH-016315

LP1

CLEAN WATER SUMP  
(BY P&R)

OBAS-1

O-BRAKE

HOLD FOR SLAB  
DISCHARGE CONNECTION

HOLD FOR BERTH  
CONNECTION

Berth V2

FOR TYPICAL TANKPIT CONNECTION  
SEE DWG. HHTT-KH-016316  
DIMENSIONS TO BE MEASURED /  
CHECKED ON SITE

FOR TANKPIT SUMP  
SEE DWG. HHTT-KH-017010

TP1

PV1

TP2

HOLD FOR SERVICE  
AREA CONNECTION

HOLD

MANIFOLD PV1

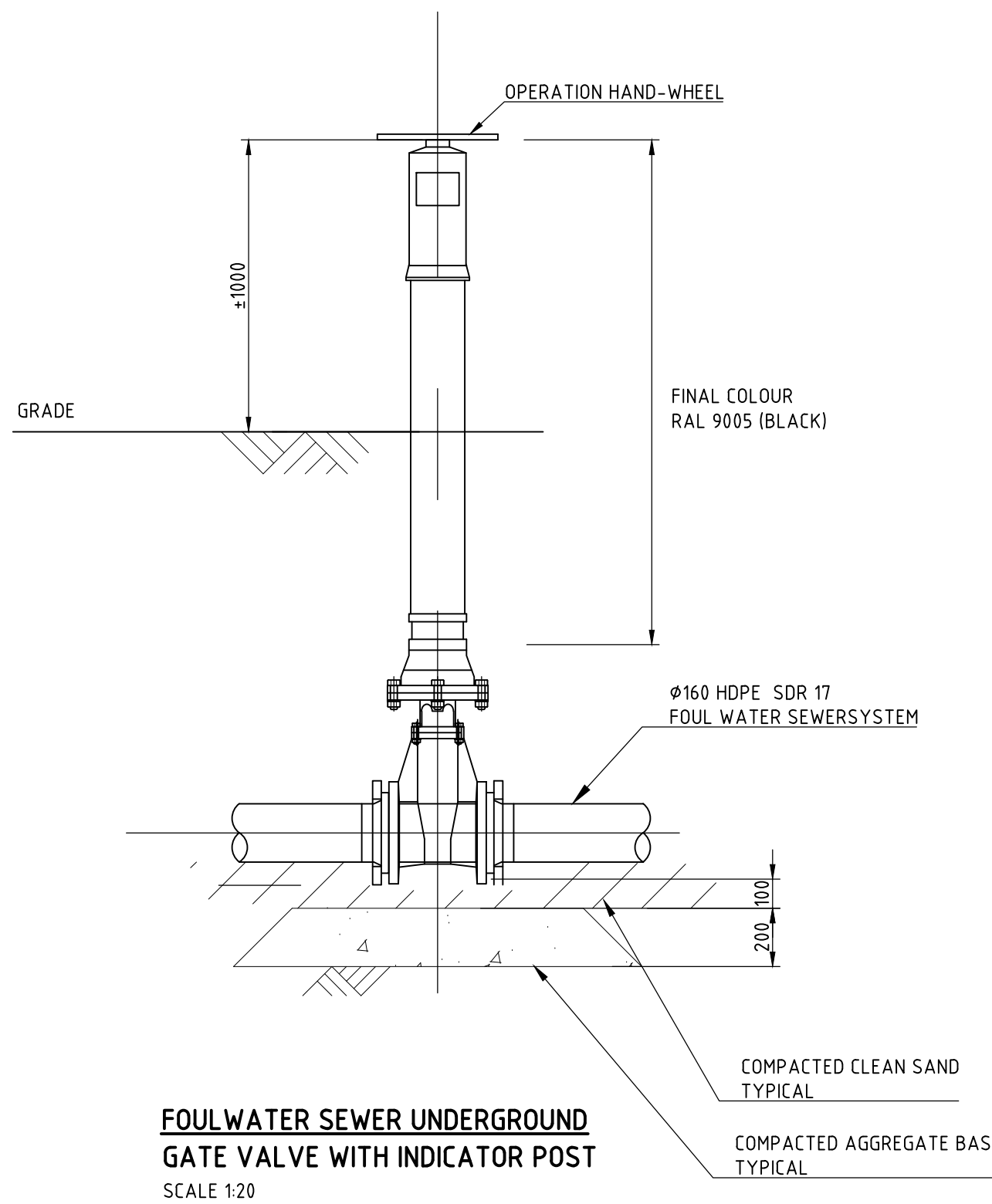
FOR TYPICAL TANKPIT CONNECTION  
SEE DWG. HHTT-KH-016316  
DIMENSIONS TO BE MEASURED /  
CHECKED ON SITE

FOR TANKPIT SUMP  
SEE DWG. HHTT-KH-017010

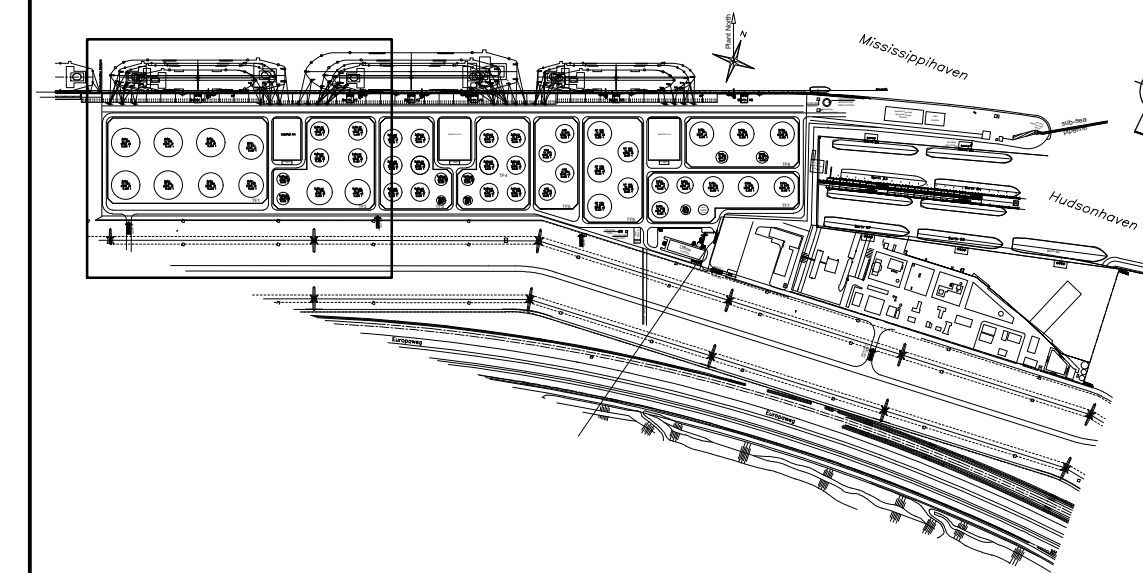
TP02

TP01

TP02



KEY-PLAN



GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.
- FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION

LEGEND

- CLEAN WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER PRESSURE LINE (HDPE)
- FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE (HDPE)
- ➔ FLOW DIRECTION
- MANHOLE 1400x1400mm WITH CAST IRON COVER (D400)
- VALVE NORMALLY CLOSED
- UNDERGROUND VALVE WITH INDICATOR POST
- GATE VALVE KENNEDY 7701 WITH P.1 PLATE PN16
- INDICATOR POST KENNEDY FIG. 2945A (OR EQUAL)
- BODY CAST IRON ASTM A126 CLASS B
- SLUICE GATE
- STR STREET GULLY 300x450 WHERE INDICATED
- LP2 CLEAN WATER DISCHARGE POINT (2)
- CHECK VALVE
- 25 SUBMERGED SEWER PUMP 125m3/h
- I.T. INSIDE TOP

REFERENCE DRAWINGS

- |                |   |
|----------------|---|
| HHTT-KH-016305 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 1        |
| HHTT-KH-016306 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 2        |
| HHTT-KH-016307 | UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 3        |
| HHTT-KH-016311 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 1 |
| HHTT-KH-016312 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 2 |
| HHTT-KH-016313 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 3 |
| HHTT-KH-016316 | UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 4 |
| HHTT-KH-016315 | UNDERGROUND SEWER DETAILS 1             |
| HHTT-KH-016316 | UNDERGROUND SEWER DETAILS 2             |
| HHTT-KH-016317 | CLEAN AND FOUL WATER SUMPS              |

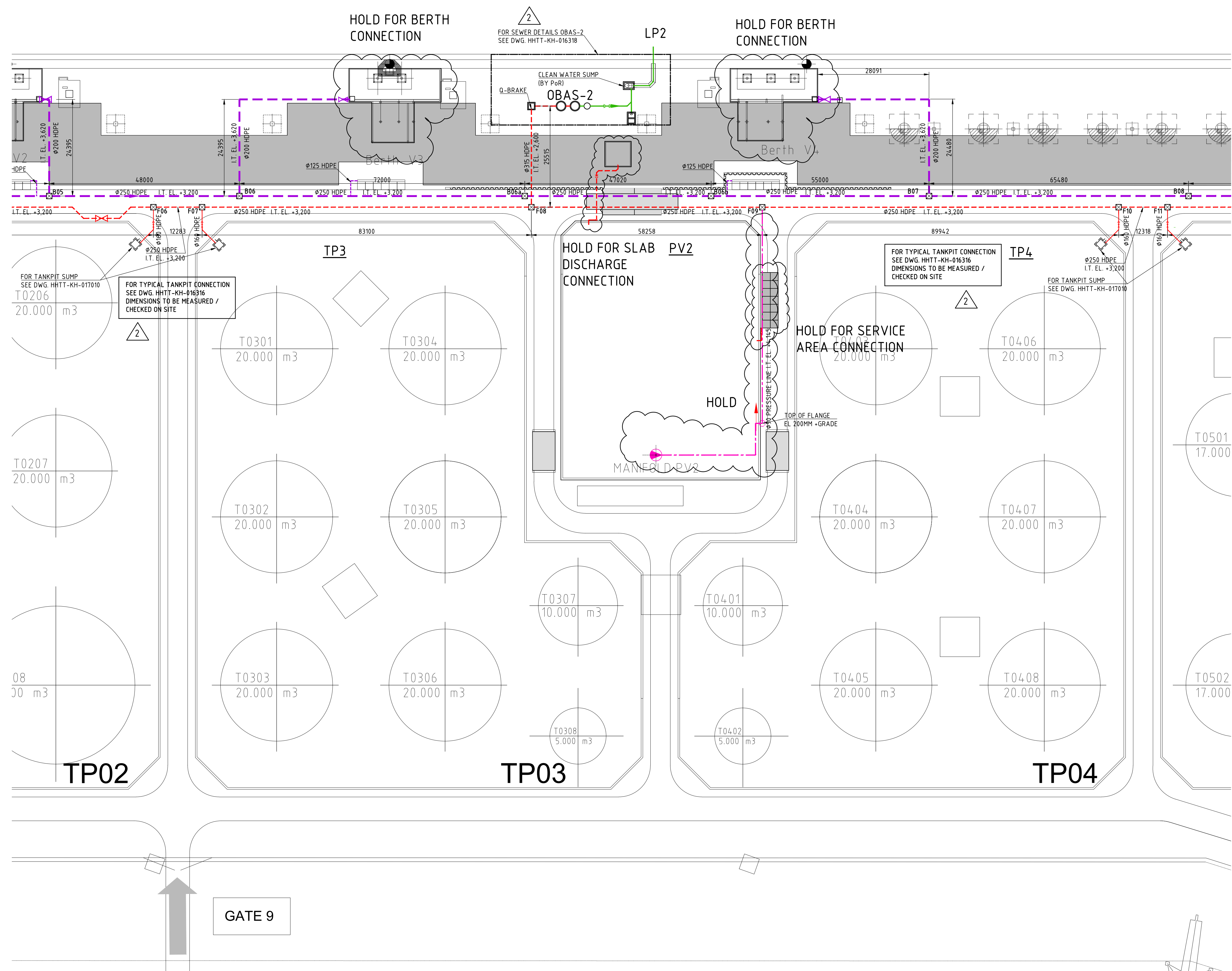
RELEASED FOR DETAIL DESIGN

**KH**Engineering 67620-D-1416-1100-361

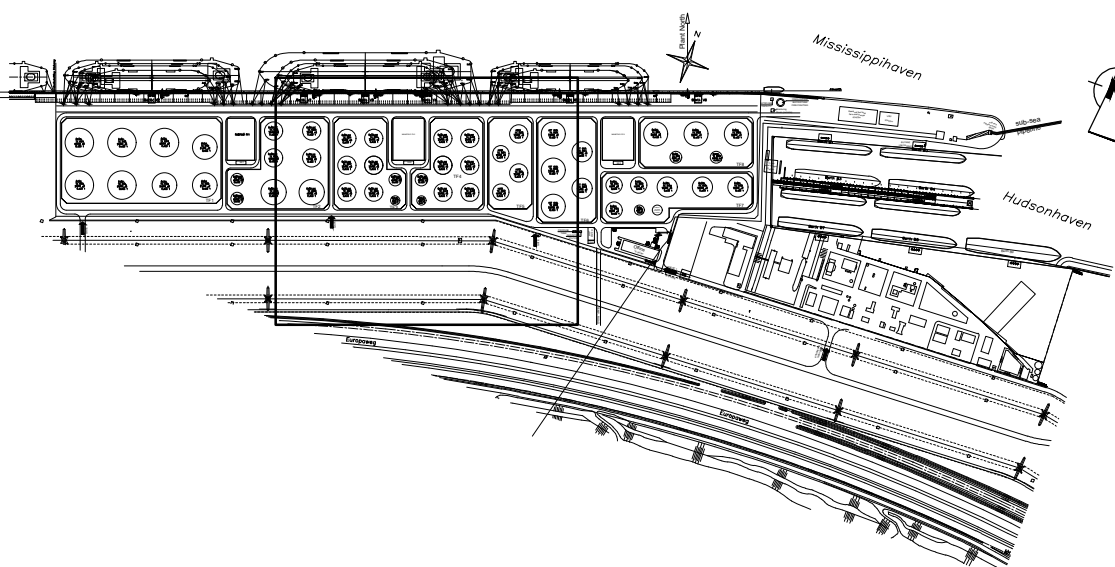
2	11-10-2019	REFERENCES ADDED	BSC	RIW	RIW
1	15-10-2019	REVISED AS INDICATED	EPA	RIW	RIW
0	05-01-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RIW	RIW
REV.	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APPROV.
PROJECT : HHTT					
CLIENT : HES Harbel Tank Terminal B.V.					
TITLE : GENERAL LAY OUT UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT (PART 1)					
PROJ. No.	67620-001	SCALE	A0		
CLIENT PROJ. No.		1:500			
DRAWING No.	HHTT-KH-016361	SHEET	2		
		1/1			

**HES**  
HES Harbel Tank Terminal  
Released for Detail Design  
16 October 2019  
HHTT Document Control









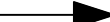





KEY-PLAN



## GENERAL NOTES

FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION

## LEGEND

	CLEAN WATER SEWER (HOPE)
	FOUL WATER SEWER (HOPE)
	FOUL WATER PRESSURE LINE (HOPE)
	FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE (HOPE)
	FLOW DIRECTION
	MANHOLE 1400x1400mm WITH CAST IRON COVER (D400)
	VALVE NORMALLY CLOSED
UNDERGROUND VALVE WITH INDICATOR POST	
GATE VALVE KENNEDY 7701 WITH P.I. PLATE PN16	
INDICATOR POST KENNEDY FIG. 29A5A (OR EQUAL)	
BODY CAST IRON ASTM A726 CLASS 150	
	SLUICE GATE
	STREET GULLY 300x450 WHERE INDICATED
STR	
LP2	CHECK VALVE DISCHARGE POINT (2)
CHECK VALVE	
	SUBMERGED SEWER PUMP (25 m <sup>3</sup> /h)
LT	INSIDE TOP


## REFERENCE DRAWINGS

HHTT-KH-06305	UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 1
HHTT-KH-06306	UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 2
HHTT-KH-06307	UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 3
HHTT-KH-06311	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-06312	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-06313	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-06314	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-06315	UNDERGROUND SEWER DETAILS 1
HHTT-KH-06316	UNDERGROUND SEWER DETAILS 2
HHTT-KH-06317	CLEAN AND FOUL WATER Sumps

RELEASED FOR DETAIL DESIGN

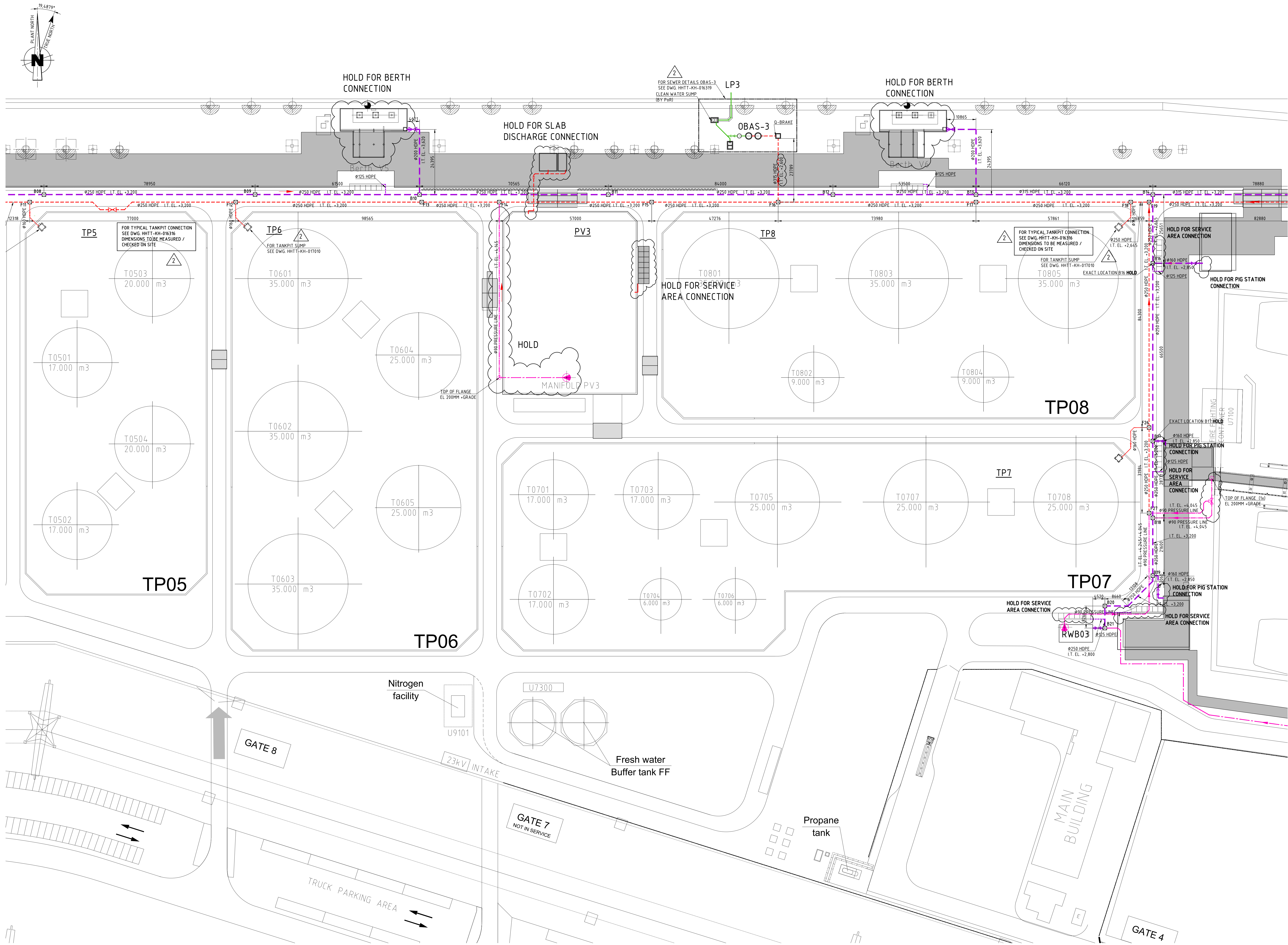
**KH**Engineering

67620-D-1416-1100-362

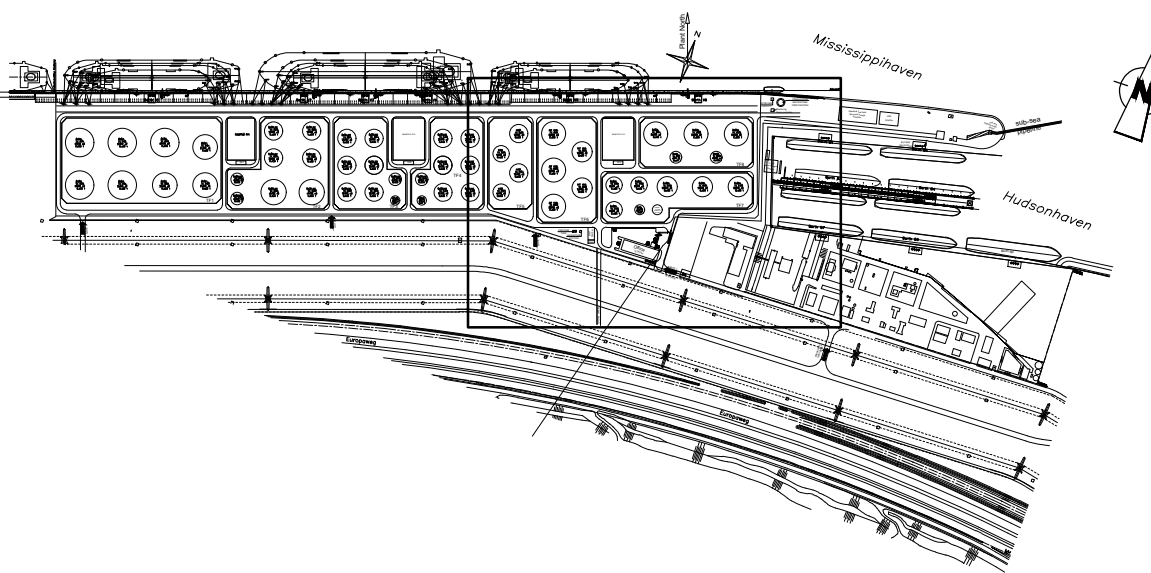
2	11-10-2019	REFERENCES ADDED	BRS	R/W	R/W	
1	15-08-2019	REVISED AS INDICATED	EPA	R/W	R/W	
0	05-01-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	R/W	R/W	
REV		DESCRIPTION				
PROJECT:	HHTT		<b>DRAWN</b>			
CLIENT:	HES Harbel Tank Terminal B.V.		<b>CHECK</b>			
TITLE:	GENERAL LAY OUT		<b>APPROVED</b>			
UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT (PART 2)						
			PROJ NO: 67620-001		SCALE: 1:500	A
			CLIENT PROJ NO: _____		REV: 2	
			DRAWING NO: _____		SHEET: 1/1	
HHTT-KH-016362						







KEY-PLAN



GENERAL NOTES

- ALL DIMENSIONS IN MM  
- ELEVATION IN M ACC. TO N.A.P.  
FOR COATING AND PAINTING STANDPIPE / INDICATOR SEE PAINTING SPECIFICATION

LEGEND

- CLEAN WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER SEWER (HDPE)
- FOUL WATER PRESSURE LINE (HDPE)
- FOUL WATER INTERMEDIATE BUFFER LINE (HDPE)
- WSHD LINE (HDPE)
- FLOW DIRECTION
- MANHOLE 1400x1400mm WITH CAST IRON COVER (D400)
- VALVE NORMALLY CLOSED
- UNDERGROUND VALVE WITH INDICATOR POST
- GATE VALVE KENNEDY 7701 WITH P.1 PLATE PN16
- INDICATOR POST KENNEDY FIG. 2945A (OR EQUAL)
- BODY CAST IRON ASTM A125 CLASS B
- SLUICE GATE
- STREET GULLY 300x450 WHERE INDICATED
- CLEAN WATER DISCHARGE POINT (2)
- CHECK VALVE
- SUBMERGED SEWER PUMP (25 m<sup>3</sup>/h)
- INSIDE TOP

REFERENCE DRAWINGS

HHTT-KH-016305	UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 1
HHTT-KH-016306	UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 2
HHTT-KH-016307	UNDERGROUND ROAD SECTIONS PART 3
HHTT-KH-016311	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 1
HHTT-KH-016312	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 2
HHTT-KH-016313	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 3
HHTT-KH-016316	UNDERGROUND GENERAL SEWER LAYOUT PART 4
HHTT-KH-016315	UNDERGROUND SEWER DETAILS 1
HHTT-KH-016316	UNDERGROUND SEWER DETAILS 2
HHTT-KH-016317	CLEAN AND FOUL WATER SUMPS

RELEASED FOR DETAIL DESIGN

**KH**Engineering 67620-D-1416-1100-363

2	11-10-2019	REFERENCES ADDED	BSC	RIW	RIW/SL
1	15-10-2019	REVISED AS INDICATED	EPA	RIW	RIW
0	05-01-2019	FOR DETAIL DESIGN	EPA	RIW	RIW
REV.	DATE	DESCRIPTION	DRAWN	CHECK	APPROV.
PROJECT: HHTT					
CLIENT: HES Hartel Tank Terminal B.V.					
TITLE: GENERAL LAY OUT UNDERGROUND FOUL WATER SEWER LAYOUT (PART 3)					
PROJ. No: 67620-001			SCALE: 1:500		
CLIENT PROJ. No: 1			SHEET: 1/1		
DRAWING No: HHTT-KH-016363			REV: 2		

**HES**  
HES Hartel Tank Terminal  
Released for Detail Design  
16 October 2019  
HHTT Document Control



## **Bijlage**

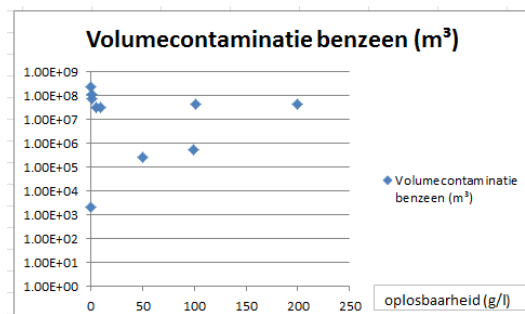
### **3. Afwegingen / onderbouwingen mbt selectie en modellering**

### Effect van de oplosbaarheid van benzeen op de volumecontaminatie

Uit testen met de Proteus III modellering is gebleken dat er verhoogde risico's ontstaan voor volumecontaminatie veroorzaakt door de standaard stofeigenschappen van benzeen in Proteus III. Benzeen is een vluchtige drijfslaagvormende stof en is een zeer hoge volumecontaminatie opmerkelijk!

In theorie zal een stof naar mate het beter oplost in water een hogere volumecontaminatie veroorzaken. Dit strookt dus niet deze analyse van de Proteusberekeningen.

Uit testen naar het effect van de oplosbaarheid op de volumecontaminatie blijkt dat de oplosbaarheid van 0,5 tot 1,8 g/l (standaard in Proteus III) een zeer hoge volumecontaminatie opleveren en niet reëel zijn vergeleken met oplosbaarheden van 50 g/l of 100 g/l. De reden voor de hoge volumecontaminatie is gerelateerd aan de hoge BZV-waarde van 2.15.







Gezien het feit dat benzeen een vluchtige drijfslaagvormende stof is op basis van deze analyse voorgesteld de oplosbaarheid van benzeen te verlagen naar 0,4 g/l waardoor Proteus III benzeen ook vooral als drijfslaagvormende stof beschouwd. Zie onderstaande testen met Proteus resultaten bij een voorbeeld bedrijf.

Oplosbaarheid benzeen	Volumecontaminatie berekend met Proteus III								
0,4 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verwaarloosbaar	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	2.125E+3
0,5 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	2.361E+8
1 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	1.181E+8
1.7 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	6.945E+7
5 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	3.150E+7
10g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	3.150E+7
50 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Acceptabel	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	2.657E+5
99 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Acceptabel	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	5.260E+5
101 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	4.208E+7
1000 g/l	Kwalificatie	Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomboute	Frequentie [1/j]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m3]
	Verhoogd risico	tankput 18	Opslagtank 1814	Topping	Benzeen	Tankput 18(O)>...	5.000E-6	1.019E+6	4.208E+7





A1.29 (b) **Hazardous to the aquatic environment, long-term (chronic)** (see Chapter 4.1 for classification criteria)

Classification		Labelling				Hazard statement codes
Hazard class	Hazard category	Pictogram		Signal word	Hazard statement	
		GHS	UN Model Regulations <sup>a</sup>			
Hazardous to the aquatic environment, long-term (Chronic)	Chronic 1			Warning	Very toxic to aquatic life with long lasting effects	H410
	Chronic 2			No signal word	Toxic to aquatic life with long lasting effects	H411
	Chronic 3	No pictogram	Not required	No signal word	Harmful to aquatic life with long lasting effects	H412
	Chronic 4	No pictogram	Not required	No signal word	May cause long lasting harmful effects to aquatic life	H413

<sup>a</sup> For categories 1 and 2, under the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations, the pictogram is not required if the substance presents any other hazards covered by UN Model Regulations. If no other hazard is presented, this pictogram is required as a mark in addition to the UN Model Regulations Class 9 label.

A1.29 (a) **Hazardous to the aquatic environment, short-term (acute)** (see Chapter 4.1 for classification criteria)

Classification		Labelling				Hazard statement codes
Hazard class	Hazard category	Pictogram		Signal word	Hazard statement	
		GHS	UN Model Regulations <sup>a</sup>			
Hazardous to the aquatic environment, short-term (Acute)	Acute 1			Warning	Very toxic to aquatic life	H400
	Acute 2	No pictogram	Not required	No signal word	Toxic to aquatic life	H401
	Acute 3	No pictogram	Not required	No signal word	Harmful to aquatic life	H402

<sup>a</sup> For Category 1, under the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations, the pictogram is not required if the substance presents any other hazards covered by UN Model Regulations. If no other hazard is presented, this pictogram is required as a mark in addition to the UN Model Regulations Class 9 label.

#### 4.1.2.14 The classification criteria for substances diagrammatically summarized

Table 4.1.2: Classification scheme for substances hazardous to the aquatic environment

Classification categories			
Short-term (acute) hazard (Note 1)	Long-term (chronic) hazard (Note 2)		
	Adequate chronic toxicity data available		Adequate chronic toxicity data not available (Note 1)
	Non-rapidly degradable substances (Note 3)	Rapidly degradable substances (Note 3)	
<b>Category: Acute 1</b> $L(E)C_{50} \leq 1.00$	<b>Category: Chronic 1</b> $NOEC \text{ or } EC_x \leq 0.1$	<b>Category: Chronic 1</b> $NOEC \text{ or } EC_x \leq 0.01$	<b>Category: Chronic 1</b> $L(E)C_{50} \leq 1.00$ and lack of rapid degradability and/or $BCF \geq 500$ or, if absent $\log K_{ow} \geq 4$
<b>Category: Acute 2</b> $1.00 < L(E)C_{50} \leq 10.0$	<b>Category: Chronic 2</b> $0.1 < NOEC \text{ or } EC_x \leq 1$	<b>Category: Chronic 2</b> $0.01 < NOEC \text{ or } EC_x \leq 0.1$	<b>Category: Chronic 2</b> $1.00 < L(E)C_{50} \leq 10.0$ and lack of rapid degradability and/or $BCF \geq 500$ or, if absent $\log K_{ow} \geq 4$
<b>Category: Acute 3</b> $10.0 < L(E)C_{50} \leq 100$		<b>Category: Chronic 3</b> $0.1 < NOEC \text{ or } EC_x \leq 1$	<b>Category: Chronic 3</b> $10.0 < L(E)C_{50} \leq 100$ and lack of rapid degradability and/or $BCF \geq 500$ or, if absent $\log K_{ow} \geq 4$
	<b>Category: Chronic 4 (Note 4)</b> Example: (Note 5) No acute toxicity and lack of rapid degradability and $BCF \geq 500$ or, if absent $\log K_{ow} \geq 4$ , unless $NOECs > 1 \text{ mg/l}$		

Eigenschap	Eenheid	Modelstof K1 (benzine)	Echa	MSDS'en diverse producten				MSDS'en van additieven										
Modelstof voor:		(K0*) Nafta, (K1) Benzine, Additieven, Pygas, (K2) Kerosine/ Jet Fuel/ Gasoline	Solvent naphta (CAS: 64742-95-6); C <sub>36</sub> H <sub>48</sub>	BP Euro 95, typical K0 fuel MSDS  (tox based on naphta)	C9 aromatics Typical K2 fuels	Pygas	Mixed aroma, typical K0 fuel	Cepro 100	OFl-7620	CI5100	HFA62	HFA1026	HFA2077	HFA4114	HFA8055	SR51	SR1690	Stadic
H-zinnen (cf. GHS) irt ecotoxiciteit		H411	H411	R51/53	-	H411	H411	-		-	H411	H412	-	H411	H411	R51/53	R51/53	R52/53
LC50, vis	[mg/l]	8,2	8,2 - 10	2 – 5		1			2 – 5								7,72	
Blootstellingsduur LC50,	[uur]	96	96	96		96			96								96	
EC50, daphnia	[mg/l]	4,5	4,5	3 – 10		1,2			3 – 10								3,6	
Blootstellingsduur EC50,	[uur]	48	48	48		48			48								48	
IC50, alg	[mg/l]	3,7	3,7	1 – 3		1,8			1 – 3								1	
Blootstellingsduur IC50,	[uur]	96	96	72		96											72	
IC50, bacterie	[mg/l]	15,41	15,41				15,41 (naphta)											
Blootstellingsduur IC50,	[uur]	40	40				40											
BZV <sup>1)</sup>	[g/g]	2	>1,5															
Molecuulmassa	[g/mol]	144						144										
Dichtheid	[g/l]	700	620 - 880	720 - 755	870 - 890	860		715	910	963	800 - 1010	1029	930 - 950	900-910	910-940	n.a	850-980	920
Oplosbaarheid	[g/l]	>0,4**)	insoluble	partially	very slightly			>0,4**)	insoluble	12.600		Not miscible	Not miscible	Not miscible	Not miscible	n.a		Partially
LogPOW(a)		4,5	?	-0.77 - 7	LogKO W: >3			4,5	n.a.							n.a		
Dampdruk	[kPa]	10	240 bij 38 °C	34,907 – 99,734			4 - 240	16		0,036		0,5	2,9	0,5	0,5	n.a		4,6 – 5,5
Vlampunt	[°C]	<21	<0 - <55	-20		<21	- 23	<21	>63	80		48	13,5	53	48	n.a	>20	6

Toelichting:

Donkergeel: stofeigenschappen te hanteren in het rekenmodel MRA (en andere studies)

Lichtgroen-grijs (ECHA): basisinformatie voor de gehanteerde stofeigenschappen (primair uitgangspunt)

Groen: MSDS'en en andere informatiebronnen. Aanvullend gebruikt als ECHA onvoldoende info geeft.

Eigenschap	Eenheid	K3 (diesel)	Echa	MSDS			Echa	MSDS	Toxic.nl	t-BE's	Echa		MSDS		Methanol	Echa	K3 (FAME)	MSDS / intern RHDHV
Modelstof voor:		(K3) Diesel, Gasoil (K4)	Diesel	Diesel, fuels	Gasoil	Ethanol	Ethanol	Ethanol	Ethanol	MTBE, ETBE	MTBE	ETBE	MTBE	ETBE	-	Methanol	Biobrandstoffen	FAME
H-zinnen (cf. GHS) irt ecotoxiciteit		H411	H411	H410	H410	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LC50, vis	[mg/l]	21	21-65			14.200	14.200 – 15.300	14.200 – 15.300		574	574 - 672	574 - 974	672 (fresh water) ) 574 (marine)	>974.1 mg/l	15.400	15.400	10.000	10.000
Blootstellingsduur LC50, vis	[uur]	96	96			96	96	96		96	96	96	96	96	96	96	48	48
EC50, daphnia	[mg/l]	68	68-210			5.012	5.012	5.012		110	472	110	472 (fresh water)	110	18.260	18.260	2.504	2.504
Blootstellingsduur EC50, daphnia	[uur]	48	48			48	48	48		48	48	48	48	48	96	96	48	48
IC50, alg	[mg/l]	10	10-78			275	275	675		491	491	1100			22.000	22000	73.729	73.729
Blootstellingsduur IC50, alg	[uur]	72	72			72	72	96		96	96	72			96	96	72	72
IC50, bacterie	[mg/l]	-	-			5.800	5.800			510	710	510			1.000	1.000	5.250	5.250
Blootstellingsduur IC50, bacterie	[uur]	-	-			4	4			16	18	16			3	3	16	16
BZV <sup>*)</sup>	[g/g]	2	100% in water			1,2	1,067 – 1,236			0,24	0,24	0,178			1,5	1,067-100%	2,5	2,5
Molecuulmassa	[g/mol]	144				46,1	46,1		46,1	88,15	88,15	102		102	32,05		144	144
Dichtheid	[g/l]	800	800 - 910	800 - 910	820 - 860	789	789	780	800	740	740	750		750	790	790	720	720
Oplosbaarheid	[g/l]	1*10-6		insoluble	insoluble	789	789	789.6	789	41,85	41,85	10 – 29,8	41,85	16,4	1.000	1.000 (volledig)	0,023	0,023
LogPOW(a)		4,5			2 to 7	-0,35	-0,35	-0,31		1,06	1,06	1,48		1.48	-0,77	-0,77	6,2	6,2
Dampdruk	[kPa]	0,4	0,4			5,726	5,726	5,774	5,7	33	33	17	32,91	17	16,9	16,9	0,1	0,1
Vlampunt	[°C]	>55	56 - 69	> 56	>55	<21	12,85 -13	12 - 14	13	<21	-28	-19	-28	-19	<21	9,7	>100	>100

## **Bijlage**

### **4. Benadering mengsels Gasoline MTBE**

- Notitie BG7849...beoordeling voorgenomen scenario 2020 vs. MRA2017
- Proteus-rapportage "TP02 en TP03 mengselbenadering, versie 2020-10-01" (Ter onderbouwing van de memo)

## Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Industry & Buildings

Aan: HES Hartel Tank Terminal B.V.  
Van: [REDACTED]  
Datum: 3 september 2020  
Kopie: [REDACTED]  
Ons kenmerk: BG7849IBNT2006240924  
Classificatie: Project gerelateerd

**Onderwerp: Verkenning gevolgen opslag MTBE in TP02 en TP03 voor de risico's voor het oppervlaktewater**

---

### 1. Aanleiding

Aan HES Hartel Tank Terminal BV (hierna te noemen: HHTT) is in 2018 een omgevingsvergunning verleend (kenmerk 999947447\_9999465448). Een Milieurisicoanalyse (MRA) (14 juni 2017) is onderdeel van de vergunningaanvraag. Gestuurd door de minimalisatie verplichting voor (p)ZZS heeft HHTT de afgelopen maanden verkend of het mogelijk is MTBE in tankput (TP02 en) TP03 op te slaan. In deze notitie heeft Royal HaskoningDHV de consequenties van de wijzigingen op de MRA verkend.

Op 11 mei 2020 heeft Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid aan HHTT een reactie opgestuurd (kenmerk RWSZ2020-00006382) op de door HHTT opgestelde oplegnotitie MRA HES Hartel Tank Terminal dd 17 december 2019, waarbij ook wordt gerefereerd aan de adviesbrief van 24 augustus 2017 met betrekking tot de MRA van 14 juni 2017. In de uit te werken volledige MRA zal deze reactie worden verwerkt. Deze notitie beperkt zich tot de wijzigingen van de MRA als gevolg van de voorgenomen wijzigingen.

### 2. Wijziging van de milieurisico's als gevolg van de voorgenomen wijzigingen

De conclusies ten aanzien van de te verwachten milieurisico's in het voorgenomen scenario 2020 zijn samengevat:

- De risico's voor drijfvaagvorming komen overeen met de vergunde situatie (MRA 2017).
- De opslag van Ethanol en Methanol in TP03 zorgt voor een verhoogd risico voor volumecontaminatie.
- De correctie van de resultaten met een correctiefactor op basis van het Deltares-onderzoek leidt tot lagere milieurisico's. De kwalificatie van het milieurisico (verhoogd, acceptabel) blijft echter gelijk.
- Het toepassen van de faalkansreductie op basis van de RWS (TNO)-methodiek voor het waarderen van risicoreducerende maatregelen leidt tot een milieurisico in het acceptabele gebied voor drijfvaagvorming en in het verwaarloosbare gebied voor volumecontaminatie voor de opslag van gasoline/MTBE-mengsels.

**NB.** Uitgangspunt bij deze conclusies is dat Proteus niet geschikt is om mengsels die bestaan uit goed- en niet goed oplosbare stoffen te modelleren en dat derhalve op basis van de effecten van de singuliere stoffen het risico van het mengsel mag worden beoordeeld.

#### Leeswijzer

Onderstaande paragrafen lichten deze conclusies toe. Paragraaf 3 beschrijft de voorgenomen wijzigingen. Paragraaf 4 gaat in op de uitgevoerde berekeningen van de milieurisico's als gevolg van deze wijzigingen. Paragraaf 5 gaat in op de mitigerende maatregelen, specifiek de invloed van de configuratie van de tankputten (op basis van Deltares-onderzoek) en de waardering van technische en organisatorische maatregelen in de vorm van faalkans-reductie (RWS (TNO)-methodiek).

### 3. Overzicht wijzigingen HHTT

Het voorgenomen scenario 2020 betreft de opslag van Gasoline met 5% MTBE en Gasoline met 30%MTBE in plaats van opslag van een benzine/gasoline-mengsel. Daarnaast overweegt HHTT de opslag van Ethanol en Methanol in TP03. Tabel 1 geeft een overzicht van het voorgenomen scenario 2020 in vergelijking met de vergunde situatie 2018 (MRA 2017).

**Tabel 1 Voorgenomen wijzigingen opslagtanks TP02 en TP03**

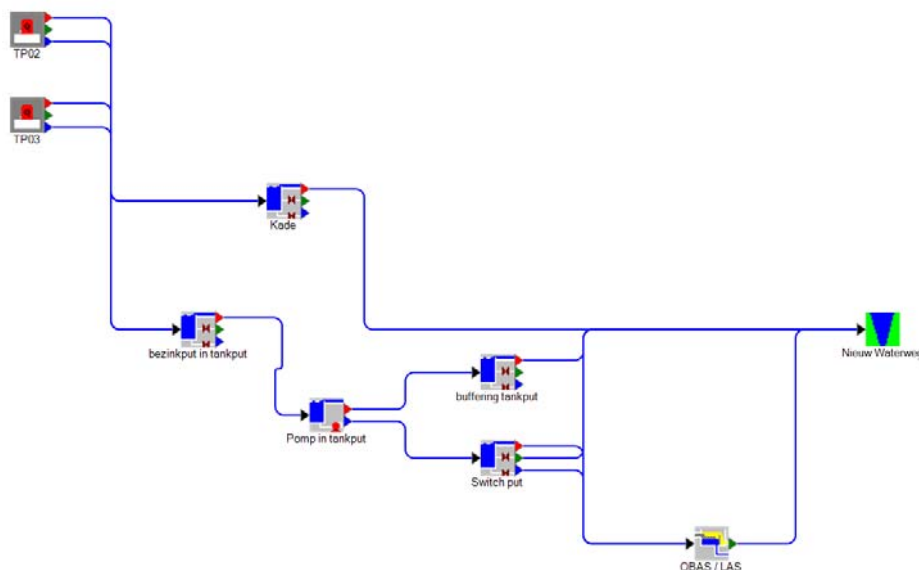
Tanknummer	MRA2017		Voorgenomen scenario 2020	
	stof	Volume [m³]	Stof	Volume [m³]
TK0201	benzine	10000	gasoline 30 % MTBE	10000
TK0202	benzine	10000	gasoline 30 % MTBE	10000
TK0203	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0204	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0205	benzine	40000	gasoline 30 % MTBE	40000
TK0206	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0207	benzine	20000	gasoline 30 % MTBE	20000
TK0208	benzine	40000	gasoline 30 % MTBE	40000
TK0301	gasoline	20000	MTBE 100 %	20000
TK0302	gasoline	20000	MTBE 100 %	20000
TK0303	gasoline	20000	MTBE 100 %	20000
TK0304	gasoline	20000	ETBE	20000
TK0305	gasoline	20000	Ethanol	20000
TK0306	gasoline	20000	gasoline Max 5% MTBE (VRU)	20000
TK0307	gasoline	10000	Methanol	10000
TK0308	gasoline	5000	gasoline Max 5% MTBE (VRU)	5000

### 4. Milieurisico's MRA 2017 en voorgenomen scenario 2020

#### Afstroomroutes TP02 en TP03, Vereenvoudigd rekenmodel

Een onvoorziene lozing als gevolg van een incident stroomt af op de Nieuwe-Waterweg. Figuur 1 is het uitgekilde rekenmodel met tankput TP02 en TP03, gebaseerd op de MRA 2017. Voor het voorgenomen scenario 2020 is uitgegaan van hetzelfde ontwerp van de tankputten en het rioleringsstelsel.

**Figuur 1 Rekenmodel met tankput TP02 en TP03 (basis: MRA 2017)**



### **Stofeigenschappen**

Voor het vaststellen van de risico's voor het oppervlaktewater maakt de MRA 2017 gebruik van de modelstoffen MTBE, K1 (benzine), K1 (ethanol), K3 (diesel) en K3 (FAME). Deze stofeigenschappen zijn ook van toepassing op de mogelijke varianten. Voor de inschatting van de milieurisico's van de mengsels van gasoline en MTBE zijn twee benaderingen uitgewerkt:

#### *I. Mengselbenadering*

Voor Gasoline 5% MTBE en Gasoline30% MTBE is in Proteus een mengsel aangemaakt op basis van de modelstoffen K1 (benzine) en MTBE. Proteus definieert een mengsel als een enkele stof met uniforme eigenschappen op basis van het (omgekeerd) gewogen gemiddelde van de componenten. Het model koppelt daarmee de relatief grote oplosbaarheid van MTBE aan de relatief hoge toxiciteit van gasoline (K1-benzine).

#### *II. Beoordeling bijdrage individuele componenten*

In werkelijkheid hebben individuele componenten specifieke chemische en fysische eigenschappen en verliezen ze deze niet als zij onderdeel worden van een mengsel. De uitkomsten van Proteus voor mengsels kunnen hierdoor sterk afwijken van de daadwerkelijke effecten. Het toepassen van de MFT-unit binnen het programma Proteus maakt het mogelijk de impact van de individuele componenten in het mengsel te bepalen en deze vervolgens voor de beoordeling samen te stellen tot één uitkomst.

Bijlage 1 geeft het overzicht van de eigenschappen van de modelstoffen gehanteerd in de MRA 2017 en de door Proteus berekende eigenschappen van de mengsels.

### **Beschouwing Risico's TP02 en TP03**

Bijlage 2 geeft een overzicht van de (verhoogd risico) rekenresultaten, inclusief de MSI-grafieken en een kwalitatieve vergelijking van de resultaten. Proteus berekent zowel op basis van de uitgangspunten van de MRA 2017, als voor het voorgenomen scenario 2020, verhoogde risico's. Alle verhoogde risico's zijn het gevolg van topping.



In de MRA 2017 betreft het enkel verhoogde risico's voor drijfslagvorming. Bij het voorgenomen scenario 2020 betreft het ook verhoogde risico's voor volumecontaminatie bij het mengsel Gasoline 30% MTBE, uitgaande van de "mengsel-benadering". Daarnaast is sprake van een verhoogd risico voor volumecontaminatie als gevolg van de opslag van ethanol en methanol in TP03.

Opvallend bij de beschouwing van de resultaten is dat zowel de "pure" stof gasoline (K1-benzine) als de "pure" stof MTBE (alleen) leiden tot een verhoogd risico voor drijfslagvorming, terwijl het mengsel (30% MTBE) ook tot een verhoogd risico voor volumecontaminatie leidt. De MFT-benadering is toegepast voor T208 en T205, de opslagtanks die zowel voor volumecontaminatie als drijfslagvorming de hoogste verhoogde risico's geven voor Gasoline 30% MTBE (zie ook Bijlage 2).

In de MFT-unit zijn de in de Bijlage 2 (tabel B.2.2) weergegeven uitgestroomde massa's, frequentie en uitstroomtijd voor T208 (Gasoline 30% MTBE) opgenomen. Deze resultaten zijn hetzelfde als voor T205. De berekening is vervolgens uitgevoerd voor de gewichtsfractie MTBE en de gewichtsfractie benzine. Tabel 2 geeft het overzicht van de berekende resultaten.

**Tabel 2 Rekenresultaten "mengsel-benadering" vs MFT-benadering**

Installatie	Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie [1/jr]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m <sup>3</sup> ]	MSI	Uit stroom tijd [s]	Oever contaminatie [m]	
<b>Rekenresultaat Proteus mbt T208 en T205 (mengsel-benadering)</b>										
205/208	Topping	G. 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nw Waterweg	5,00E-06	1,65E+07	1,38E+08	9,18E+00	60		Verhoogd
205/208	Topping	G. 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nw Waterweg	5,00E-06	1,65E+07		1,91E+00	60	24113	Verhoogd
<b>Beoordeling risico's mengsel mbv MFT-unit</b>										
MFT T208	*)	K1 (benzine)	T208 70% K1 Benzine[B]->Nw Waterweg	5,00E-06	1,16E+07		1,35E+00	60	17004	Verhoogd
MFT T208	*)	MTBE	T208 30% MTBE[B]->Nw Waterweg	5,00E-06	4,95E+06		5,57E-01	60	7041	Verhoogd
MFT T208	*)	K1 (benzine)	T208 70% K1 Benzine[B]->Nw Waterweg	5,00E-06	1,16E+07	1,05E+05	6,98E-03	60		Acceptabel

\*) Niet nader op te geven scenario cf. toepassing MFT-Unit

Tabel 2 geeft de volgende inzichten:

- De opslag van gasoline 30% MTBE in T205 en T208 leidt bij de modellering van de afzonderlijke stoffen met behulp van de MFT-unit tot een verhoogd risico voor zowel MTBE als voor Benzine voor drijfslagvorming.
- Bij elkaar opgeteld (17004+7041=24113) komen de risico's voor drijfslagvorming van MTBE en Benzine overeen met de risico's op drijfslagvorming van het mengsel Gasoline 30% MTBE.
- De risico's van de fractie Benzine in het Gasoline 30% MTBE- mengsel liggen in het acceptabele gebied voor volumecontaminatie.

## 5. Mitigerende maatregelen

### Specifieke dimensies tankput en opslagtanks (Onderzoek Deltares)

De verhoogde risico's zijn het gevolg van topping: product slaat over de tankputmuur bij het vrijkomen van de inhoud van de opslagtank als gevolg van volledig of gedeeltelijk falen. Deltares heeft in opdracht van Rijkswaterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de representativiteit van de rekenresultaten van Proteus voor het scenario topping ('Onderzoek naar overslag als gevolg van falen van verticale opslagtanks', Deltares 2010, 1203189-000; te downloaden op [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)). De resultaten van Proteus zijn getoetst met ComFLOW, een methode waarmee de stroming van een vloeistof met een willekeurige configuratie van het vrij oppervlak kan worden gesimuleerd. Het blijkt dat in sommige situaties de door Proteus berekende risico's voor topping hoger zijn dan vastgesteld met ComFLOW.

Op basis van het Deltares-rapport kan vastgesteld worden in hoeverre Proteus afwijkt voor een specifieke configuratie bij HHTT. Het Deltares-rapport beschouwt een aantal voorbeeld cases. De case die het meeste aansluit bij de situatie bij HHTT bepaalt met welke factor de effecten gecorrigeerd kunnen worden. Om de juiste case te selecteren moeten een aantal aspecten vastgesteld worden:

- De hellingshoek van de tankput (°);
- De verhouding tussen opvang in de tankput en het volume van de specifieke tank ( $V_p/V_t$ );
- De verhouding tussen de radius van de tank en de vloeistofhoogte ( $R/H$ );
- De tankputwand hoogte in verhouding tot de vloeistofhoogte ( $h/H$ ).

Tabel 3 Eigenschappen opslagtanks' geeft deze eigenschappen voor de opslagtanks met het hoogste milieurisico (T205, T208 en T306).

**Tabel 3 Eigenschappen opslagtanks HHTT**

Case	Wandhelling [°]	$V_p/V_t$ [%]	$R/H$ [-]	$h/H$ [-]	$h$ [m]	$H$ [m]	$R$ [m]	$V_p$ [m <sup>3</sup> ]	$V_t$ [m <sup>3</sup> ]	Representatieve case Deltares rapport WH 90°
T205	90	102	0,62	0,10	3,3	32	19,95	40893	40000	A
T208	90	102	0,62	0,10	3,3	32	19,95	40893	40000	A
T306	90	110	0,44	0,08	2,6	32	14,15	21994	20000	A

Uitgaande van de overslag percentages in Tabel A1, A2 en A3 van het Deltares-rapport is de afwijking van Proteus bij 90° wandhelling gemiddeld 18%. In Tabel 4 staan de risico's voor het oppervlaktewater na de gecorrigeerde uitstroming voor opslagtank T205 en T208 (Gasoline 30% MTBE).

**Tabel 4 Correctie resultaten obv Deltares-onderzoek**

Installatie	Scenario	Stof	Afstromroute	Frequentie [1/jr]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m <sup>3</sup> ]	MSI	Uit stroom tijd [s]	Oever contaminatie [m]	Kwalificatie
<b>Rekenresultaat Proteus mbt T208 en T205 (MFT-benadering)</b>										
MFT T208	*)	K1 (benzine)	T208 70% K1 Benzine[B]->Nw Waterweg	5,00E-06	1,16E+07		1,35E+00	60	17004	Verhoogd
Berekende waarden na correctie conform Deltares-rapport					9,51E+06		1,11E+00		14000	Verhoogd
MFT T208	*)	MTBE	T208 30% MTBE[B]->Nw Waterweg	5,00E-06	4,95E+06		5,57E-01	60	7041	Verhoogd
Berekende waarden na correctie conform Deltares-rapport					4,06E+06		4,57E-01		5775	Verhoogd
MFT T208	*)	K1 (benzine)	T208 70% K1 Benzine[B]->Nw Waterweg	5,00E-06	1,16E+07	1,05E+05	6,98E-03	60		Acceptabel
Berekende waarden na correctie conform Deltares-rapport					9,51E+06	8,62E+04	5,74E-03			Acceptabel

Opmerking toegevoegd op 11 februari 2021:

De afwijkingen in Tabel A1 (volledig falen), Tabel A2 (falen lasnaad) en Tabel A3 (falen aanhechting bodem/zijwand) van het Deltares rapport bedragen respectievelijk 11%, 13% en 31%. De bovengenoemde scenario's betreffen het volledig falen. De berekende correctie is dus overschat (18% in plaats van 11%). In de berekening opgenomen in de rapportage onder paragraaf 7.3.1 is dit gecorrigeerd.

## Faalkans risico-unit

TNO heeft in opdracht van Rijkswaterstaat een methodiek ontwikkeld om de invloed van om risicoreducerende maatregelen op de frequentie van de scenario's 'instantaan falen' en 'continu falen' van atmosferische opslagtanks te waarderen (Beoordeling van reductiefactoren op de faalkans van atmosferische opslagtanks, TNO-060-UT-2011-01484, 23 augustus 2011, te downloaden op [www.helpdeskwater.nl](http://www.helpdeskwater.nl)). Deze methode beoordeelt of de aanvullende maatregelen ingrijpen op de basisoorzaken, die mogelijk kunnen bijdragen aan het faalscenario.

Voor het kwantitatief waarderen van de maatregelen worden de volgende stappen doorlopen:

1. Verdeling van de vastgestelde faalfrequentie van de installatie over de relatieve bijdragen van de verschillende, uit casuïstiek afgeleide, basisoorzaken.
2. Vaststellen wat de specifieke bijdrage is van de basisoorzaak aan de faalfrequentie van de betreffende installatie.
3. Kwantitatieve waardering van de effectiviteit van risico reducerende maatregelen die aanvullend op de stand der techniek worden aangebracht.
4. De resulterende faalfrequentie vaststellen en de invloed op de milieubelasting.

Deze methodiek is toegepast op het nieuw te bouwen tankenparken van HHTT. De te implementeren technische- en organisatorische risico reducerende maatregelen zijn op basis van het effect gewaardeerd en de faalfrequentie van de opslagtanks is opnieuw vastgesteld. De maatregelen voor het nieuwe tankenpark zijn:

- Corrosie toeslag;
- Scheurnaden;
- Ventilatiecapaciteit;
- RBI (Risk Based Inspection);
- Betonnen plaat op palen;
- Continu controle op bodemdren;
- Veiligheidsmanagementsysteem.

De standaard faalkans van een opslagtank in Proteus is  $5,0 \cdot 10^{-6}$ . De frequentie van het instantaan falen na de realisatie van de maatregelen is vastgesteld op  $2,1 \cdot 10^{-7}$ . Voor het beoordelen van de verhoogde risico's ten gevolge van het scenario topping is uitgegaan van dezelfde reductiefactor.

Tabel 5 geeft de uitwerking voor opslagtank T208 (tevens representatief voor T205).

**Tabel 5 Correctie resultaten obv faalkansreductie agv risicoreducerende maatregelen**

Installatie	Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie [1/jr]	Massa uitstroom [kg]	Volume contaminatie [m <sup>3</sup> ]	MSI	Uit stroom tijd [s]	Oever contaminatie [m]	
Beoordeling risico's mengsel mbv MFT-unit										
MFT T208	*)	K1 (benzine)	T208 70% K1 Benzine[B]->Nw	2,10E-07	1,16E+07		1,35E+00	60	17004	Acceptabel
MFT T208	*)	MTBE	T208 30% MTBE[B]->Nw Waterweg	2,10E-07	4,95E+06		5,57E-01	60	7041	Acceptabel
MFT T208	*)	K1 (benzine)	T208 70% K1 Benzine[B]->Nw	2,10E-07	1,16E+07	1,05E+05	6,98E-03	60		Verwaarloosbaar

## **BIJLAGE 1 Stofeigenschaften**

**Tabel B.1.1. Stofeigenschappen Modelstoffen MRA2017**

Eigenschap	Eenheid	Modelstoffen				
		MTBE	K1(benzine)	K1 (ethanol)	K3 (diesel)	K3 (FAME)
UN-nummer		2398	1203	1977	1202	
CAS nummer						
LC50 vis	mg/l	7,060E+2	1.000E+1	1,408E+4	1,000E+1	
Blootstellingsduur LC50 vis	uur	9,600E+1	9,600E+1	9,600E+1	9,600E+1	0,000E+0
EC50 Daphnia	mg/l	4,720E+2	4.500E+0	9,510E+3	1,000E+1	2,504E+3
Blootstellingsduur EC50	uur	4,800E+1	4,800E+1	4,800E+1	4,800E+1	4,800E+1
IC50 alg	mg/l	4,510E+2	1.000E+0		1,000E+1	
Blootstellingsduur IC50 alg	uur	7,200E+1	7,200E+1	7,200E+1	7,200E+1	0,000E+0
IC50 bacterie	mg/l	3,400E+2			1,000E+1	
Blootstellingsduur IC50	uur	9,600E+1	0.000E+0	9,600E+1	7,200E+1	0,000E+0
BZV		0,000E+0	0.000E+0	9,300E-1	0,000E+0	2,500E+0
Molecuulmassa (per mol)	g	8,815E+1	1.440E+2	4,610E+1	1,440E+2	1,440E+2
Dichtheid	g/l	7,500E+2	7.150E+2	8,000E+2	8,475E+2	7,200E+2
Oplosbaarheid	g/l	5,100E+1	4.000E-1	8,000E+2	1,000E-6	1,000E-1
LogPOW(a)		9,400E-1	4.500E+0	-3,100E-1	4,500E+0	2,700E+0
Dampdruk	kPa	3,227E+1	1.600E+1	5,774E+0	1,000E-1	1,000E-1
Vlampunt		K1	K1	K1	K3	K3

Proteus berekent voor een mengsel nieuwe stofeigenschappen en creëert daarmee een fictieve enkelvoudige stof. De berekeningsgrondslag is gebaseerd op de gemiddelde waarde of de omgekeerd gemiddelde waarde, afhankelijk van de eigenschap (Zie Handleiding Proteus, paragraaf 10.2.1). Proteus berekent vervolgens de milieusico's op basis van deze fictieve enkelvoudige stof.

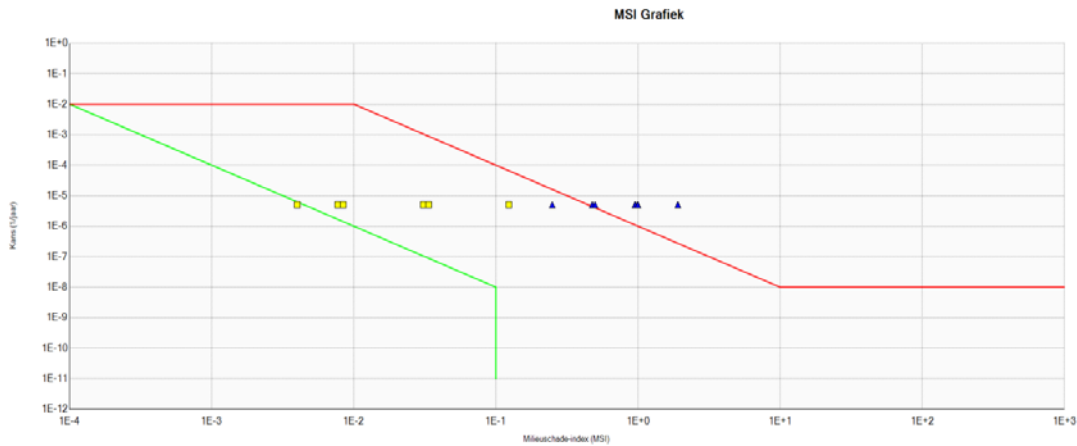
**Tabel B.1.2 Stofeigenschappen Mengsel Gasoline/Benzine MTBE 30%, 15% en 5%**

Eigenschap	Eenheid	Modelstoffen		Mengsel Gasoline/MTBE (%)		
		MTBE	K1(benzine)	30% MTBE	15% mTBE	5% MTBE
Systeemstof		0	0	1	2	3
UN-nummer		2398	1203			
CAS nummer						
LC50 vis	mg/l	7,060E+2	1.000E+1	1,420E+1	1,174E+1	1,052E+1
Blootstellingsduur LC50 vis	uur	9,600E+1	9,600E+1			
EC50 Daphnia	mg/l	4,720E+2	4.500E+0	6,402E+0	5,585E+0	4,734E+0
Blootstellingsduur EC50	uur	4,800E+1	4,800E+1			
IC50 alg	mg/l	4,510E+2	1.000E+0	4,417E +0	3,643E+0	3,262E+0
Blootstellingsduur IC50 alg	uur	7,200E+1	7,200E+1			
IC50 bacterie	mg/l	3,400E+2		2,159E+1	1,799E+1	1,618E+1
Blootstellingsduur IC50	uur	9,600E+1	9,600E+1			
BZV		0,000E+0	2.000E+0	1,400E+0	1,700E+0	1,900E+0
Molecuulmassa (per mol)	g	8,815E+1	1.440E+2	1,210E+2	1,314E+2	1,396E+2
Dichtheid	g/l	7,500E+2	7.150E+2	7,223E+2	7,186E+2	7,162E+2
Oplosbaarheid	g/l	5,100E+1	4.000E-1	1,522E+1	7,771E+0	2,849E+0
LogPOW(a)		9,400E-1	4.500E+0			
Dampdruk	kPa	3,227E+1	1.600E+1	1,132E+1	1,367E+1	1,523E+1
Vlampunt		K1	K1	K1	K1	K1

## **Bijlage 2: Rekenresultaten Proteus (Mengsel-benadering)**

## Resultaten MRA 2017 mbt TP02 en TP03

Figuur B.2.1 MSI-grafiek mbt milieurisico's TP02 en TP03 MRA2017



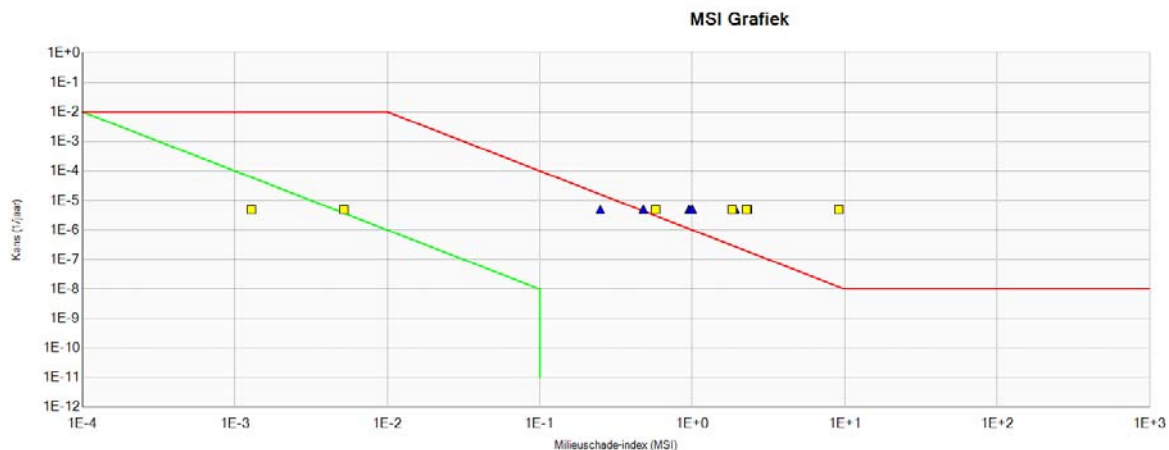
Tabel B.2.1 Verhoogde risico's t.g.v. topping TP02 en TP03

Unit	Installatie	Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	MSI	Uit stroom tijd	Oever contaminatie
					[1/jr]	{kg}		[s]	[m]
TP02	208	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	1,64E+07	1,91E+00	60	24113
TP02	205	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	1,64E+07	1,91E+00	60	24113
TP03	304	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06	9,97E-01	60	12596
TP03	305	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06	9,97E-01	60	12596
TP03	306	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06	9,97E-01	60	12596
TP03	303	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06	9,97E-01	60	12596
TP03	302	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06	9,97E-01	60	12596
TP03	301	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06	9,97E-01	60	12596
TP02	206	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,19E+06	9,54E-01	60	12057
TP02	204	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,19E+06	9,54E-01	60	12057
TP02	207	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,19E+06	9,54E-01	60	12057
TP02	203	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,19E+06	9,54E-01	60	12057
TP03	307	Topping	K1 (benzine)	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,28E+06	4,99E-01	60	6298
TP02	202	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,09E+06	4,77E-01	60	6028
TP02	201	Topping	K1 (benzine)	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,09E+06	4,77E-01	60	6028



## Resultaten voorgenomen scenario 2020 mbt TP02 en TP03

Figuur B.2.3 MSI-grafiek mbt milieurisico's TP02 en TP03 voorgenomen scenario 2020



Tabel B.2.3 Verhoogde risico's t.g.v. topping TP02 en TP03 voorgenomen scenario 2020

Unit		Scenario	Stof	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI	Uit stroom tijd	Oever contaminatie
					[1/jr]	[kg]	[m <sup>3</sup> ]		[s]	[m]
TP02	208	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	1,65E+07	1,38E+08	9,18E+00	60	
TP02	205	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	1,65E+07	1,38E+08	9,18E+00	60	
TP02	206	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06	3,44E+07	2,30E+00	60	
TP02	204	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06	3,44E+07	2,30E+00	60	
TP02	207	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06	3,44E+07	2,30E+00	60	
TP02	203	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06	3,44E+07	2,30E+00	60	
TP03	305	Topping	Ethanol	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	9,57E+06	3,39E+07	2,26E+00	60	
TP03	307	Topping	methanol	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,79E+06	2,74E+07	1,82E+00	60	
TP02	202	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,14E+06	8,61E+06	5,74E-01	60	
TP02	201	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,14E+06	8,61E+06	5,74E-01	60	
TP02	208	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	1,65E+07		1,91E+00	60	24113
TP02	205	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	1,65E+07		1,91E+00	60	24113
TP03	304	Topping	MTBE	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,86E+06		9,97E-01	60	12596
TP03	306	Topping	G MTBE 5%	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,56E+06		9,97E-01	60	12596
TP03	303	Topping	MTBE	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,86E+06		9,97E-01	60	12596
TP03	302	Topping	MTBE	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,86E+06		9,97E-01	60	12596
TP03	301	Topping	MTBE	TP03[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,86E+06		9,97E-01	60	12596
TP02	203	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06		9,54E-01	60	12057
TP02	204	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06		9,54E-01	60	12057
TP02	206	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06		9,54E-01	60	12057
TP02	207	Topping	G MTBE 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	8,27E+06		9,54E-01	60	12057
TP02	202	Topping	Gasoline 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,14E+06		4,77E-01	60	6028
TP02	201	Topping	Gasoline 30%	TP02[O]->Kade[O]->Nieuw Waterweg	5,00E-06	4,14E+06		4,77E-01	60	6028

## Kwalitatieve vergelijking van de resultaten.

Verwaarloosbare of acceptabele risico's zijn groen weergegeven. Rood betreft een verhoogd risico.

**Tabel B.2.4 Kwalitatieve vergelijking verhoogde risico's MRA 2017 en het voorgenomen scenario 2020 (Mengselbenadering)**

Tank-nummer	MRA2017: verhoogd risico agv			Voorgenomen scenario: verhoogd risico agv		
	stof	Volume contaminatie	Drijfslag vorming	Stof	Volume contaminatie	Drijfslag vorming
TK0201	benzine			G MTBE 30%		
TK0202	benzine			G MTBE 30%		
TK0203	benzine			G MTBE 30%		
TK0204	benzine			G MTBE 30%		
TK0205	benzine			G MTBE 30%		
TK0206	benzine			G MTBE 30%		
TK0207	benzine			G MTBE 30%		
TK0208	benzine			G MTBE 30%		
TK0301	gasoline			MTBE		
TK0302	gasoline			MTBE		
TK0303	gasoline			MTBE		
TK0304	gasoline			ETBE		
TK0305	gasoline			Ethanol		
TK0306	gasoline			G MTBE 5%		
TK0307	gasoline			Methanol		
TK0308	gasoline			G MTBE 5%		

# Rapportage

HHTT TP02 en TP03 mengselbenadering, 2020-10-01, 09:47:21

**NB. Deze rapportage dient enkel voor de uitwerking van voorgaande memo. Gewijzigde stofeigenschappen en (beperkte) modelaanpassingen hebben in februari 2021 een herziene berekening noodzakelijk gemaakt. Deze is opgenomen in Bijlage 7.**

**De Proteus-file zelf is derhalve niet beschikbaar gesteld.**

---

# 1 Projectgegevens

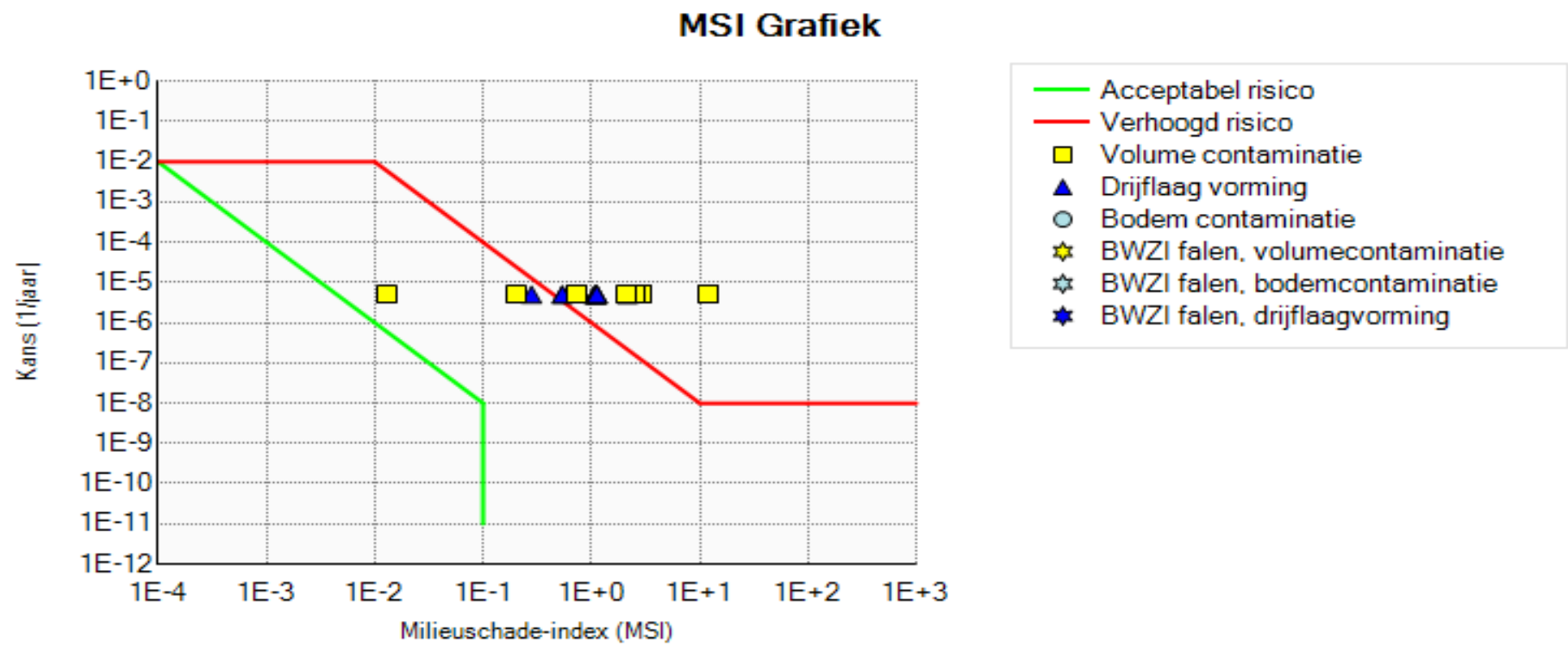
---

## 1.1 Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam	Hartel Oil Terminal	
Omschrijving	HSSE Manager	
Contactpersoon	██████████	
Telefoon	██████████████████	
EMail	rvo@hesinternational.eu	
Postadres	Beerweg	
Postcode		
Plaats	Rotterdam Maasvlakte	
UitgevoerdDoor	Royal HaskoningDHV	
VanBedrijf		
OppervlakBedrijfsterrein	0	m²
Centroïde		
X-coördinaat	0	
Y-coördinaat	0	

## 2 Executive Summary

### 2.1 MSI Grafiek



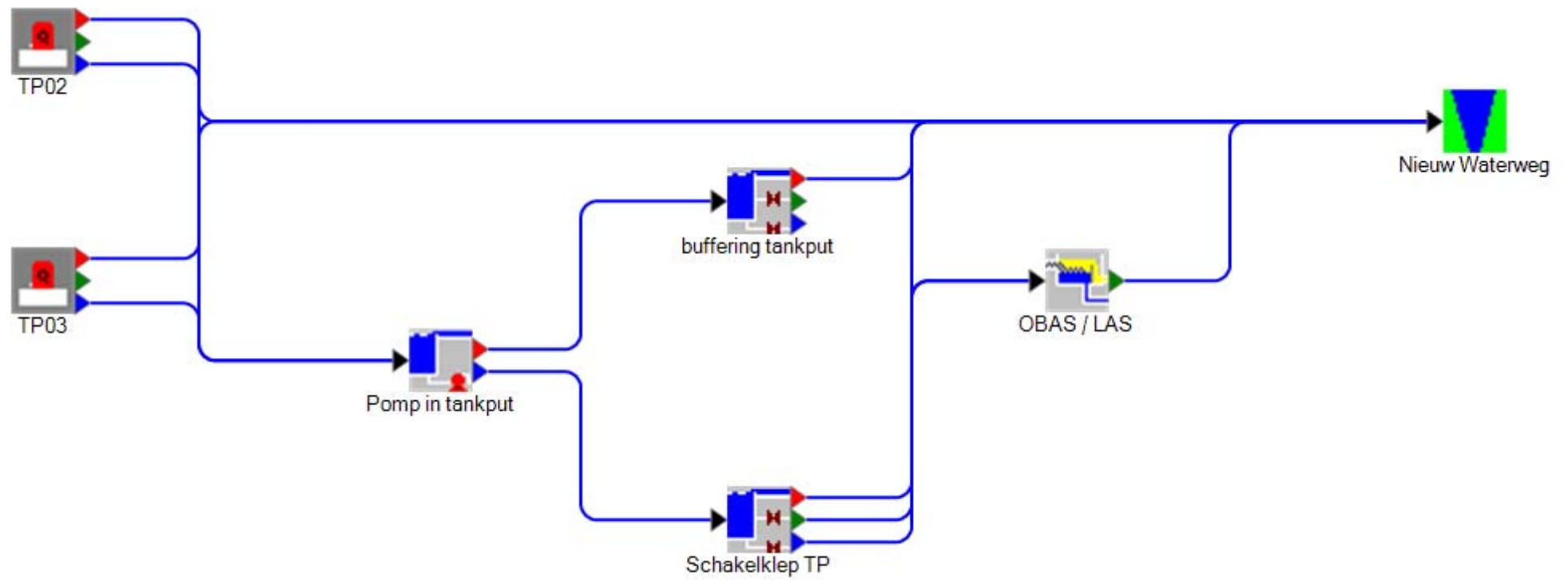
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6		5,406E-1	1,000E+0	6,828E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6	1,104E+7	7,363E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6		5,406E-1	1,000E+0	6,828E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6	1,104E+7	7,363E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7		2,162E+0	1,000E+0	2,731E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7	1,767E+8	1,178E+1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7		2,162E+0	1,000E+0	2,731E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7	1,767E+8	1,178E+1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP03,0304,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7
TP03,0305,Topping,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,079E+7	3,824E+7	2,550E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,681E+6
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,664E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,962E+9
TP03,0307,Topping,methanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,397E+6	3,084E+7	2,056E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,505E+5
TP03,0303,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7
TP03,0302,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7
TP03,0301,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7

2.3 Acceptabel risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,416E+6		2,811E-1	1,000E+0	3,551E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,406E+8
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,416E+6	1,919E+5	1,279E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,406E+8
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,664E+6	3,070E+6	2,047E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,962E+9



### 3 Schema



## 4. Volledig berekeningsresultaat

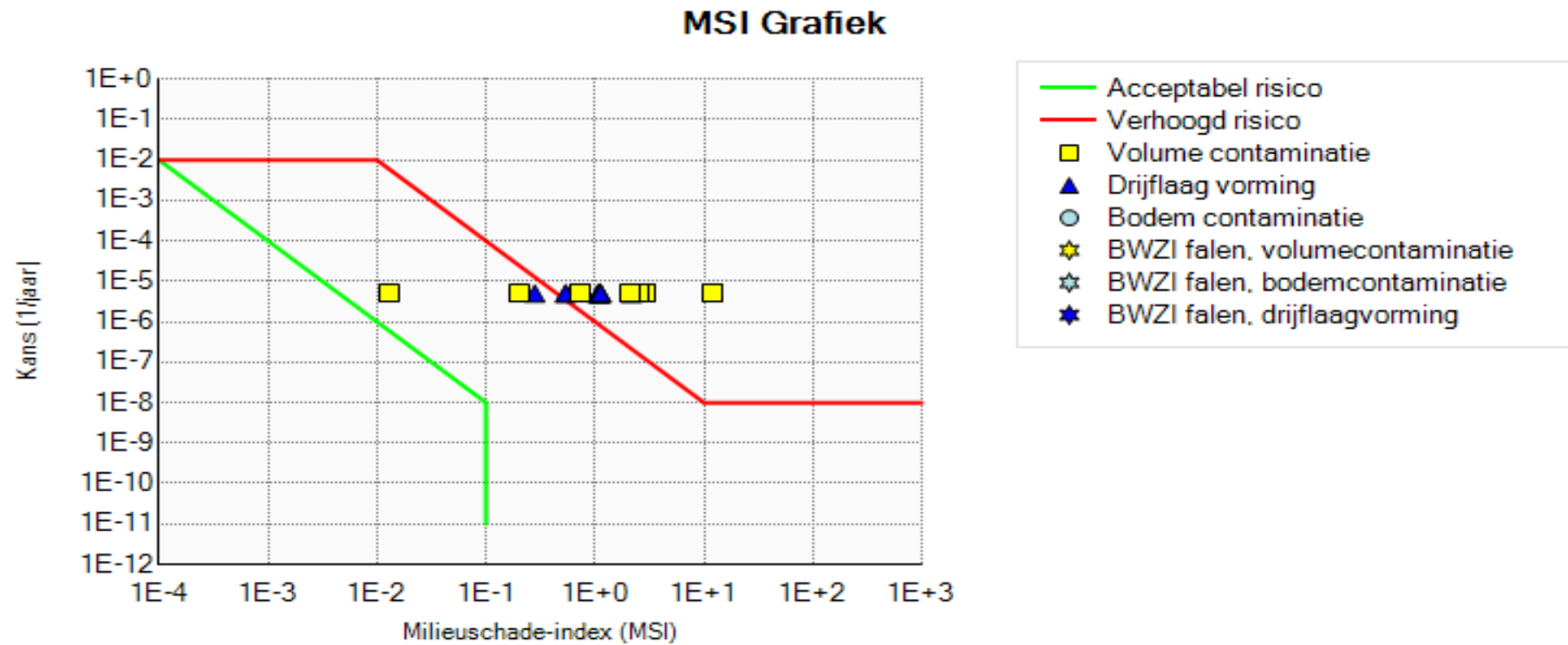
### 4.1 Unit TP02

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	2,041E-1		2,355E-8	1,000E+0	1,968E-1	2,324E+3	5,138E+4				4,621E+1
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	2,041E-1	1,053E-2	7,018E-10	1,000E+0		2,324E+3	5,138E+4				4,621E+1
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	2,041E-1		2,355E-8	1,000E+0	1,968E-1	2,324E+3	5,138E+4				4,621E+1
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	2,041E-1	1,053E-2	7,018E-10	1,000E+0		2,324E+3	5,138E+4				4,621E+1
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6		5,406E-1	1,000E+0	6,828E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6	1,104E+7	7,363E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6		5,406E-1	1,000E+0	6,828E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,686E+6	1,104E+7	7,363E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,061E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7		2,162E+0	1,000E+0	2,731E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7	1,767E+8	1,178E+1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7		2,162E+0	1,000E+0	2,731E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,874E+7	1,767E+8	1,178E+1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,243E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6		1,081E+0	1,000E+0	1,366E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,371E+6	4,418E+7	2,945E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,122E+9

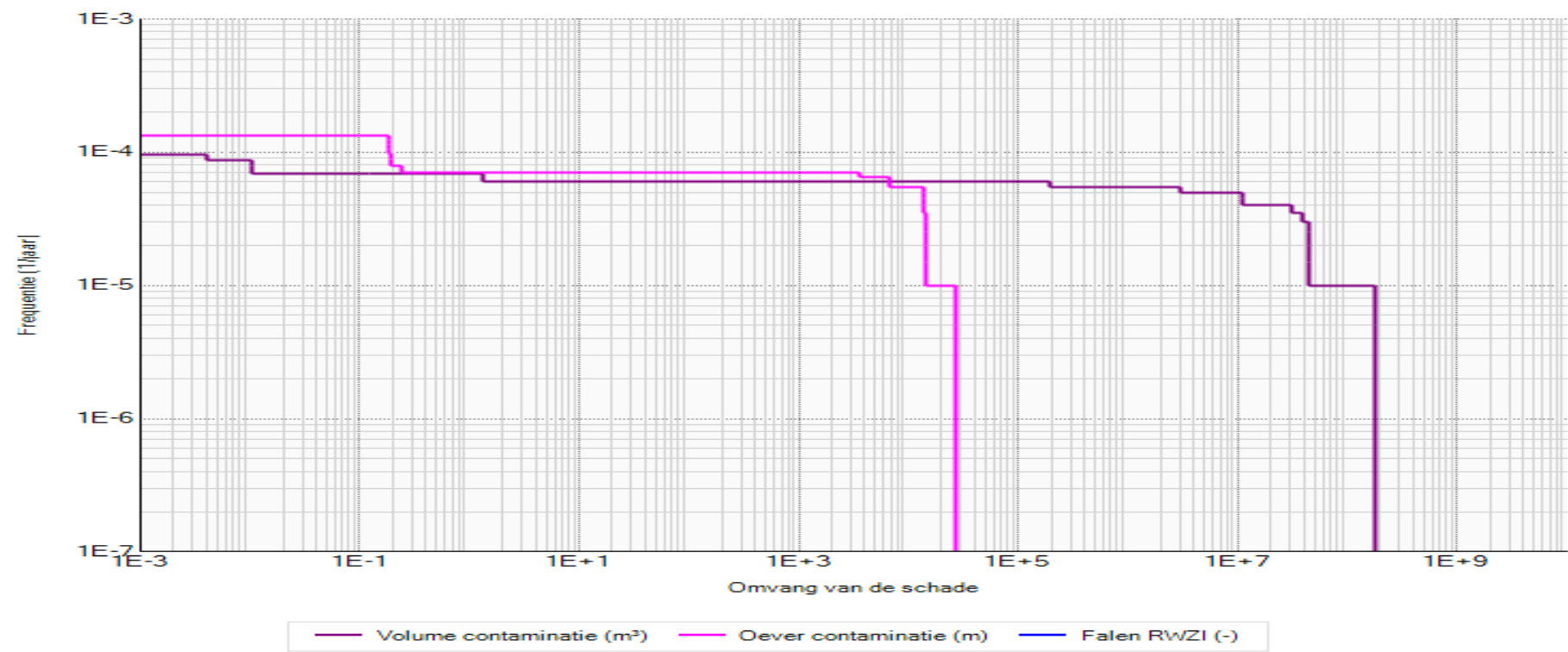
## 4.2 Unit TP03

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0304,Grote brand,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	3,214E-1		3,619E-8	1,000E+0	1,825E-1	2,707E+3	3,241E+4				6,808E-1
TP03,0305,Kleine brand,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-7	3,529E-2	1,250E-1	8,334E-9	1,000E+0		2,091E+2	2,280E+4				1,857E-2
TP03,0305,Grote brand,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	3,723E-1	1,319E+0	8,792E-8	1,000E+0		3,389E+3	3,504E+4				1,959E-1
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	2,988E-1		3,477E-8	1,000E+0	2,436E-1	2,436E+3	3,137E+4				9,160E+1
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	2,988E-1	4,087E-3	2,725E-10	1,000E+0		2,436E+3	3,137E+4				9,160E+1
TP03,0303,Grote brand,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	3,214E-1		3,619E-8	1,000E+0	1,825E-1	2,707E+3	3,241E+4				6,808E-1
TP03,0302,Grote brand,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	3,214E-1		3,619E-8	1,000E+0	1,825E-1	2,707E+3	3,241E+4				6,808E-1
TP03,0301,Grote brand,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-6	3,214E-1		3,619E-8	1,000E+0	1,825E-1	2,707E+3	3,241E+4				6,808E-1
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,416E+6		2,811E-1	1,000E+0	3,551E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,406E+8
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,416E+6	1,919E+5	1,279E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,406E+8
TP03,0304,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7
TP03,0305,Topping,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,079E+7	3,824E+7	2,550E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,681E+6
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,664E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,962E+9
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,664E+6	3,070E+6	2,047E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,962E+9
TP03,0307,Topping,methanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,397E+6	3,084E+7	2,056E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,505E+5
TP03,0303,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7
TP03,0302,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7
TP03,0301,Topping,MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,985E+6		1,124E+0	1,000E+0	1,420E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,115E+7

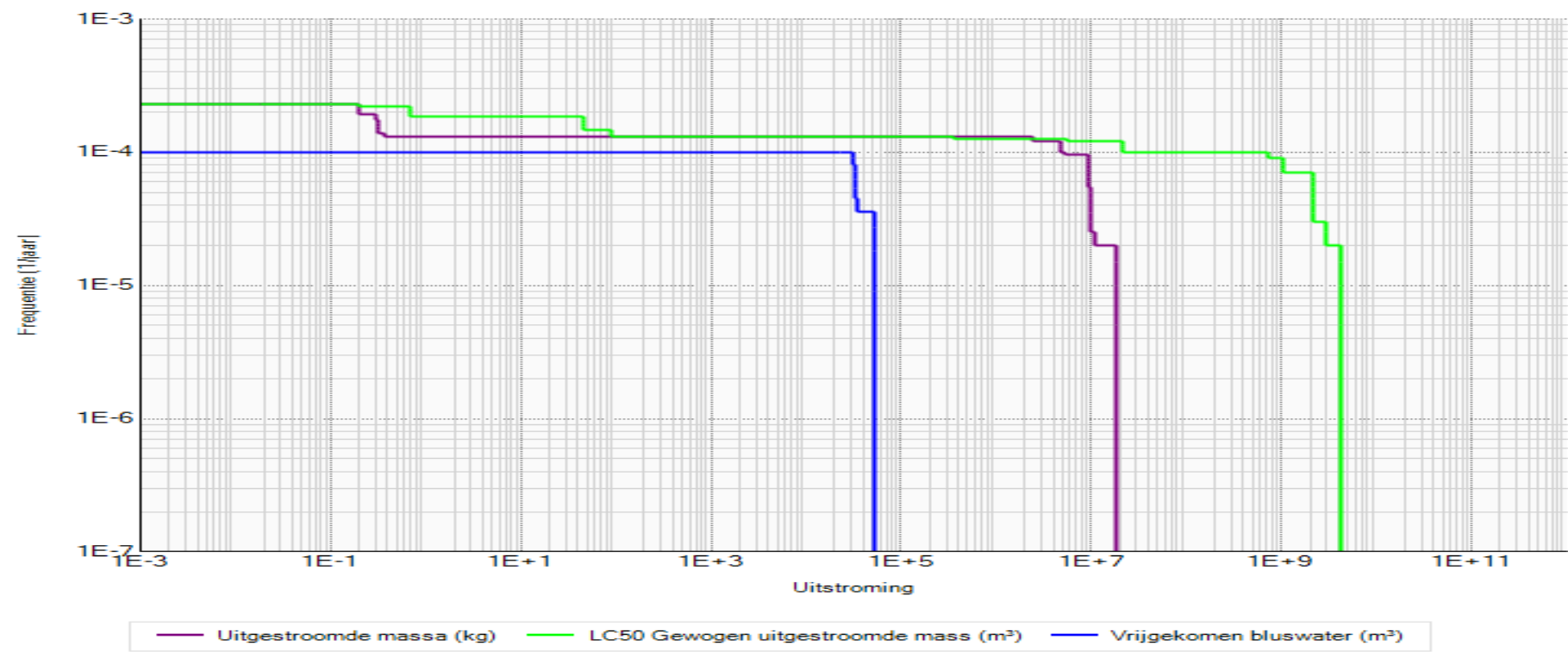
## 5.1 MSI Grafiek



5.2 Milieurisico's



### 5.3 Uitstromingen



---

## 6. Overzicht Units

---

### 6.1 Unit TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	18314	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (gesloten)	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	40893	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	40893	m <sup>3</sup>
Naam	TP02	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	



### 6.1.1 Opslagtank: 0203

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0203	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.2 Opslagtank: 0207

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0207	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.3 Opslagtank: 0204

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	30,48	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0204	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

#### 6.1.4 Opslagtank: 0206

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0206	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.5 Opslagtank: 0205

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	40000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0205	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.6 Opslagtank: 0208

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	40000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	0,61	m
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0208	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.7 Opslagtank: 0201

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0201	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100



### 6.1.8 Opslagtank: 0202

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0202	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

---

## 6.2 Unit TP03

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	13005	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (gesloten)	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	21994	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	21994	m <sup>3</sup>
Naam	TP03	
Omschrijving	Wateroplosbare stoffen	

### 6.2.1 Opslagtank: 0301

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0301	
Omschrijving	MTBE 100%	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
MTBE	100	100

### 6.2.2 Opslagtank: 0302

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0302	
Omschrijving	MTBE 100%	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
MTBE	100	100

### 6.2.3 Opslagtank: 0303

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0303	
Omschrijving	MTBE 100%	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
MTBE	100	100

#### 6.2.4 Opslagtank: 0307

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0307	
Omschrijving	Methanol	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
methanol	100	100

### 6.2.5 Opslagtank: 0306

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0306	
Omschrijving	Gasoline 5% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 5% MTBE	100	100

### 6.2.6 Opslagtank: 0305

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0305	
Omschrijving	Ethanol	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Ethanol	100	100



**6.2.7 Opslagtank: 0304**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0304	
Omschrijving	ETBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
MTBE	100	100

### 6.2.8 Opslagtank: 0308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	5000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0308	
Omschrijving	Gasoline 5% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 5% MTBE	100	100

---

## 7. Overzicht doorstroom units

---

### 7.1 Pomp\_tankput

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Capaciteit pomp	25	m3/u
Pomptype	Automatisch (enkelvoudige niveaucontrole)	
Bergend volume	12,5	m3
Volume activeren pomp	1	m3
Naam	Pomp_tankput	
Omschrijving	PompPut in tankput	

---

### 7.2 OBAS/LAS

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Capaciteit	37,5	m3
Afvoerwijze drijfllaag	Automatisch	
Afvoerdebiet drijfllaag	1	m3/u
Naam	OBAS/LAS	
Omschrijving	Ontwerp 54 m <sup>3</sup> /uur (pomp tankput is 25 m3)	

---

### 7.3 buffering tankput

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Afsluiter(doorstromen)	Geen afvoer	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	50000	m3
Bufferend volume	50000	m3
Naam	buffering tankput	
Omschrijving	inhoud grootste tank	

---

## 7.4 bezinkput

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (open)	
Afsluiter(bufferen)	Handbediend (gesloten)	
Bergend volume	0	m3
Bufferend volume	0	m3
Naam	bezinkput	
Omschrijving	In de tankput	

---

## 8. Overzicht Watersystemen

---

### 8.1 Nieuwe Waterweg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Breedte	475	m
Diepte	15	m
Getijgemiddelde Dispersie x	0,5	
Getijgemiddelde Dispersie y	0,5	
Stroomsnelheid	0,5	m/s
Haven aanwezig	Ja	
Lengte haven	4000	m
Breedte haven	375	m
Dispersie in haven	0.5	
Afstand tot hoofdstroom	4000	m
Naam	Nieuwe Waterweg	
Omschrijving	Estuarium (Mississippi haven)	

---

## 9. Overzicht Stoffen

---

### 9.1 Gasoline 30% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 30% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,420E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	6,402E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	4,417E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	2,159E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,400E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,210E-1	kg
Dichtheid	7,223E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	1,522E+1	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,132E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

## 9.2 MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	MTBE	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	2398	
CAS nummer	1634-04-4	
LC50 vis	7,060E+2	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	4,720E+2	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	4,910E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	3,400E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	9,600E+1	uur
BZV	0,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	8,815E+1	g
Dichtheid	7,400E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	5,100E+1	g/l
LogPOW(a)	9,400E-1	
Dampdruk	3,227E+1	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

---

### 9.3 methanol

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	methanol	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	1230	
CAS nummer	67-56-1	
LC50 vis	1,540E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,826E+4	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	9,600E+1	uur
IC50 alg	2,200E+4	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,000E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	9,600E+1	uur
BZV	1,500E+0	
Molecuulmassa (per mol)	3,205E+1	g
Dichtheid	8,000E+2	g/l
Oplosbaarheid	1,000E+3	g/l
LogPOW(a)	-7,700E-1	
Dampdruk	1,253E+1	kPa
Vlampunt	K1	



## 9.4 Gasoline 5% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 5% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,052E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	4,734E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	3,262E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	1,618E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,900E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,396E-1	kg
Dichtheid	7,162E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	2,849E+0	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,523E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

---

## 9.5 Ethanol

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Ethanol	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	1977	
CAS nummer	64-17-5	
LC50 vis	1,200E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	5,012E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	1,900E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	4,800E+1	uur
IC50 bacterie	5,800E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	1,600E+1	uur
BZV	9,300E-1	
Molecuulmassa (per mol)	4,610E+1	g
Dichtheid	8,000E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	8,000E+2	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)	-3,100E-1	
Dampdruk	5,774E+0	kPa
Vlampunt	K1	

---

# 10. Legenda

Unit	Naam	Omschrijving
------	------	--------------

## **Bijlage**

### **5. Overzicht verladingen**

- Overzicht verdeling doorzet additieven
- Overzicht scheepsverladingen

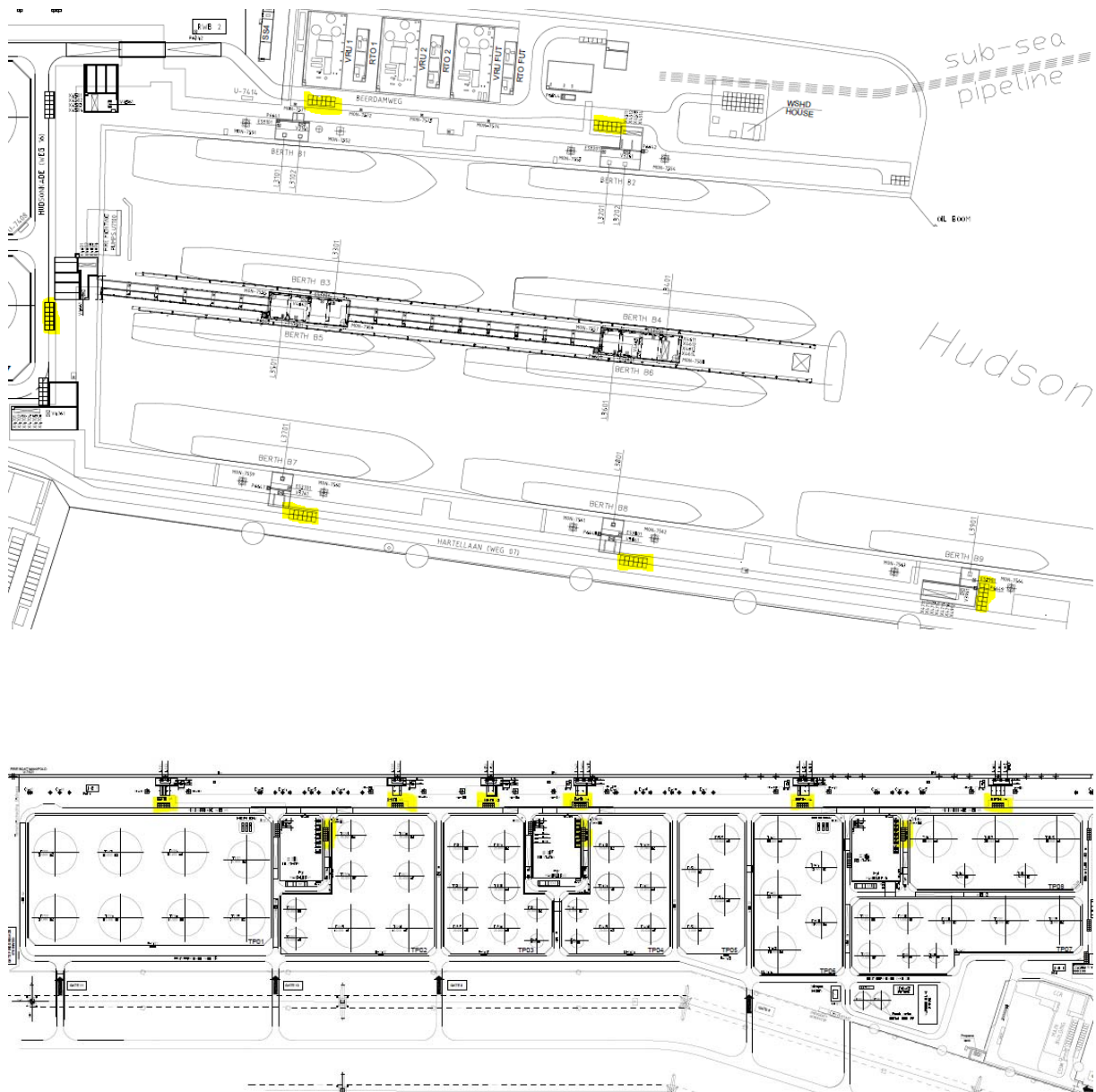
Total additives in MT			Toxic/non-Toxic verdeling in MT				Aanvoer verdeling in MT				
							Direct additiveren			Naar bullets	
							Tankwagen	Iso	IBC	Tankwagen	Iso
							35M³	26M³	1M³	35M³	26M³
							25%	15%	60%	70%	30%
V1	8000		4800	60%	3200	40%	2000	1200	4800		
V2	8000		4800	60%	3200	40%	2000	1200	4800		
V3	4000		2400	60%	1600	40%	1000	600	2400		
V4	6000		3600	60%	2400	40%	1500	900	3600		
V5	6000		3600	60%	2400	40%	1500	900	3600		
V6	6000		3600	60%	2400	40%	1500	900	3600		
	38000	60%	22800	60%	15200	40%	9500	5700	22800		
B1	700		420	60%	280	40%	175	105	420		
B2	700		420	60%	280	40%	175	105	420		
B3 t/m B6	2600		1560	60%	1040	40%	650	390	1560		
B7	700		420	60%	280	40%	175	105	420		
B8	700		420	60%	280	40%	175	105	420		
B9	700		420	60%	280	40%	175	105	420		
	6100	10%	3660	60%	2440	40%	1525	915	3660		
PV01	2750		1650	60%	1100	40%	687,5	412,5	1650		
PV02	5300		3180	60%	2120	40%	1325	795	3180		
PV03	2750		1650	60%	1100	40%	687,5	412,5	1650		
Bullet 1A	1350		810	60%	540	40%				945	405
Bullet 1B	1350		810	60%	540	40%				945	405
Bullet 1C	1350		810	60%	540	40%				945	405
Bullet 6A	1350		810	60%	540	40%				945	405
Bullet 6B	1350		810	60%	540	40%				945	405
Bullet 6C	1350		810	60%	540	40%				945	405
	18900	30%	11340	60%	7560	40%	2700	1620	6480	5670	2430
	63000	MT	37800	MT	25200	MT	13725	8235	32940	5670	2430
							490	396	3431	203	117
							1	1	2	1	
							5				

63000MT

4637Transportbewegingen/jaar

13Transportbewegingen/dag

5Gelijktijdigheid van activiteiten



Figuur: locaties tbv direct additiveren en verlading additieven

## Overzicht vergunningaanvraag 2017

Stof	Voorbeeldstoffen	Modelstof	Dichtheid	UITGAAND				INKOMEND				VERSCHIL
				0	0	0	Externe leidingen	0	0	0	Externe leidingen	
{-}	{-}	{-}	(kg/m <sup>3</sup> )	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)	(m <sup>3</sup> /jaar)
Klasse 0*	Nafta	Benzine (R/P 90 kPa)		170.400	96.000	32.000	42.400	169.760	36.000	63.360	70.400	640
Klasse 0 + 1 + 2	Benzine, Reformate, <b>Butaan</b>	Benzine (R/P 70 kPa)		7.514.640	4.233.600	1.411.200	1.869.840	7.527.031	1.587.600	2.834.791	3.104.640	(12.391)
Klasse 1 + 2	Ethanol, Methanol, MTBE, ETBE, Jet fuel	MTBE		834.960	470.400	156.800	207.760	831.824	176.400	310.464	344.960	3.136
Klasse 3 + 4	Gasolie, diesel, FAME	Diesel		23.764.706	9.176.471	8.117.647	6.470.588	23.764.706	9.882.353	9.176.471	4.705.882	-
				32.284.706	13.976.471	9.717.647	8.590.588	32.293.321	11.682.353	12.385.086	8.225.882	

## Uitwerking tbv MRA

				Laden	M³/jaar		Lossen	M³/jaar		Diff
				Totaal	Vessels	Barges	Totaal	Vessels	Barges	
Product	Voorbeelden		Modelstof							
Klasse 0*	Nafta		K1(Benzine)	128.000	96.000	32.000	99.360	36.000	63.360	640
Klasse (0 +) 1+ 2	Benzine, Reformate, Butaan		K1(Benzine)	5.644.800	4.233.600	1.411.200	4.422.391	1.587.600	2.834.791	12.391
Klasse 1 + 2	Ethanol, Methanol, MTBE, ETBE, Jet Fuel			627.200	470.400	156.800	486.864	176.400	310.464	3.136
		20%	Ethanol	125.440	94.080	31.360	97.373	35.280	62.093	
		80%	MTBE	501.760	376.320	125.440	389.491	141.120	248.371	
Klasse 3 + 4	Gasolie, Diesel, FAME			17.294.118	9.176.471	8.117.647	19.058.824	9.882.353	9.176.471	
		10%	FAME	1.729.412	917.647	811.765	1.905.882	988.235	917.647	
		90%	K3(Diesel)	15.564.706	8.258.824	7.305.882	17.152.942	8.894.118	8.258.824	
Totaal (excl. pijpleiding)				23.694.118	13.976.471	9.717.647	24.067.439	11.682.353	12.385.086	

## Omzetting M3 naar ton/jaar

			Laden	ton/jaar		Lossen	ton/jaar	
			Totaal	Vessels	Barges	Totaal	Vessels	Barges
Product	Dichtheid	Modelstof						
Klasse 0*	715	K1(Benzine)	91.520	68.640	22.880	71.042	25.740	45.302
Klasse (0 +) 1 + 2	715	K1(Benzine)	4.036.032	3.027.024	1.009.008	3.162.010	1.135.134	2.026.876
Klasse 1 + 2	800	20% Ethanol	100.352	75.264	25.088	77.898	28.224	49.674
	740	80% MTBE	371.302	278.477	92.826	288.223	104.429	183.795
Klasse 3 + 4	720	10% FAME	1.245.176	660.706	584.471	1.372.235	711.529	660.706
	847,5	90% K3(Diesel)	13.191.089	6.999.353	6.191.735	14.537.118	7.537.765	6.999.353

## **Bijlage**

### **6. Stand der veiligheidstechniek**



## BIJLAGE ALGEMENE PROCEDURES EN VOORZIENINGEN

CONFORM STAND DER VEILIGHEIDSTECHNIEK T.B.V. PREVENTIEVE AANPAK VAN ONVOORZIENE LOZINGEN (RIZA 1999)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
<b>Procedures</b>	
Er is een calamiteitenplan waarin de aard en afwikkeling van (mogelijk) onvoorziene gebeurtenissen welke kunnen leiden tot onvoorziene lozingen beschreven wordt.	Ja
Er is een systeem aanwezig ten behoeve van de vroegtijdige herkenning onvoorziene gebeurtenissen (bv. Door regelmatige controlerondes, regelmatige proefnemingen om de sterkte van de installatie vast te stellen, etc).	Ja
De wijze waarop het personeel, overheid, omwonenden en eventuele andere belanghebbenden ingelicht worden over een onvoorziene lozing is eenduidig vastgelegd.	Ja
Er zijn eenduidige werkvoorschriften voor zowel reguliere als ook afwijkende situaties	Ja
Op regelmatige basis vinden oefeningen plaats van personeel en brandweer wat betreft de gang van zaken rond onvoorziene voorvallen en de bestrijding van brand.	Ja
Het ontwerp van installaties of onderdelen daarvan is zodanig dat deze intrinsiek veilig zijn (fail-safe design).	Ja
Er wordt een register van aanwezige stoffen bijgehouden. Voor deze stoffen dient minimaal de relevante milieugegevens omtrent brandbestrijding verzameld en bijgehouden te worden.	Ja
Er zijn procedures voor het verwerken en/of opslaan van afvalwater, waaronder spills, dat ontstaat bij processtoringsen, brand, lekkage, verstopping van procesleidingen en/of rioolsystemen. Deze procedures dienen met de waterkwaliteitsbeheerder, het WM bevoegd gezag en eventuele andere betrokkenen (zoals bijvoorbeeld de brandweer) afgestemd te zijn..	Ja
Wijzigingen aan de installatie, of onderdelen daarvan, vinden plaats aan de hand van eenduidige procedures. In deze procedures is beschreven hoe de veiligheid voor mens en omgeving wordt gegarandeerd en hoe de werknemers over de ingelicht worden.	Ja
Na het optreden van een calamiteit moet worden nagegaan hoe de calamiteit heeft kunnen plaatsvinden en moeten maatregelen worden genomen om herhaling te voorkomen. Zowel de bevindingen als ook de maatregelen dienen aan de waterkwaliteitsbeheerder, het WM bevoegd gezag en eventuele andere betrokkenen (zoals bijvoorbeeld de brandweer) gerapporteerd te worden.	Ja
<b>Voorzieningen</b>	
Het rioolsysteem binnen de inrichting is zodanig ingericht, bijvoorbeeld door het toepassen van monitoring, dat onvoorziene lozingen niet onopgemerkt plaats kunnen vinden. In dit verband zijn vooral hemelwaterriolen en koelwatersystemen relevant.	Ja, op plaatsen waar mogelijk verontreinigd water verzameld wordt is voorzien in drijfslaag detectie

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
Er is binnen de inrichting een mogelijkheid tot het tijdelijk bergen van stoffen welke als gevolg van een onvoorziene gebeurtenis zijn vrijgekomen	Ja
Er zijn speciale voorzieningen voor de afvoer en behandeling van afvalwater dat ontstaat bij spoel-operaties, het opstarten en het al dan niet gepland uit bedrijf nemen voorzover de aard van dit afvalwater significant afwijkt van de reguliere kwaliteit.	Ja
Er zijn op afroep voldoende geschikte blusvoorzieningen beschikbaar	Ja
De binnen de inrichting aanwezige wegen zijn duidelijk aangegeven en bewegwijzerd. Op het bedrijfsterrein is de maximaal toelaatbare snelheid duidelijk weergegeven	Ja
Bij onderdelen van de installatie en of activiteiten met waterbezwaarlijke stoffen is aangegeven op welke wijze eventuele brand bestreden dient te worden	Ja
Het terrein is dusdanig omheind dat voorkomen wordt dat onbevoegden toegang hebben.	Ja
Terrein is goed toegankelijk voor alle voertuigen die in geval van calamiteit toegang dienen te hebben.	Ja

## BIJLAGE BULKOVERSLAG VAN/NAAR SCHIP

CONFORM STAND DER VEILIGHEIDSTECHNIEK T.B.V. PREVENTIEVE AANPAK VAN ONVOORZIENE LOZINGEN (RIZA 1999)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
<b>Algemeen</b>	
De verlading vindt plaats in aanwezigheid van personeel met een deskundige opleiding/training en kwalificatie. In de directe nabijheid van het toezien personeel dient een noodstopschakelaar aangebracht te zijn. Het toezicht kan eventueel op afstand plaatsvinden met behulp van TV-bewaking onder voorwaarde dat de noodstopschakelaar in de directe nabijheid naast de monitor geplaatst is.	Ja
Er mag alleen continu overslag plaatsvinden van/naar de uitsluitend daarvoor bestemde opslagvoorziening middels de daartoe aangebrachte aansluitpunten.	Ja
De overslag moet lekvrij geschieden.	Ja
Bij het begin van het verladen van een brandgevaarlijk product waarbij elektrostatische oplading mogelijk is, naar een tank waarin een explosief gasmengsel aanwezig kan zijn, moet gedurende een aanlooperperiode als gesteld in het rapport "gevaren van statische elektriciteit in de procesindustrie" van de stuurgroep RIVEPRO, de vloeistofsnelheid in de vullleiding worden beperkt tot 1 m/sec; er moeten voorzieningen zijn om deze beperkingen te waarborgen.	Ja
Elk aansluitpunt voor los- en laadarmen of -slangen, moet zijn voorzien van een duidelijk zichtbaar en leesbaar opschrift, waaruit blijkt voor welk product het aansluitpunt wordt gebruikt.	Ja
Bij de overslag dient gebruik gemaakt te worden van zogenoemde "break-away" (of gelijkwaardige) koppelingen.	Ja
<b>Bouwkundige aspecten</b>	
Indien een los- of laadslang niet wordt gebruikt moet deze knikvrij worden opgeborgen en tegen beschadiging zijn beschermd.	Ja
Los- en laadarmen of -slangen moeten zodanig worden ondersteund, beschermd en bediend, dat beschadiging tijdens het gebruik wordt voorkomen..	Ja
Er zijn voorzieningen voorhanden om eventueel geëkt/gemorst product zo spoedig mogelijk op te ruimen	Ja
Het eventueel op de wal of schip geëkt/gemorst product mag niet in de (hemel)waterafvoer terecht kunnen komen dan wel direct in het oppervlaktewater kunnen geraken. Gemorst product dient zo spoedig mogelijk opgeruimd te worden.	Ja
Op de overslagplaats zijn adequate brandblusmiddelen operationeel aanwezig.	Ja
De overslag locatie is voorzien te zijn van goede verlichting.	Ja
In geval dat overslagverbindingen over een steiger lopen dient de steiger voorzien te zijn van opvangbakken.	Ja
<b>Voorzieningen</b>	

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
Laad- en losinstallaties moeten ter afleiding van statische elektriciteit en ter beveiliging tegen de gevolgen van blikseminslag zijn geaard door middel van aardelektroden, waarvan de verspreidingsweerstand niet meer dan 5 ohm mag bedragen; de aarding moet voldoen aan de tijdens het ontwerp van de installatie vigerende Richtlijn voor bliksemafleiderinstallaties, volgens de norm NEN 1014, uitgave 1971, en aanvullingen, uitgave 1982 en 1985.	Ja
Indien van toepassing dient de uitlaat van de dampruimte van een scheepstank bij de verlading te zijn aangesloten op een doelmatig werkend systeem voor het veilig afvoeren van dampen. In de dampafvoer- of dampretourleiding moet tevens zo dicht mogelijk bij de genoemde uitlaat een vloeistofalarm zijn geïnstalleerd.	Ja
Indien los- en laadleidingen en -slangen na het lossen of laden worden leeggemaakt, dan moeten voorzieningen zijn aangebracht om ze leeg te laten stromen voordat ontkoppeling plaatsvindt; de vrijkomende stoffen moeten naar een daartoe bestemd systeem worden afgevoerd.	Ja
<b>Overig</b>	
Indien bij het leegdrukken van een scheepstank gebruik wordt gemaakt van een gas dan mag hiervoor uitsluitend een gas worden gebruikt dat inert is ten opzichte van het te verladen product; de toevoer moet onmiddellijk worden afgesloten na het leegdrukken van de scheepstank.	Ja
De los- en laadarmen of -slangen moeten geschikt zijn voor de te verladen producten en een barstdruk hebben van ten minste viermaal de hoogst voorkomende werkdruk.	Ja
Bij toepassing van los- en laadslangen moeten deze steeds eerst visueel op een goede staat worden gecontroleerd alvorens te worden gebruikt; beschadigde slangen mogen niet worden gebruikt en moeten voor reparatie of vernietiging direct worden afgevoerd.	Ja
Productleidingen van laad- en losinstallaties die niet gebruikt worden, moeten met een blindflens zijn afgesloten, zodat lekkage, ook in geval van een storing of een bedieningsfout, wordt voorkomen.	Ja
Alvorens met de belading wordt begonnen moet er door het personeel, dat zorgdraagt voor de belading, op worden toegezien dat de juiste herkenningstekens zijn aangebracht op de te beladen tankauto dan wel spoorketelwagon.	nvt
Het aan- of afkoppelen van een leiding of slang, die gebruikt wordt voor het transporteren van brandbare vloeistoffen moet met explosievrij gereedschap geschieden.	Ja

## BIJLAGE BULKOVERSLAG VAN/NAAR EEN TRANSPORTEENHEID

CONFORM STAND DER VEILIGHEIDSTECHNIEK T.B.V. PREVENTIEVE AANPAK VAN ONVOORZIENE LOZINGEN (RIZA 1999)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
<b>Algemeen</b>	
De overslagplaats wordt alleen voor overslag gebruikt. Doorgaand transport kan geen gebruik maken van deze locatie.	Ja
Er is continu toezicht op de verlading door twee personen. Zowel de chauffeur als de operator zijn aanwezig. In geval van een onvoorzien voorval kan het voertuig worden verplaatst teneinde de gevolgen te minimaliseren.	Ja
Er zijn voorzieningen en procedures om eventueel gelekt/gemorst product zo spoedig mogelijk op te ruimen.	Ja
In het calamiteitenplan zijn procedures opgenomen die specifiek zijn toegesneden op verladersactiviteiten.	Ja
<b>Bouwkundige aspecten</b>	
De overslagplaats is voorzien van een vloeistofdichte vloer welke onder afschot ligt. Het hemelwater en gemorst product worden opgevangen in een opvangbak/tank dat tenminste de inhoud van een transporteenheid kan bevatten. Voor de afvoer dient een handmatige handeling verricht te worden zoals bijvoorbeeld het inzetten van een zuigwagen, afpompen of aflaten via een handbediende afsluiter.	Ja
Indien er voor 9.00 uur en na 16.00 uur nog verladersactiviteiten plaatsvinden dient de overslagplaats voldoende verlicht te kunnen worden.	Ja
Indien mogelijk heeft de verladersinstallatie een overkapping. (NB: verlading van sommige stoffen mag niet onder een overkapping plaatsvinden).	Verlaadplaatsen op de jetties en steigers: geen overkapping Verlaadplaats voor tanktruck is voorzien van een overkapping
<b>Voorzieningen</b>	
Onder elke flensverbinding is een kleine opvang gecreëerd zodat druppels kunnen worden opgevangen. Dit is met name van belang bij manifolds.	Flensverbindingen zitten boven een vloeistofkerende vloer
Op de verlaadplaats zijn adequate brandblusmiddelen operationeel aanwezig.	Ja
Op de overslagplaats is materiaal aanwezig om tijdens verladersactiviteiten de locatie aanrijdingsproof af te kunnen zetten.	Ja

## BIJLAGE OPSLAG IN HOUDERS

CONFORM STAND DER VEILIGHEIDSTECHNIEK T.B.V. PREVENTIEVE AANPAK VAN ONVOORZIENE LOZINGEN (RIZA 1999)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig															
Algemeen																
Het vullen de houders vindt slechts plaats na positieve identificatie van de stof.	Ja															
Het niveau van de stof in de houder wordt bewaakt. Bij afwijkingen vindt alarmering plaats en wordt volgens een vaste procedure ingegrepen.	Ja															
De eventueel aanwezige afsluiters van de tankput zijn normaliter gesloten.	Ja															
Er is een eenduidige procedure voor het drainen van de tankput.	Ja															
Op regelmatige basis wordt het opslaggebied geïnspecteerd op lekkage en de algehele conditie van de tanks en randapparatuur.	Ja															
Bouwkundige aspecten																
Er is per installatie, of een deel daarvan, een vloeistofdichte containment met afloop naar een verzamelsysteem. De opgevangen vloeistoffen dienen vervolgens een adequate behandeling te ondergaan.	Ja.															
Een buitenopslag dient om overslag van brand te voorkomen op voldoende afstand van overige onderdelen van de inrichting gelegen te zijn. Deze afstand dient te worden bepaald aan de hand van de volgende tabel:	Ja															
<table><tr><th rowspan="2">Hoeveelheid stof</th><th colspan="3">Afstand (in m) tot</th></tr><tr><th>erfscheiding</th><th>ander gebouw behorend tot de inrichting</th><th>andere buitenopslag</th></tr><tr><td>ten hoogste 1000 liter of kilo</td><td>3</td><td>5</td><td></td></tr><tr><td>meer dan 1000 liter of kilo</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td></tr></table>		Hoeveelheid stof	Afstand (in m) tot			erfscheiding	ander gebouw behorend tot de inrichting	andere buitenopslag	ten hoogste 1000 liter of kilo	3	5		meer dan 1000 liter of kilo	5	10	15
Hoeveelheid stof			Afstand (in m) tot													
		erfscheiding	ander gebouw behorend tot de inrichting	andere buitenopslag												
ten hoogste 1000 liter of kilo	3	5														
meer dan 1000 liter of kilo	5	10	15													
In geval een brandwerende muur is aangebracht gelden andere afstanden (zie hiervoor CPR 15-2).																
Voor de beheersing van risico's buiten de inrichting en de bereikbaarheid van de brandweer dient de afstand van een opslag tot een gevoelige bestemming buiten de inrichting minimaal 20 m te bedragen (in appendix 1 is een overzicht gegeven van indicatie afstanden).	Ja															
Voorzieningen																
Opslagtanks dienen van een sprinklersysteem voorzien te zijn wanneer er een kans bestaat op hitte straling.	Ja															
Lekkage van pompen wordt gedetecteerd en opgevangen.	Ja															
Verontreiniging van koelwater als gevolg van lekkage van warmtewisselaars wordt op een voldoende niveau gedetecteerd.	nvt															
Monsternamesystemen zijn lekvrij uitgevoerd.	Ja															
Er zijn interlocksystemen aanwezig om gevaarlijke situaties bij oplijnen uit te schakelen	Ja															

## BIJLAGE LEIDINGSTRANSPORT

CONFORM STAND DER VEILIGHEIDSTECHNIEK T.B.V. PREVENTIEVE AANPAK VAN ONVOORZIENE LOZINGEN (RIZA 1999)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
<b>Algemeen</b>	
Op regelmatige afstanden zijn afsluiters geplaatst	Ja
Op regelmatige basis, zo mogelijk één maal per shift, worden de leidingen visueel op lektheid geïnspecteerd.	Ja
Alle leidingen en bijbehorende appendages zijn zodanig uitgevoerd dat er geen ontoelaatbare spanningen ten gevolge van montage, verzakkingen of temperatuurverschillen kunnen ontstaan.	Ja
Aan leidingen moet duidelijk zichtbaar zijn voor welk doel en welke stof ze worden gebruikt.	Ja
<b>Ondergrondse leidingen</b>	
De ondergrondse leidingen zijn alle weergegeven op een kaart die regelmatig wordt bijgehouden.	nvt
Ondergrondse leidingen worden bovengronds aangegeven.	nvt
Leidingen liggen voldoende diep (minimaal 0,8 m) en zijn voorzien van kathodische bescherming.	nvt
De leidingen kunnen met behulp van een pig gereinigd worden.	nvt
<b>Bovengrondse leidingen</b>	
Op maaiveld (de maximale vrije ruimte tussen leiding en maaiveld bedraagt 0,5 m).	In leidingstraten
De leidingen liggen in leidinggoten en zijn voldoende ondersteund.	Ja
De leidinggoot is gecompartmenteerd, zo mogelijk iedere 150 meter.	Ja
De afvoer van hemelwater vindt plaats conform de opslag in tanks.	Ja
Eventuele wegdoorvoeren zijn als 'viaduct' uitgevoerd.	Ja
<b>Leidingbruggen</b>	
Bij eventuele wegkruisingen zijn de leidingen beveiligd door middel van een doorrijpoort waarop de doorrijhoogte staat vermeld. Minimale doorrijhoogte is 4.2 meter.	ja
De leidingbrug is aantoonbaar aanrijdingsproof.	ja
De constructie van de leidingbrug is brandwerend.	ja
De hemelwaterafvoer rondom een leidingbrug is afsluitbaar.	ja
<b>Transportbanden</b>	
p.m	

## BIJLAGE VERWERKING VAN AFVALWATER

CONFORM STAND DER VEILIGHEIDSTECHNIEK T.B.V. PREVENTIEVE AANPAK VAN ONVOORZIENE LOZINGEN (RIZA 1999)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
<b>Algemeen</b>	
De zuiveringstechnische voorziening moet worden bediend en worden onderhouden door voldoende opgeleid personeel.	Ja
De zuiveringstechnische voorziening moet voor de zuivering van de aangevoerde stoffen bestemd zijn en moet op de daarvoor bestemde wijze worden gebruikt. Daarnaast dient de voorziening zo veel en zo vaak als nodig is te worden onderhouden.	Ja
De kwaliteit van het influent van de zuiveringstechnische voorziening dient te worden bewaakt op de voor de verwerking van het afvalwater relevante parameters. In geval van een ontoelaatbare afwijking wordt ingegrepen volgens vaststaande procedures.	Ja
De kwaliteit van het effluent van de zuiveringstechnische voorziening dient te worden bewaakt. In geval van een ontoelaatbare afwijking wordt ingegrepen volgens vaststaande procedures.	Ja
De achtergehouden stoffen moeten zo vaak als nodig uit de voorziening worden verwijderd en daarna op de juiste wijze worden opgeslagen en verwerkt.	Ja
De voorziening moet zodanig zijn geplaatst dat bij een calamiteit geen afstroming kan plaatsvinden.	Ja
Er moeten voldoende en adequate brandblusmiddelen beschikbaar zijn.	Ja



## BIJLAGE OPRUIMEN EN BEHEERSEN DRIJFLAGEN

Conform beoordelingskader van Rijkswaterstaat betreffende restrisico's van onvoorziene lozingen (12 november 2012)

Onderdeel Stand der Veiligheidstechniek	Aanwezig
<b>Algemeen</b>	
Voor de reactiesnelheid geldt dat binnen een half uur de organisatie voor het beheersen van de drijfslag moet zijn gemobiliseerd.	ja
Voor de beheersnelheid geldt dat binnen 1 á 2 uur de drijfslag beheersbaar moet zijn.	ja
Voor het verstrekken van opdracht aan een reinigingsbedrijf geldt dat binnen 1 á 2 uur opdracht moet kunnen worden verstrekt. Afspraken/contracten moeten dus al bestaan.	ja
Het opruimmaterieel van het reinigingsbedrijf moet binnen 1,5 – 6 uur ter plaatse zijn om de drijfslag op te ruimen.	ja



**Subject:** Aanvulling Stand der Techniek op basis eisen 2019

Voor wat betreft Deel1 is het Intern Noodplan van toepassing, dit is nog in ontwikkeling

Deel	Tov oude versie Stand der Techniek	MRA2017 <del>o</del> oordeel	Vereiste actie door HHTT
1	Gewijzigd	Oude versie, aanpassen	Nieuwe versie invullen
2.1	Verscherpt en uitgebreid	Oude beperkte versie, aanpassen	Invullen
2.2	Ongewijzigd	Ingevuld, correct	-
2.3, algemene asp.	Punt 5 en 6 nieuw	1 <del>tm</del> 4 correct ingevuld	Punt 5 en 6 invullen
2.3, bouwkw. asp.	Ongewijzigd	Ingevuld, vraag mbt 3?	Geldt jullie opmerking nog?
2.3, techn. voorz.	Punt 4, 5 en 6 nieuw	1 <del>tm</del> 3 correct ingevuld	Punt 4, 5 en 6 invullen
2.3, overige voorz.	Nieuw	-	Invullen
2.4	?	Niet van toepassing HHTT	-
2.5	?	Niet van toepassing HHTT	-
2.6 Opslag emb.	?	Niet ingevuld, wel van toepassing	Invullen
2.7	Ongewijzigd	Ingevuld, correct	-
2.8	Ongewijzigd	Ingevuld, correct	-
2.9	?	Niet ingevuld, <del>nyt</del> ?	Check of deze activiteit mogelijk is, zo ja, invullen
2.10	Ongewijzigd	Ingevuld, correct	-

Verder hieronder een toelichting bij de hierboven in rood aangegeven aspecten.

Aan de algemene aspecten van 2.1 items 1 t/6 gaan wij voldoen

Tabel 2-1 SVT-toets Overslag van eenheden

**Algemene aspecten**

Criterion	Voldoet aan SVT ja/nee	Verwijzing en/of opmerking
<b>Algemeen</b>		
1. Verlading vindt alleen plaats op de overslagplaats.		
2. De verlading vindt plaats in aanwezigheid van voldoende deskundig en gekwalificeerd personeel (zoals onder andere is aangegeven in de "leidraad vergunningverlening stuwadoorsbedrijven").		
3. Op de overslagplaats vinden geen andere activiteiten plaats dan die direct met de verlading van doen hebben.		
4. Op de overslagplaats vindt geen opslag plaats anders dan de dagvoorraad.		
5. Er zijn voorzieningen en procedures om eventueel gelekt/ge morst product zo spoedig mogelijk op te kunnen ruimen.		
6. De verpakking is deugdelijk en verkeert in goede staat van onderhoud (bijvoorbeeld goedgekeurd door het R.V.I.) en voldoet aan de vervoers- en overslagwijze zoals dat is voorgeschreven in de vervoerswetgeving (ADR, RID, ADN en RVGZ).		

Wij hebben op de 12 locaties bij de schepen, alleen een vloeistof kerende vloer (Stelcon platen)

**Bouwkundige aspecten**

<b>Criterium</b>	<b>Valdoet aan SVT</b>	<b>Verwijzing en/of opmerking</b>
<b>Algemeen</b>		
1. De grenzen van de overslagplaats zijn aangegeven (fysisch/belijning).		
2. De verpakking is deugdelijk en verkeert in goede staat van onderhoud en voldoet aan de vervoers- en overslagwijze zoals dat is voorgeschreven in de vervoerswetgeving (ADR, RID, ADN en RVGZ).		
3. De overslagplaats is voorzien van een vloestofdichte vloer.		
4. Het eventueel gelekt/gemorst product kan niet direct (ongecontroleerd) afstromen naar oppervlaktwater of een zuiveringstechnische voorziening.		
5. De vloestofdichte vloer is zodanig uitgelegd dat er een geleidelijke overgang is tussen deze vloer en de bestrating erom heen (waardoor het "dansen" van de producten op het vervoermiddel wordt voorkomen).		

Punt 5 nemen wij mee in de procedures en het laadprogramma in DCS

Punt 6 is niet van toepassing, daar wij geen bovenbelading doen

Tabel 2-3 SVT-toets Bulkoverslag van/naar een transporteenheid

**Algemene aspecten**

<b>Criterium</b>	<b>Valdoet aan SVT</b>	<b>Verwijzing en/of opmerking</b>
1. De overslagplaats wordt alleen voor overslag gebruikt. Doorgaand transport kan geen gebruik maken van deze locatie.		
2. Er is continu toezicht op de verlading door twee personen. Zowel de chauffeur als de operator zijn aanwezig. In geval van een onvoorziene voorval kan het voertuig worden verplaatst teneinde de gevolgen te minimaliseren.		
3. Er zijn voorzieningen en procedures om eventueel gelekt/gemorst product zo spoedig mogelijk op te ruimen.		
4. In het calamiteitenplan zijn procedures opgenomen die specifiek zijn toegesneden op verladingsactiviteiten.		
5. Bij het begin van het onderdoor laden van een brandgevaarlijk product waarbij elektrostatische oplading mogelijk is, wordt gedurende een aanloopperiode de vloestofsnelheid in de vullleiding beperkt.		
6. Bij het boven door laden van een brandgevaarlijk product waarbij elektrostatische oplading mogelijk is, wordt gedurende de gehele laadperiode de vloestofsnelheid in de vullleiding beperkt.		

Geen overkapping

**Bouwkundige aspecten**

<b>Criterium</b>	<b>Valdoet aan SVT</b>	<b>Verwijzing en/of opmerking</b>
1. De overslagplaats is voorzien van een vloestofdichte vloer welke onder afschot ligt. Het hemelwater en gemorst product worden opgevangen in een opvangbak/tank dat ten minste de inhoud van een transporteenheid kan bevatten. Voor de afvoer dient een handmatige handeling verricht te worden zoals bijvoorbeeld het inzetten van een zuigwagen, afpompen of af laten via een handbediende afsluiter.		
2. Indien er voor 9.00 uur en na 16.00 uur nog verladingsactiviteiten plaatsvinden dient de overslagplaats voldoende verlicht te kunnen worden.		
3. Indien mogelijk heeft de verladingsinstallatie een overkapping. (NB: verlading van sommige stoffen mag niet onder een overkapping plaatsvinden).		

Indien criterium 1 de laadarmen van de terminal betreft, is dit niet geheel correct. Deze zijn een 150# system, dus ongeveer 3 x de normale werkdruk

Criterium 2 : Werkprocedure

Criterium 4: Ja, is standard en werkprocedure.

**Overige aspecten**

<b>Criterium</b>	<b>Voldoet aan SVT</b>	<b>Verwijzing en/of opmerking</b>
1. De los- en laadarmen of -slangen zijn geschikt voor de te verladeren producten en hebben een barstdruk van ten minste viermaal de hoogst voorkomende werkdruk.		
2. Bij gebruik van de los- en laadslangen worden deze steeds eerst visueel op een goede staat gecontroleerd alvorens te worden gebruikt; beschadigde slangen worden niet gebruikt en worden direct afgevoerd voor reparatie of vernietiging.		
4. Productleidingen van laad- en losinstallaties die niet gebruikt worden zijn met een blindflens afgesloten, zodat lekkage, ook in geval van een storing of een bedieningsfout, wordt voorkomen.		

1: Dit wordt bijgehouden in het TMS

2: Ja, is niet toegankelijk

3: Gaan we alleen in uitzondering hebben, gedurende de aangeven max periode.

eenzelfde niveau zijn als die bij een opslag in een gebouw.

Tabel 2-6 SVT-toets van de opslag in emballage

**Algemene aspecten**

<b>Criterium</b>	<b>Voldoet aan SVT</b>	<b>Verwijzing en/of opmerking</b>
1. Er wordt een administratie bijgehouden inzake de opgeslagen producten		
2. De opslagruimte is niet toegankelijk voor onbevoegden.		
3. In geval van een buitenopslag dient het verpakkingsmateriaal bestand te zijn tegen alle weersinvloeden.		

Dit interne transport zal er zijn, maar beperkt, denk aan het assisteren bij het afladen van de IBCs indien nodig. Verder zal deze activiteit beperkt blijven tot maintenance werkzaamheden, of operationeel transport van materialen, en mogelijk emballage.

## 2.9 Intern Transport

### Typering van de activiteit

Onder intern transport wordt verstaan:

*het binnen een inrichting, in een gebouw en/of in de open lucht, verplaatsen (anders dan via leidingen) van stoffen.*

Voorbeelden van intern transport zijn:

- transport van een pallet (emballage), multibox met een heftruck;
- transport van een pallet (emballage), multibox met een lepelwagen;
- transport met behulp van een steekwagen;
- transport in een emmer of jerrycan.

Tabel 2-9 SVT-toets van het intern transport

**Algemene aspecten**

<b>Criterium</b>	<b>Voldoet aan SVT</b>	<b>Verwijzing en/of opmerking</b>
1. Het interne transport moet worden gedaan door voldoende opgeleid personeel.		
2. Het interne transport met behulp van motorvoertuigen mag slechts worden gedaan door gediplomeerd personeel.		
3. De stoffen moeten verpakt zijn in emballage die niet door de stoffen wordt aangetast en die bestand is tegen de wijze van transporteren en tegen de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt.		
4. De transportmiddelen moeten voor het betreffende transport zijn bestemd en moeten op de daarvoor bestemde wijze worden gebruikt.		
5. Het transportmiddel moet zo veel en zo vaak als nodig worden onderhouden.		
6. Op het transportmiddel dient een brandblusmiddel operationeel en binnen handbereik beschikbaar te zijn.		
7. Zodra blijkt dat gedurende het interne transport de emballage is gaan lekken dient deze onmiddellijk in een vloeistofdichte opvangbak geplaatst te worden.		

## Bijlage

### 7. Rapportages Proteus

- Rapportage Model 1: MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03
- Rapportage Model 2: MRA2020-21 TP02 en TP03  
mengselbenadering
- Rapportage Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT  
benadering topping
- Rapportage Model 4: Mitigerende maatregelen



## **Bijlage**

### **7a. Model 1: MRA2020-21 exclusief TP02 en TP03**

# Rapportage

HHTT 02032021 Excl. TP02 en TP03, 2021-03-02, 03:31:33

**"MRA 2020-21 exclusief TP02 en TP03 versie 02-03-2021"**

---

# 1 Projectgegevens

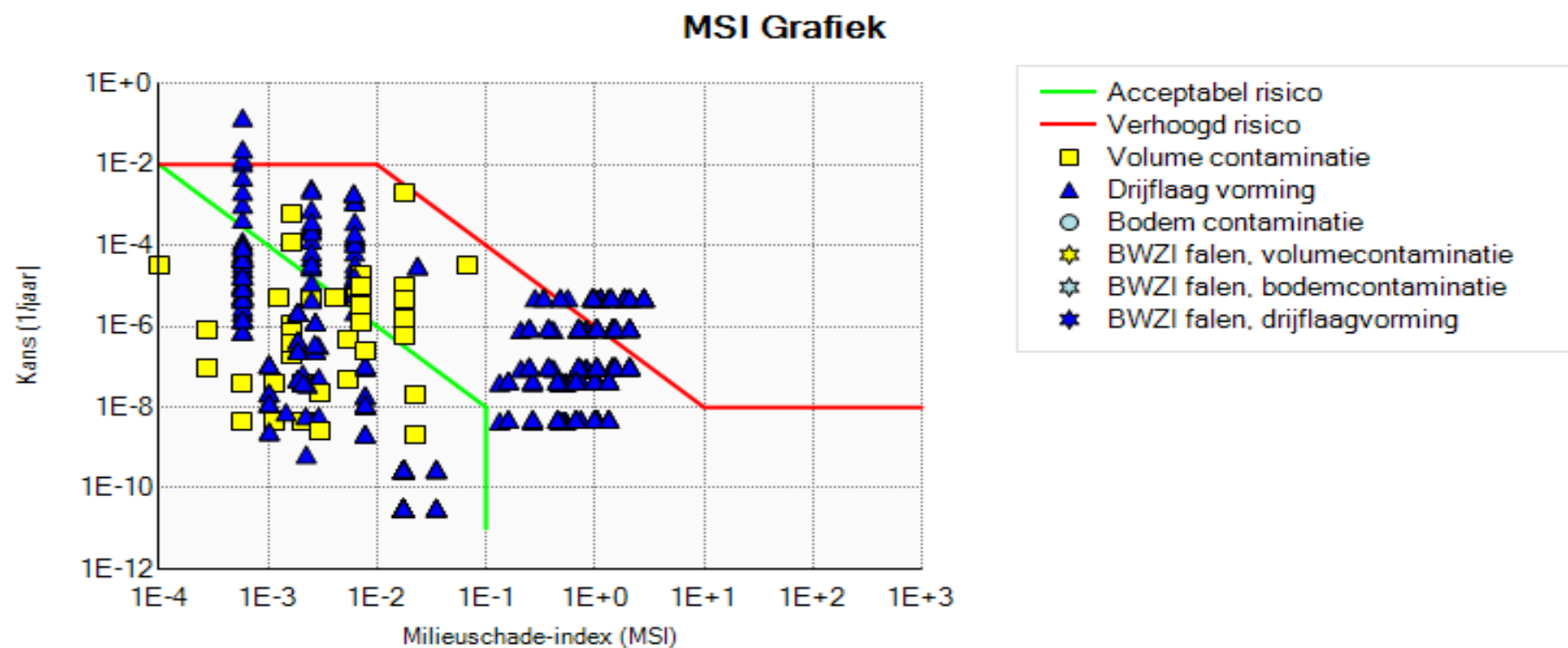
---

## 1.1 Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam	Hes Hartel Tank Terminal BV	
Omschrijving	HSSE Manager	
Contactpersoon		
Telefoon	+	
EMail		
	al.eu	
Postadres		
Postcode		
Plaats	Rotterdam Maasvlakte	
UitgevoerdDoor		
VanBedrijf	Royal Haskoning DHV	
OppervlakBedrijfsterrein	0	m²
Centroïde		
X-coördinaat	0	
Y-coördinaat	0	

## 2 Executive Summary

### 2.1 MSI Grafiek



## 2.2 Verhoogd risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0401,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,752E+6		5,657E-1	1,000E+0	7,146E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,284E+9
TP04,0407,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0408,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0406,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0405,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0404,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0403,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP05,0503,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,351E+6		9,941E-1	1,000E+0	1,256E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,257E+9
TP05,0504,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,351E+6		9,941E-1	1,000E+0	1,256E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,257E+9
TP05,0502,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	7,887E+6		9,389E-1	1,000E+0	1,186E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,132E+9
TP05,0501,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	7,887E+6		9,389E-1	1,000E+0	1,186E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,132E+9
TP06,0604,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,320E+7		1,341E+0	1,000E+0	1,694E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,999E+9
TP06,0605,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,320E+7		1,341E+0	1,000E+0	1,694E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,999E+9
TP06,0602,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0602,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7		1,878E+0	1,000E+0	2,372E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0603,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0603,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7		1,878E+0	1,000E+0	2,372E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0601,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0601,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7		1,878E+0	1,000E+0	2,372E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP08,0803,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,742E+6		4,819E-1	1,000E+0	6,087E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,155E+9
TP08,0802,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,742E+6		4,819E-1	1,000E+0	6,087E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,155E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,0805,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0805,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7		1,874E+0	1,000E+0	2,367E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0804,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0804,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7		1,874E+0	1,000E+0	2,367E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0801,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0801,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7		1,874E+0	1,000E+0	2,367E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,097E-2	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,097E-2	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
TP01 (diesel),0103,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0103,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0104,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0104,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0105,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0105,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0102,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0102,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0108,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7		1,541E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0108,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7		2,094E+0	1,000E+0	2,644E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0107,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7		1,541E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0107,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7		2,094E+0	1,000E+0	2,644E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0106,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7		1,541E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0106,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7		2,094E+0	1,000E+0	2,644E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0101,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0101,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,356E-2	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,356E-2	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,436E-1	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,436E-1	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,394E-2	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,394E-2	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
TP07,0703,Topping,K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,315E+6		9,624E-1	1,000E+0	1,216E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,321E+6
TP07,0702,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,470E+6		9,624E-1	1,000E+0	1,216E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,305E+9
TP07,0701,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,470E+6		9,624E-1	1,000E+0	1,216E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,305E+9
TP07,0708,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7		1,415E+0	1,000E+0	1,788E+4	6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9
TP07,0707,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7		1,415E+0	1,000E+0	1,788E+4	6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9
TP07,0705,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7		1,415E+0	1,000E+0	1,788E+4	6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9

## 2.3 Acceptabel risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0402,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,124E+6		1,338E-1	1,000E+0	1,690E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,037E+8
TP04,0402,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,124E+6		1,338E-1	1,000E+0	1,690E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,037E+8
TP04,0402,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,749E+6		2,083E-1	1,000E+0	7,033E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,728E+8
TP04,0402,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,750E+6		2,083E-1	1,000E+0	7,034E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,730E+8
TP04,0402,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,376E+6		2,829E-1	1,000E+0	3,573E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,422E+8
TP04,0401,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,248E+6		2,676E-1	1,000E+0	3,380E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,075E+8
TP04,0401,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,248E+6		2,676E-1	1,000E+0	3,380E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,075E+8
TP04,0401,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,499E+6		4,165E-1	1,000E+0	7,033E+2	5,470E+3	0,000E+0				9,457E+8
TP04,0401,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,500E+6		4,167E-1	1,000E+0	7,034E+2	5,470E+3	0,000E+0				9,459E+8
TP04,0407,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0407,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0407,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0407,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0407,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0408,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0408,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0408,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0408,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0408,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0406,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0406,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0406,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0406,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0406,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0405,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0405,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0405,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0405,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0405,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0404,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0404,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0404,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0404,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0404,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0403,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0403,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0403,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0403,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0403,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP05,0503,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0503,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0503,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,298E+6		7,498E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,702E+9
TP05,0503,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	6,300E+6		7,500E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,703E+9
TP05,0504,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0504,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0504,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,298E+6		7,498E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,702E+9
TP05,0504,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	6,300E+6		7,500E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,703E+9
TP05,0502,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0502,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0502,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	5,948E+6		7,081E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0502,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	5,950E+6		7,083E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0501,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0501,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0501,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	5,948E+6		7,081E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0501,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	5,950E+6		7,083E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP06,0604,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0604,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP06,0604,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP06,0604,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP06,0605,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0605,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0605,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP06,0605,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP06,0602,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0602,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0602,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0603,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0603,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0603,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0601,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0601,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0601,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0803,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0803,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0803,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	3,689E+6		3,749E-1	1,000E+0	4,735E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0803,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	3,690E+6		3,750E-1	1,000E+0	4,737E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,0802,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0802,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0802,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	3,689E+6		3,749E-1	1,000E+0	4,735E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0802,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	3,690E+6		3,750E-1	1,000E+0	4,737E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0805,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0805,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0805,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0804,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0804,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0804,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0801,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0801,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0801,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
Zeeschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,546E-5	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Zeeschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,092E-5	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,133E-7	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,638E-4	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,276E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,523E-5	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,045E-5	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,036E-3	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,436E-5	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Zeeschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,871E-5	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	4,365E-4	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,051E-6	5,550E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,027E+2	1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Zeeschip,,Overvullen schip,Ethanol	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,180E-4	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,635E-6	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,271E-6	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,521E-4	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,042E-4	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	4,853E-3	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,727E-5	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,345E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
TP01 (diesel),0103,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0103,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0103,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0104,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0104,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0104,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0105,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0105,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0105,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9



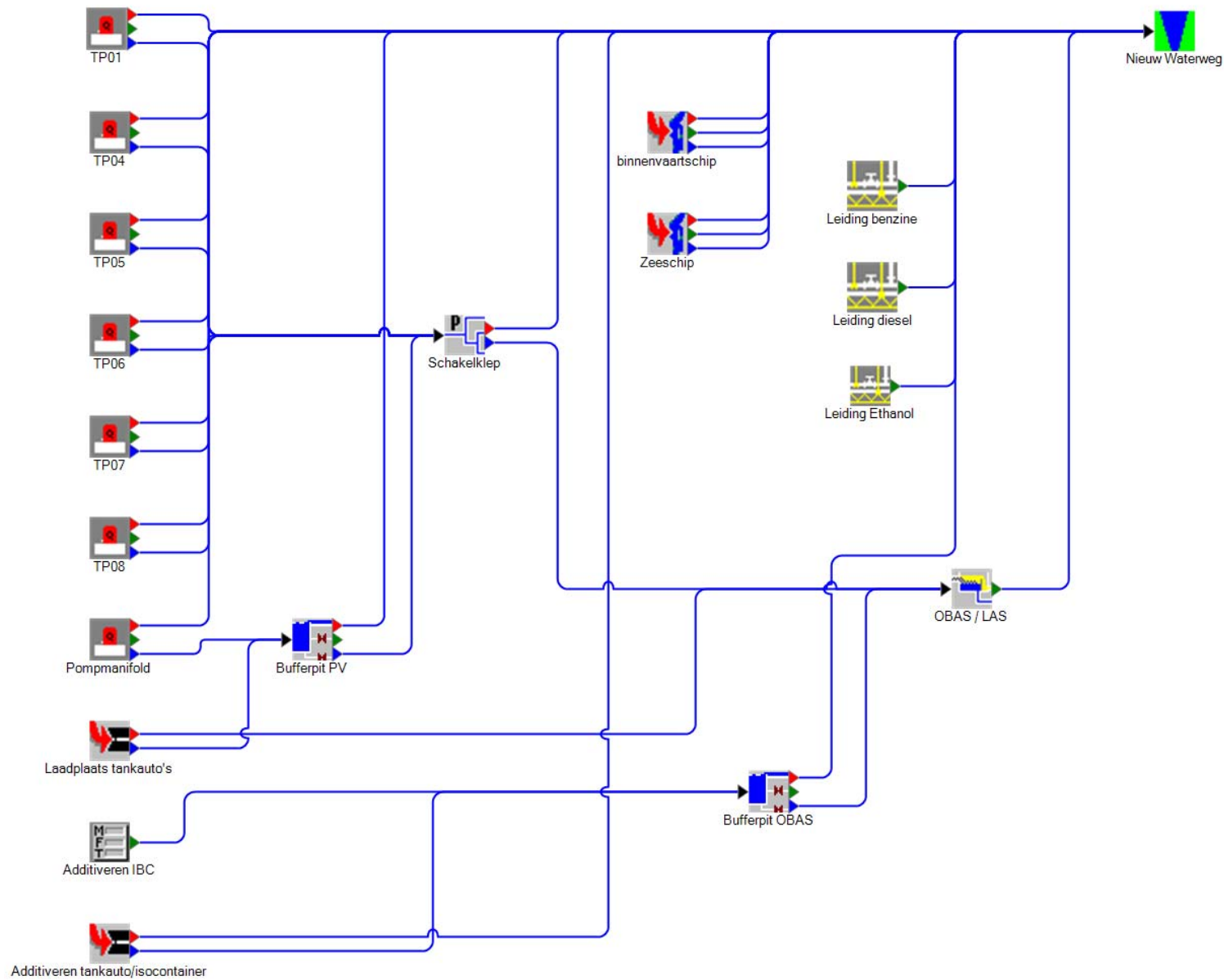
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0102,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0102,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0102,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0108,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0108,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0108,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7		1,542E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0107,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0107,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0107,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7		1,542E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0106,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0106,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0106,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7		1,542E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0101,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0101,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0101,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,239E-4	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,479E-4	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,448E-5	5,550E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,027E+2	1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	6,896E-5	2,220E+4		2,500E-3	1,000E+0	6,494E+1	1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	9,319E-6	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,864E-5	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,313E-3	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,626E-3	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,887E-4	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,775E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,096E-4	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,193E-4	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,154E-3	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,741E-5	5,550E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,027E+2	1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,483E-5	2,220E+4		2,500E-3	1,000E+0	6,494E+1	1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Ethanol	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,820E-4	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,707E-6	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	9,413E-6	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,162E-3	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,323E-3	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,936E-4	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,872E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
TP07,0706,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,578E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,171E+8
TP07,0706,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,578E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,171E+8
TP07,0706,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,459E+6		2,499E-1	1,000E+0	3,157E+3	3,282E+3	0,000E+0				1,118E+9
TP07,0706,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,460E+6		2,500E-1	1,000E+0	3,158E+3	3,282E+3	0,000E+0				1,118E+9
TP07,0706,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	3,342E+6		3,397E-1	1,000E+0	4,291E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,519E+9
TP07,0704,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,385E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,532E+5

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0704,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,385E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,532E+5
TP07,0704,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,159E+6		2,499E-1	1,000E+0	3,157E+3	3,282E+3	0,000E+0				8,624E+5
TP07,0704,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,160E+6		2,500E-1	1,000E+0	3,158E+3	3,282E+3	0,000E+0				8,626E+5
TP07,0704,Topping,K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,935E+6		3,397E-1	1,000E+0	4,291E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,172E+6
TP07,0703,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	3,925E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,567E+6
TP07,0703,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	3,925E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,567E+6
TP07,0703,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,118E+6		7,081E-1	1,000E+0	8,945E+3	9,298E+3	0,000E+0				2,443E+6
TP07,0703,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,120E+6		7,083E-1	1,000E+0	8,947E+3	9,298E+3	0,000E+0				2,444E+6
TP07,0702,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0702,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0702,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,968E+6		7,081E-1	1,000E+0	8,945E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,167E+9
TP07,0702,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,970E+6		7,083E-1	1,000E+0	8,947E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,168E+9
TP07,0701,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0701,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0701,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,968E+6		7,081E-1	1,000E+0	8,945E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,167E+9
TP07,0701,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,970E+6		7,083E-1	1,000E+0	8,947E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,168E+9
TP07,0708,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0708,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0708,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0708,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0707,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0707,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0707,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0707,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0705,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0705,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0705,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0705,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
Leiding,,Leidingbreuk,Modelstof K1	Leiding benzine[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	1,982E+5		2,359E-2	1,000E+0	4,245E+2	6,000E+2	0,000E+0				5,356E+7
Leiding,,Leidinglekkage,Modelstof K1	Leiding benzine[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	5,144E+4		6,124E-3	1,000E+0	2,163E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,390E+7
Leiding,,Leidingbreuk,Modelstof K3	Leiding diesel[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	2,321E+5		2,359E-2	1,000E+0	4,245E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,055E+8
Leiding,,Leidinglekkage,Modelstof K3	Leiding diesel[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	6,026E+4		6,124E-3	1,000E+0	2,163E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,739E+7
Leiding,,Leidingbreuk,Ethanol	Leiding Ethanol[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	2,234E+5	1,021E+6	6,808E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				8,123E+5
Leiding,,Leidinglekkage,Ethanol	Leiding Ethanol[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	5,798E+4	2,651E+5	1,767E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,109E+5

### 3 Schema





## 4. Volledig berekeningsresultaat

### 4.1 Unit TP04

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	7,959E-1	1,221E+3	4,719E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	5,399E-3	3,600E-10	1,000E+0		1,221E+3	4,719E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	7,959E-1	1,221E+3	4,719E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	5,400E-3	3,600E-10	1,000E+0		1,221E+3	4,719E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	6,378E-1	1,901E+3	7,349E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	3,468E-3	2,312E-10	1,000E+0		1,901E+3	7,349E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	6,378E-1	1,901E+3	7,349E+3				2,703E+2
TP04,0402,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	3,468E-3	2,312E-10	1,000E+0		1,901E+3	7,349E+3				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	5,628E-1	2,442E+3	9,439E+3				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	2,700E-3	1,800E-10	1,000E+0		2,442E+3	9,439E+3				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	5,628E-1	2,442E+3	9,439E+3				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	2,700E-3	1,800E-10	1,000E+0		2,442E+3	9,439E+3				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	4,510E-1	3,802E+3	1,470E+4				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,734E-3	1,156E-10	1,000E+0		3,802E+3	1,470E+4				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	4,510E-1	3,802E+3	1,470E+4				2,703E+2
TP04,0401,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,734E-3	1,156E-10	1,000E+0		3,802E+3	1,470E+4				2,703E+2



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0407,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0407,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,350E-3	8,999E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0407,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0407,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,350E-3	9,000E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0407,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0407,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,669E-4	5,779E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0407,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0407,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0407,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1		2,964E-8	1,000E+0	3,189E-1	1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0407,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0408,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0408,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,350E-3	8,999E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0408,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0408,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,350E-3	9,000E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0408,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0408,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,669E-4	5,779E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0408,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0408,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0408,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1		2,964E-8	1,000E+0	3,189E-1	1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0408,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0406,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0406,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,350E-3	8,999E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0406,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0406,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,350E-3	9,000E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0406,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0406,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,669E-4	5,779E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0406,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0406,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0406,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1		2,964E-8	1,000E+0	3,189E-1	1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0406,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0405,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0405,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,350E-3	8,999E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0405,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0405,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,350E-3	9,000E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0405,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0405,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,669E-4	5,779E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0405,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0405,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0405,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1		2,964E-8	1,000E+0	3,189E-1	1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0405,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0404,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0404,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,350E-3	8,999E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0404,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0404,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,350E-3	9,000E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0404,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0404,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,669E-4	5,779E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0404,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0404,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0404,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1		2,964E-8	1,000E+0	3,189E-1	1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0404,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0403,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0403,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,350E-3	8,999E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0403,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,979E-1	4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0403,Kleine brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,350E-3	9,000E-11	1,000E+0		4,883E+3	1,888E+4				2,703E+2
TP04,0403,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0403,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,669E-4	5,779E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0403,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,189E-1	7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0403,Grote brand,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		7,604E+3	2,939E+4				2,703E+2
TP04,0403,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1		2,964E-8	1,000E+0	3,189E-1	1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1
TP04,0403,Grote brand,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,489E-1	8,669E-4	5,780E-11	1,000E+0		1,893E+3	2,939E+4				6,728E+1

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0402,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,124E+6		1,338E-1	1,000E+0	1,690E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,037E+8
TP04,0402,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,124E+6	8,713E+3	5,809E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,037E+8
TP04,0402,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,124E+6		1,338E-1	1,000E+0	1,690E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,037E+8
TP04,0402,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,124E+6	8,713E+3	5,809E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,037E+8
TP04,0402,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0402,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0402,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0402,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0402,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,749E+6		2,083E-1	1,000E+0	7,033E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,728E+8
TP04,0402,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,749E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		2,735E+3	0,000E+0				4,728E+8
TP04,0402,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,750E+6		2,083E-1	1,000E+0	7,034E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,730E+8
TP04,0402,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,750E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		2,735E+3	0,000E+0				4,730E+8
TP04,0402,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,376E+6		2,829E-1	1,000E+0	3,573E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,422E+8
TP04,0402,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,376E+6	1,842E+4	1,228E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,422E+8
TP04,0401,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,248E+6		2,676E-1	1,000E+0	3,380E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,075E+8
TP04,0401,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,248E+6	1,743E+4	1,162E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,075E+8
TP04,0401,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,248E+6		2,676E-1	1,000E+0	3,380E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,075E+8
TP04,0401,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,248E+6	1,743E+4	1,162E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,075E+8
TP04,0401,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0401,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0401,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0401,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0401,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,499E+6		4,165E-1	1,000E+0	7,033E+2	5,470E+3	0,000E+0				9,457E+8
TP04,0401,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,499E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				9,457E+8
TP04,0401,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,500E+6		4,167E-1	1,000E+0	7,034E+2	5,470E+3	0,000E+0				9,459E+8
TP04,0401,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,500E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				9,459E+8
TP04,0401,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,752E+6		5,657E-1	1,000E+0	7,146E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,284E+9
TP04,0401,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,752E+6	3,684E+4	2,456E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,284E+9
TP04,0407,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0407,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0407,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0407,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0407,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0407,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0407,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0407,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0407,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0407,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0407,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0407,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0407,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0407,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0408,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0408,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0408,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0408,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0408,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0408,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0408,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0408,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0408,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0408,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0408,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0408,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0408,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0408,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0406,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0406,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0406,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0406,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0406,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0406,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0406,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0406,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0406,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0406,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0406,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0406,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0406,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0406,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0405,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0405,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0405,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0405,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0405,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0405,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0405,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0405,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0405,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0405,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0405,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0405,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0405,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0405,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0404,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0404,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0404,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0404,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0404,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0404,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0404,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0404,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0404,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0404,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0404,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0404,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0404,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0404,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0403,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,0403,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0403,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6		5,352E-1	1,000E+0	6,760E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0403,Instantaan falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,495E+6	3,485E+4	2,323E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,215E+9
TP04,0403,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0403,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP04,0403,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0403,Overvullen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP04,0403,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6		8,331E-1	1,000E+0	7,033E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0403,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,998E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,891E+9
TP04,0403,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6		8,333E-1	1,000E+0	7,034E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0403,Continu falen,Modelstof K1	TP04[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,000E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,892E+9
TP04,0403,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6		1,131E+0	1,000E+0	1,429E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9
TP04,0403,Topping,Modelstof K1	TP04[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,505E+6	7,369E+4	4,912E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,569E+9

## 4.2 Unit TP05

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP05,0503,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,662E-1	5,767E+3	1,221E+4				2,702E+2
TP05,0503,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,143E-3	7,619E-11	1,000E+0		5,767E+3	1,221E+4				2,702E+2
TP05,0503,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,662E-1	5,767E+3	1,221E+4				2,703E+2
TP05,0503,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,143E-3	7,620E-11	1,000E+0		5,767E+3	1,221E+4				2,703E+2
TP05,0503,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,007E-1	8,550E+3	1,810E+4				2,702E+2
TP05,0503,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	7,709E-4	5,139E-11	1,000E+0		8,550E+3	1,810E+4				2,702E+2
TP05,0503,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,007E-1	8,550E+3	1,810E+4				2,703E+2
TP05,0503,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	7,710E-4	5,140E-11	1,000E+0		8,550E+3	1,810E+4				2,703E+2
TP05,0504,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,662E-1	5,767E+3	1,221E+4				2,702E+2
TP05,0504,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,143E-3	7,619E-11	1,000E+0		5,767E+3	1,221E+4				2,702E+2
TP05,0504,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,662E-1	5,767E+3	1,221E+4				2,703E+2
TP05,0504,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,143E-3	7,620E-11	1,000E+0		5,767E+3	1,221E+4				2,703E+2
TP05,0504,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,007E-1	8,550E+3	1,810E+4				2,702E+2
TP05,0504,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	7,709E-4	5,139E-11	1,000E+0		8,550E+3	1,810E+4				2,702E+2
TP05,0504,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,007E-1	8,550E+3	1,810E+4				2,703E+2
TP05,0504,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	7,710E-4	5,140E-11	1,000E+0		8,550E+3	1,810E+4				2,703E+2
TP05,0502,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,768E-1	5,446E+3	1,153E+4				2,702E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP05,0502,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,210E-3	8,068E-11	1,000E+0		5,446E+3	1,153E+4				2,702E+2
TP05,0502,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,768E-1	5,446E+3	1,153E+4				2,703E+2
TP05,0502,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,210E-3	8,069E-11	1,000E+0		5,446E+3	1,153E+4				2,703E+2
TP05,0502,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,094E-1	8,075E+3	1,709E+4				2,702E+2
TP05,0502,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,162E-4	5,441E-11	1,000E+0		8,075E+3	1,709E+4				2,702E+2
TP05,0502,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,095E-1	8,075E+3	1,709E+4				2,703E+2
TP05,0502,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,163E-4	5,442E-11	1,000E+0		8,075E+3	1,709E+4				2,703E+2
TP05,0501,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,768E-1	5,446E+3	1,153E+4				2,702E+2
TP05,0501,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,210E-3	8,068E-11	1,000E+0		5,446E+3	1,153E+4				2,702E+2
TP05,0501,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,768E-1	5,446E+3	1,153E+4				2,703E+2
TP05,0501,Kleine brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,210E-3	8,069E-11	1,000E+0		5,446E+3	1,153E+4				2,703E+2
TP05,0501,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,190E-7	1,000E+0	3,094E-1	8,075E+3	1,709E+4				2,702E+2
TP05,0501,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	8,162E-4	5,441E-11	1,000E+0		8,075E+3	1,709E+4				2,702E+2
TP05,0501,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	3,095E-1	8,075E+3	1,709E+4				2,703E+2
TP05,0501,Grote brand,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	8,163E-4	5,442E-11	1,000E+0		8,075E+3	1,709E+4				2,703E+2
TP05,0503,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0503,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,249E+6	3,294E+4	2,196E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0503,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0503,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,249E+6	3,294E+4	2,196E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP05,0503,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0503,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0503,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0503,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0503,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,298E+6		7,498E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,702E+9
TP05,0503,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,298E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		9,845E+3	0,000E+0				1,702E+9
TP05,0503,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	6,300E+6		7,500E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,703E+9
TP05,0503,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	6,300E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		9,845E+3	0,000E+0				1,703E+9
TP05,0503,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,351E+6		9,941E-1	1,000E+0	1,256E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,257E+9
TP05,0503,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,351E+6	6,474E+4	4,316E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,257E+9
TP05,0504,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0504,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,249E+6	3,294E+4	2,196E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0504,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,249E+6		5,059E-1	1,000E+0	6,390E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0504,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,249E+6	3,294E+4	2,196E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,148E+9
TP05,0504,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0504,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0504,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0504,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0504,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,298E+6		7,498E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,702E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP05,0504,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	6,298E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		9,845E+3	0,000E+0				1,702E+9
TP05,0504,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	6,300E+6		7,500E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,845E+3	0,000E+0				1,703E+9
TP05,0504,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	6,300E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		9,845E+3	0,000E+0				1,703E+9
TP05,0504,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,351E+6		9,941E-1	1,000E+0	1,256E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,257E+9
TP05,0504,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,351E+6	6,474E+4	4,316E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,257E+9
TP05,0502,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0502,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,013E+6	3,111E+4	2,074E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0502,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0502,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,013E+6	3,111E+4	2,074E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0502,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0502,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0502,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0502,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0502,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	5,948E+6		7,081E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0502,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	5,948E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0502,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	5,950E+6		7,083E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0502,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	5,950E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0502,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	7,887E+6		9,389E-1	1,000E+0	1,186E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,132E+9
TP05,0502,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	7,887E+6	6,114E+4	4,076E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,132E+9
TP05,0501,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP05,0501,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,013E+6	3,111E+4	2,074E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0501,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,013E+6		4,778E-1	1,000E+0	6,035E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0501,Instantaan falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,013E+6	3,111E+4	2,074E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,085E+9
TP05,0501,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0501,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,470E+5	1,140E+3	7,597E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,972E+7
TP05,0501,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0501,Overvullen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,471E+5	1,140E+3	7,603E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,976E+7
TP05,0501,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	5,948E+6		7,081E-1	1,000E+0	7,033E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0501,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	5,948E+6	4,217E+3	2,811E-4	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0501,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	5,950E+6		7,083E-1	1,000E+0	7,034E+2	9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0501,Continu falen,Modelstof K1	TP05[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	5,950E+6	4,218E+3	2,812E-4	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				1,608E+9
TP05,0501,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	7,887E+6		9,389E-1	1,000E+0	1,186E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,132E+9
TP05,0501,Topping,Modelstof K1	TP05[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	7,887E+6	6,114E+4	4,076E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,132E+9



### 4.3 Unit TP06

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP06,0604,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0604,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	7,303E+6	2,032E-1	1,355E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0604,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0604,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	7,303E+6	2,032E-1	1,355E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0604,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0604,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0604,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0604,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0604,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP06,0604,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7	2,851E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP06,0604,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP06,0604,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7	2,852E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP06,0604,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,320E+7		1,341E+0	1,000E+0	1,694E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,999E+9
TP06,0604,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,320E+7	3,672E-1	2,448E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,999E+9
TP06,0605,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0605,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	7,303E+6	2,032E-1	1,355E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0605,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	7,303E+6		7,422E-1	1,000E+0	9,375E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9
TP06,0605,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	7,303E+6	2,032E-1	1,355E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,320E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP06,0605,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0605,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0605,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0605,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0605,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP06,0605,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7	2,851E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP06,0605,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP06,0605,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7	2,852E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP06,0605,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,320E+7		1,341E+0	1,000E+0	1,694E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,999E+9
TP06,0605,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,320E+7	3,672E-1	2,448E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,999E+9
TP06,0602,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0602,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7	2,845E-1	1,897E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0602,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0602,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7	2,845E-1	1,897E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0602,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0602,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0602,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0602,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0602,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP06,0602,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7	3,992E-1	2,661E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0602,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0602,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7	3,993E-1	2,662E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0602,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7		1,878E+0	1,000E+0	2,372E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0602,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7	5,141E-1	3,427E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0603,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0603,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7	2,845E-1	1,897E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0603,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0603,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7	2,845E-1	1,897E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0603,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0603,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0603,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0603,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0603,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0603,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7	3,992E-1	2,661E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0603,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0603,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7	3,993E-1	2,662E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0603,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7		1,878E+0	1,000E+0	2,372E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0603,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7	5,141E-1	3,427E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0601,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP06,0601,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,022E+7	2,845E-1	1,897E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0601,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7		1,039E+0	1,000E+0	1,312E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0601,Instantaan falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,022E+7	2,845E-1	1,897E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,647E+9
TP06,0601,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0601,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP06,0601,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0601,Overvullen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP06,0601,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0601,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7	3,992E-1	2,661E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP06,0601,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0601,Continu falen,Modelstof K3	TP06[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7	3,993E-1	2,662E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP06,0601,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7		1,878E+0	1,000E+0	2,372E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9
TP06,0601,Topping,Modelstof K3	TP06[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,848E+7	5,141E-1	3,427E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,398E+9

## 4.4 Unit TP08

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,0803,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0803,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	2,638E+6	7,341E-2	4,894E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0803,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0803,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	2,638E+6	7,341E-2	4,894E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0803,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5		3,500E-2	1,000E+0	5,171E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0803,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5	9,582E-3	6,388E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0803,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5		3,502E-2	1,000E+0	5,173E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0803,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5	9,590E-3	6,393E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0803,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	3,689E+6		3,749E-1	1,000E+0	4,735E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0803,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	3,689E+6	1,026E-1	6,843E-9	1,000E+0		4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0803,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	3,690E+6		3,750E-1	1,000E+0	4,737E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0803,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	3,690E+6	1,027E-1	6,845E-9	1,000E+0		4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0803,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,742E+6		4,819E-1	1,000E+0	6,087E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,155E+9
TP08,0803,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,742E+6	1,320E-1	8,797E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,155E+9
TP08,0802,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0802,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	2,638E+6	7,341E-2	4,894E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0802,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	2,638E+6		2,681E-1	1,000E+0	3,386E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9
TP08,0802,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	2,638E+6	7,341E-2	4,894E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,199E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,0802,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5		3,500E-2	1,000E+0	5,171E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0802,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5	9,582E-3	6,388E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0802,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5		3,502E-2	1,000E+0	5,173E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0802,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5	9,590E-3	6,393E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0802,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	3,689E+6		3,749E-1	1,000E+0	4,735E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0802,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	3,689E+6	1,026E-1	6,843E-9	1,000E+0		4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0802,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	3,690E+6		3,750E-1	1,000E+0	4,737E+3	4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0802,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	3,690E+6	1,027E-1	6,845E-9	1,000E+0		4,923E+3	0,000E+0				1,677E+9
TP08,0802,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,742E+6		4,819E-1	1,000E+0	6,087E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,155E+9
TP08,0802,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,742E+6	1,320E-1	8,797E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,155E+9
TP08,0805,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0805,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7	2,855E-1	1,903E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0805,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0805,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7	2,855E-1	1,903E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0805,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5		3,500E-2	1,000E+0	5,171E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0805,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5	9,582E-3	6,388E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0805,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5		3,502E-2	1,000E+0	5,173E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0805,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5	9,590E-3	6,393E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0805,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,0805,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7	3,992E-1	2,661E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0805,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0805,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7	3,993E-1	2,662E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0805,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7		1,874E+0	1,000E+0	2,367E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0805,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7	5,131E-1	3,421E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0804,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0804,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7	2,855E-1	1,903E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0804,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0804,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7	2,855E-1	1,903E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0804,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5		3,500E-2	1,000E+0	5,171E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0804,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	3,444E+5	9,582E-3	6,388E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,565E+8
TP08,0804,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5		3,502E-2	1,000E+0	5,173E+2	1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0804,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	3,446E+5	9,590E-3	6,393E-10	1,000E+0		1,200E+3	0,000E+0				1,567E+8
TP08,0804,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0804,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7	3,992E-1	2,661E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0804,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0804,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7	3,993E-1	2,662E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0804,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7		1,874E+0	1,000E+0	2,367E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0804,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7	5,131E-1	3,421E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0801,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,0801,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,026E+7	2,855E-1	1,903E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0801,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7		1,043E+0	1,000E+0	1,317E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0801,Instantaan falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,026E+7	2,855E-1	1,903E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,663E+9
TP08,0801,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP08,0801,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP08,0801,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP08,0801,Overvullen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP08,0801,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0801,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,435E+7	3,992E-1	2,661E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,521E+9
TP08,0801,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7		1,458E+0	1,000E+0	1,842E+4	1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0801,Continu falen,Modelstof K3	TP08[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,435E+7	3,993E-1	2,662E-8	1,000E+0		1,914E+4	0,000E+0				6,523E+9
TP08,0801,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7		1,874E+0	1,000E+0	2,367E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9
TP08,0801,Topping,Modelstof K3	TP08[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,844E+7	5,131E-1	3,421E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,382E+9

## 4.5 Unit Zeeschip

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,878E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,878E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,878E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,878E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,176E-4	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,176E-4	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,878E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,878E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,878E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,878E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,176E-5	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,176E-5	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,546E-5	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,546E-5	5,400E+4	7,309E-1	4,872E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Zeeschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,092E-5	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Zeeschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,092E-5	2,160E+4	2,923E-1	1,949E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	7,575E-6	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	7,575E-6	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	7,575E-6	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	7,575E-6	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,515E-5	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,515E-5	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	7,575E-7	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	7,575E-7	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	7,575E-7	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	7,575E-7	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,515E-6	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,515E-6	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,269E-6	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,269E-6	6,150E+4	1,711E-3	1,141E-10	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	4,538E-6	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	4,538E-6	2,460E+4	6,845E-4	4,564E-11	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,128E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,128E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	4,256E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,128E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,128E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	4,256E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,133E-7	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,227E-6	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,405E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,405E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	6,405E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	6,405E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,281E-3	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,281E-3	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,405E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,405E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	6,405E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	6,405E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,281E-4	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,281E-4	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,638E-4	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,638E-4	5,250E+4	1,923E+2	1,282E-5	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,276E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,276E-4	2,100E+4	7,690E+1	5,127E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	9,865E-5	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	9,865E-5	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	9,865E-5	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	9,865E-5	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,973E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,973E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	9,865E-6	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	9,865E-6	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	9,865E-6	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	9,865E-6	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,973E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,973E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,523E-5	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,523E-5	5,250E+4	1,923E+2	1,282E-5	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,045E-5	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,045E-5	2,100E+4	7,690E+1	5,127E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,036E-3	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,036E-3	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-4	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-4	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-5	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-5	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Zeeschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,436E-5	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,436E-5	5,400E+4	7,309E-1	4,872E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Zeeschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,871E-5	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Zeeschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,871E-5	2,160E+4	2,923E-1	1,949E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	4,365E-4	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	4,365E-4	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,238E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,238E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,238E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,238E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	4,477E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	4,477E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,238E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,238E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,238E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,238E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	4,477E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	4,477E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,051E-6	5,550E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,027E+2	1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,051E-6	5,550E+4	3,221E+1	2,148E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,210E-5	2,220E+4		2,500E-3	1,000E+0	6,494E+1	1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,210E-5	2,220E+4	1,289E+1	8,590E-7	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Zeeschip,,Overvullen schip,Ethanol	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,180E-4	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,674E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,674E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,135E-5	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,674E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,674E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,135E-6	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,635E-6	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,271E-6	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,097E-2	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	1,097E-2	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-3	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-3	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-4	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-4	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,521E-4	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,521E-4	6,150E+4	1,711E-3	1,141E-10	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,042E-4	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	3,042E-4	2,460E+4	6,845E-4	4,564E-11	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	4,853E-3	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Zeeschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	4,853E-3	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,631E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,631E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,631E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,631E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	5,261E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	5,261E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,631E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	2,631E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,631E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[B]->Nieuw Waterweg	2,631E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	5,261E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	Zeeschip[O]->Nieuw Waterweg	5,261E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,727E-5	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	6,727E-5	5,250E+4	1,923E+2	1,282E-5	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,345E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Zeeschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	Zeeschip[D]->Nieuw Waterweg	1,345E-4	2,100E+4	7,690E+1	5,127E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6



## 4.6 Unit Laadplaats tankauto's

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Laadplaats tankauto's,,Kleine brand,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	6,104E-9	1,867E+4		2,223E-3	1,000E+0	1,267E+2	9,000E+2	2,410E+0				5,046E+6
Laadplaats tankauto's,,Kleine brand,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	6,104E-9	1,867E+4	1,367E+2	9,116E-6	1,000E+0		9,000E+2	2,410E+0				5,046E+6
Laadplaats tankauto's,,Kleine brand,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	6,782E-10	1,883E+4		2,242E-3	1,000E+0	1,272E+2	9,000E+2	2,410E+0				5,089E+6
Laadplaats tankauto's,,Kleine brand,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	6,782E-10	1,883E+4	1,379E+2	9,194E-6	1,000E+0		9,000E+2	2,410E+0				5,089E+6
Laadplaats tankauto's,,Kleine brand,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[O]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	7,536E-9	1,230E+4		1,464E-3	1,000E+0	1,058E+2	5,929E+2	2,410E+0				3,324E+6
Laadplaats tankauto's,,Kleine brand,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[O]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	7,536E-9	1,230E+4	9,536E+1	6,357E-6	1,000E+0		5,929E+2	2,410E+0				3,324E+6
Laadplaats tankauto's,,Lekkage overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,669E-4	1,556E+0		1,853E-7	1,000E+0	1,190E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,206E+2
Laadplaats tankauto's,,Lekkage overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,669E-4	1,556E+0	1,206E-2	8,043E-10	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,206E+2
Laadplaats tankauto's,,Lekkage overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	2,966E-5	5,448E+0		6,486E-7	1,000E+0	2,226E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,472E+3
Laadplaats tankauto's,,Lekkage overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	2,966E-5	5,448E+0	4,224E-2	2,816E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,472E+3
Laadplaats tankauto's,,Breuk overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,669E-5	5,409E+2		6,440E-5	1,000E+0	2,218E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,462E+5
Laadplaats tankauto's,,Breuk overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,669E-5	5,409E+2	4,194E+0	2,796E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,462E+5
Laadplaats tankauto's,,Breuk overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	2,966E-6	5,448E+2		6,486E-5	1,000E+0	2,226E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,472E+5
Laadplaats tankauto's,,Breuk overslag tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	2,966E-6	5,448E+2	4,224E+0	2,816E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,472E+5

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Laadplaats tankauto's,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	5,493E-8	2,449E+4		2,915E-3	1,000E+0	1,492E+2	6,000E+1	0,000E+0				6,618E+6
Laadplaats tankauto's,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	5,493E-8	2,449E+4	1,899E+2	1,266E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,618E+6
Laadplaats tankauto's,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	6,104E-9	2,450E+4		2,917E-3	1,000E+0	1,493E+2	6,000E+1	0,000E+0				6,622E+6
Laadplaats tankauto's,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[D]->Bufferpit PV[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	6,104E-9	2,450E+4	1,899E+2	1,266E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,622E+6
Laadplaats tankauto's,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[O]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	6,782E-8	1,749E+4		2,082E-3	1,000E+0	1,261E+2	4,286E+1	0,000E+0				4,727E+6
Laadplaats tankauto's,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Laadplaats tankauto's[O]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	6,782E-8	1,749E+4	1,356E+2	9,041E-6	1,000E+0		4,286E+1	0,000E+0				4,727E+6

## 4.7 Unit TP01 (diesel)

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0103,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0103,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0103,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0103,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0103,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0103,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0103,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0103,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0103,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0103,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7	5,703E-1	3,802E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0103,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0103,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7	5,704E-1	3,803E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0103,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0103,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7	7,746E-1	5,164E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0104,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0104,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0104,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0104,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0104,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0104,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0104,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0104,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0104,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0104,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7	5,703E-1	3,802E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0104,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0104,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7	5,704E-1	3,803E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0104,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0104,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7	7,746E-1	5,164E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0105,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0105,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0105,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0105,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0105,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0105,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0105,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0105,Overvullen,Modelstof of K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0105,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0105,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7	5,703E-1	3,802E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0105,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0105,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7	5,704E-1	3,803E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0105,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0105,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7	7,746E-1	5,164E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0102,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0102,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0102,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0102,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0102,Overvullen,Modelstof of K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0102,Overvullen,Modelstof of K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0102,Overvullen,Modelstof of K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0102,Overvullen,Modelstof of K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0102,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0102,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7	5,703E-1	3,802E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0102,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0102,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7	5,704E-1	3,803E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0102,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0102,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7	7,746E-1	5,164E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0108,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0108,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6	2,710E-1	1,807E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0108,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0108,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6	2,710E-1	1,807E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0108,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0108,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0108,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0108,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0108,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7		1,541E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0108,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7	4,220E-1	2,813E-8	1,000E+0		2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0108,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7		1,542E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0108,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7	4,221E-1	2,814E-8	1,000E+0		2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0108,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7		2,094E+0	1,000E+0	2,644E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0108,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7	5,732E-1	3,822E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0107,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0107,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6	2,710E-1	1,807E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0107,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0107,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6	2,710E-1	1,807E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0107,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0107,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0107,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0107,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0107,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7		1,541E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0107,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7	4,220E-1	2,813E-8	1,000E+0		2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0107,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7		1,542E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0107,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7	4,221E-1	2,814E-8	1,000E+0		2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0107,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7		2,094E+0	1,000E+0	2,644E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0107,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7	5,732E-1	3,822E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0106,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0106,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	9,740E+6	2,710E-1	1,807E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0106,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6		9,898E-1	1,000E+0	1,250E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0106,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	9,740E+6	2,710E-1	1,807E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,427E+9
TP01 (diesel),0106,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0106,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0106,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0106,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0106,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7		1,541E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0106,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,517E+7	4,220E-1	2,813E-8	1,000E+0		2,024E+4	0,000E+0				6,893E+9
TP01 (diesel),0106,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7		1,542E+0	1,000E+0	1,947E+4	2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0106,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,517E+7	4,221E-1	2,814E-8	1,000E+0		2,024E+4	0,000E+0				6,895E+9
TP01 (diesel),0106,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7		2,094E+0	1,000E+0	2,644E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0106,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,060E+7	5,732E-1	3,822E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,364E+9
TP01 (diesel),0101,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0101,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0101,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7		1,338E+0	1,000E+0	1,690E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0101,Instantaan falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,316E+7	3,662E-1	2,442E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,983E+9
TP01 (diesel),0101,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0101,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP01 (diesel),0101,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP01 (diesel),0101,Overvullen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01 (diesel),0101,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,631E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0101,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,049E+7	5,703E-1	3,802E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,315E+9
TP01 (diesel),0101,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7		2,083E+0	1,000E+0	2,632E+4	2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0101,Continu falen,Modelstof K3	TP01[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,050E+7	5,704E-1	3,803E-8	1,000E+0		2,735E+4	0,000E+0				9,318E+9
TP01 (diesel),0101,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7		2,829E+0	1,000E+0	3,574E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10
TP01 (diesel),0101,Topping,Modelstof K3	TP01[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+7	7,746E-1	5,164E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,265E+10

## 4.8 Unit Binnenvaartschip

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-4	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-4	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,459E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-5	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,092E-5	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,239E-4	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,239E-4	5,400E+4	7,309E-1	4,872E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,479E-4	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,479E-4	2,160E+4	2,923E-1	1,949E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,477E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,477E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,477E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,477E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	2,955E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	2,955E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,477E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,477E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,477E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,477E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	2,955E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	2,955E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,448E-5	5,550E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,027E+2	1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,448E-5	5,550E+4	3,221E+1	2,148E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	6,896E-5	2,220E+4		2,500E-3	1,000E+0	6,494E+1	1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	6,896E-5	2,220E+4	1,289E+1	8,590E-7	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,745E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	3,745E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	7,490E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,745E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	3,745E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	7,490E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	9,319E-6	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,864E-5	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-3	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-3	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,077E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-4	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,015E-4	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,313E-3	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,313E-3	6,150E+4	1,711E-3	1,141E-10	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,626E-3	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,626E-3	2,460E+4	6,845E-4	4,564E-11	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,761E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,761E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,761E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,761E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	3,522E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	3,522E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,761E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,761E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,761E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,761E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	3,522E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	3,522E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,887E-4	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,887E-4	5,250E+4	1,923E+2	1,282E-5	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,775E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,775E-4	2,100E+4	7,690E+1	5,127E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,356E-2	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,356E-2	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,829E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,829E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,829E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,829E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	9,657E-5	5,043E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	9,657E-5	5,043E+1	6,826E-4	4,551E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+1
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,829E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,829E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,829E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,829E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	9,657E-6	5,043E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,K3 (FAME)	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	9,657E-6	5,043E+3	6,826E-2	4,551E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,014E+3
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,096E-4	5,400E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,096E-4	5,400E+4	7,309E-1	4,872E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,157E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,193E-4	2,160E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,K3 (FAME)	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,193E-4	2,160E+4	2,923E-1	1,949E-8	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,626E+3

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,154E-3	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,154E-3	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,462E-6	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,462E-6	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	7,462E-6	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	7,462E-6	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,492E-5	5,183E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,492E-5	5,183E+1	1,192E-1	7,949E-9	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+2
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,462E-7	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	7,462E-7	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	7,462E-7	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	7,462E-7	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,492E-6	5,183E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,492E-6	5,183E+3	1,192E+1	7,949E-7	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				4,712E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,741E-5	5,550E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,027E+2	1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,741E-5	5,550E+4	3,221E+1	2,148E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,045E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,483E-5	2,220E+4		2,500E-3	1,000E+0	6,494E+1	1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof t-BE	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,483E-5	2,220E+4	1,289E+1	8,590E-7	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,018E+5
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Ethanol	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	5,820E-4	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,891E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,891E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	3,783E-6	5,527E+1	2,527E+2	1,684E-5	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+2
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,891E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,891E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Ethanol	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	3,783E-7	5,527E+3	2,527E+4	1,684E-3	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,010E+4
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,707E-6	5,918E+4	2,705E+5	1,803E-2	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,152E+5
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Ethanol	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	9,413E-6	2,367E+4	1,082E+5	7,214E-3	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				8,607E+4
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,436E-1	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	1,436E-1	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,492E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,492E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,492E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,492E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	8,983E-4	5,744E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	8,983E-4	5,744E+1	1,598E-6	1,066E-13	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,492E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	4,492E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,492E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	4,492E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	8,983E-5	5,744E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K3	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	8,983E-5	5,744E+3	1,598E-4	1,066E-11	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				2,611E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,162E-3	6,150E+4		6,250E-3	1,000E+0	2,185E+2	1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,162E-3	6,150E+4	1,711E-3	1,141E-10	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				2,795E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,323E-3	2,460E+4		2,500E-3	1,000E+0	1,382E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K3	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	2,323E-3	2,460E+4	6,845E-4	4,564E-11	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,118E+7
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,394E-2	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Binnenvaartschip,,Overvullen schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	2,394E-2	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	8,769E-5	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	8,769E-5	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	8,769E-5	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	8,769E-5	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,754E-4	4,903E+1		5,837E-6	1,000E+0	6,678E+0	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Lekkage overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,754E-4	4,903E+1	3,801E-1	2,534E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+4
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	8,769E-6	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	8,769E-6	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	8,769E-6	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[B]->Nieuw Waterweg	8,769E-6	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,754E-5	4,903E+3		5,837E-4	1,000E+0	6,678E+1	2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Breuk overslag schip,Modelstof K1	binnenvaartschip[O]->Nieuw Waterweg	1,754E-5	4,903E+3	3,801E+1	2,534E-6	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				1,325E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,936E-4	5,250E+4		6,250E-3	1,000E+0	1,502E+2	1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, groot,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	1,936E-4	5,250E+4	1,923E+2	1,282E-5	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				1,419E+7
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,872E-4	2,100E+4		2,500E-3	1,000E+0	9,498E+1	1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6
Binnenvaartschip,,Aanvaring, klein,Modelstof K1	binnenvaartschip[D]->Nieuw Waterweg	3,872E-4	2,100E+4	7,690E+1	5,127E-6	1,000E+0		1,800E+3	0,000E+0				5,676E+6



## 4.9 Unit TP07

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0706,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,578E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,171E+8
TP07,0706,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,578E+6	4,390E-2	2,927E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,171E+8
TP07,0706,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,578E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,171E+8
TP07,0706,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,578E+6	4,390E-2	2,927E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,171E+8
TP07,0706,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0706,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0706,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0706,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0706,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,459E+6		2,499E-1	1,000E+0	3,157E+3	3,282E+3	0,000E+0				1,118E+9
TP07,0706,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,459E+6	6,843E-2	4,562E-9	1,000E+0		3,282E+3	0,000E+0				1,118E+9
TP07,0706,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,460E+6		2,500E-1	1,000E+0	3,158E+3	3,282E+3	0,000E+0				1,118E+9
TP07,0706,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,460E+6	6,845E-2	4,564E-9	1,000E+0		3,282E+3	0,000E+0				1,118E+9
TP07,0706,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	3,342E+6		3,397E-1	1,000E+0	4,291E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,519E+9
TP07,0706,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	3,342E+6	9,301E-2	6,201E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,519E+9
TP07,0704,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,385E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,532E+5
TP07,0704,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	1,385E+6	6,696E+1	4,464E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,532E+5
TP07,0704,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,385E+6		1,603E-1	1,000E+0	2,025E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,532E+5
TP07,0704,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	1,385E+6	6,696E+1	4,464E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,532E+5

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0704,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,512E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,038E+4
TP07,0704,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,512E+5	7,308E+0	4,872E-7	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,038E+4
TP07,0704,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,513E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,042E+4
TP07,0704,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,513E+5	7,314E+0	4,876E-7	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,042E+4
TP07,0704,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,159E+6		2,499E-1	1,000E+0	3,157E+3	3,282E+3	0,000E+0				8,624E+5
TP07,0704,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	2,159E+6	1,044E+2	6,959E-6	1,000E+0		3,282E+3	0,000E+0				8,624E+5
TP07,0704,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,160E+6		2,500E-1	1,000E+0	3,158E+3	3,282E+3	0,000E+0				8,626E+5
TP07,0704,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	2,160E+6	1,044E+2	6,961E-6	1,000E+0		3,282E+3	0,000E+0				8,626E+5
TP07,0704,Topping,K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,935E+6		3,397E-1	1,000E+0	4,291E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,172E+6
TP07,0704,Topping,K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,935E+6	1,419E+2	9,458E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,172E+6
TP07,0703,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	3,925E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,567E+6
TP07,0703,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	3,925E+6	1,897E+2	1,265E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,567E+6
TP07,0703,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	3,925E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,567E+6
TP07,0703,Instantaan falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	3,925E+6	1,897E+2	1,265E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,567E+6
TP07,0703,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,512E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,038E+4
TP07,0703,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,512E+5	7,308E+0	4,872E-7	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,038E+4
TP07,0703,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,513E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,042E+4
TP07,0703,Overvullen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,513E+5	7,314E+0	4,876E-7	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,042E+4
TP07,0703,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,118E+6		7,081E-1	1,000E+0	8,945E+3	9,298E+3	0,000E+0				2,443E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0703,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,118E+6	2,957E+2	1,972E-5	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				2,443E+6
TP07,0703,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,120E+6		7,083E-1	1,000E+0	8,947E+3	9,298E+3	0,000E+0				2,444E+6
TP07,0703,Continu falen,K3 (FAME)	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,120E+6	2,958E+2	1,972E-5	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				2,444E+6
TP07,0703,Topping,K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,315E+6		9,624E-1	1,000E+0	1,216E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,321E+6
TP07,0703,Topping,K3 (FAME)	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	8,315E+6	4,019E+2	2,680E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,321E+6
TP07,0702,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0702,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	4,470E+6	1,244E-1	8,292E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0702,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0702,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	4,470E+6	1,244E-1	8,292E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0702,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0702,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0702,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0702,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0702,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,968E+6		7,081E-1	1,000E+0	8,945E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,167E+9
TP07,0702,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,968E+6	1,939E-1	1,293E-8	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				3,167E+9
TP07,0702,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,970E+6		7,083E-1	1,000E+0	8,947E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,168E+9
TP07,0702,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,970E+6	1,940E-1	1,293E-8	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				3,168E+9
TP07,0702,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,470E+6		9,624E-1	1,000E+0	1,216E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,305E+9
TP07,0702,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,470E+6	2,635E-1	1,757E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,305E+9
TP07,0701,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0701,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	4,470E+6	1,244E-1	8,292E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0701,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	4,470E+6		4,542E-1	1,000E+0	5,738E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0701,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	4,470E+6	1,244E-1	8,292E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP07,0701,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0701,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0701,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0701,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0701,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,968E+6		7,081E-1	1,000E+0	8,945E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,167E+9
TP07,0701,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	6,968E+6	1,939E-1	1,293E-8	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				3,167E+9
TP07,0701,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,970E+6		7,083E-1	1,000E+0	8,947E+3	9,298E+3	0,000E+0				3,168E+9
TP07,0701,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	6,970E+6	1,940E-1	1,293E-8	1,000E+0		9,298E+3	0,000E+0				3,168E+9
TP07,0701,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,470E+6		9,624E-1	1,000E+0	1,216E+4	6,000E+1	0,000E+0				4,305E+9
TP07,0701,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,470E+6	2,635E-1	1,757E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,305E+9
TP07,0708,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0708,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6	1,829E-1	1,219E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0708,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0708,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6	1,829E-1	1,219E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0708,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0708,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0708,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0708,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0708,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0708,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7	2,851E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0708,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0708,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7	2,852E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0708,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7		1,415E+0	1,000E+0	1,788E+4	6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9
TP07,0708,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7	3,875E-1	2,584E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9
TP07,0707,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0707,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6	1,829E-1	1,219E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0707,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0707,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6	1,829E-1	1,219E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0707,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0707,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0707,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0707,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0707,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0707,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7	2,851E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0707,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0707,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7	2,852E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0707,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7		1,415E+0	1,000E+0	1,788E+4	6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,0707,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7	3,875E-1	2,584E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9
TP07,0705,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0705,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-8	6,573E+6	1,829E-1	1,219E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0705,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6		6,680E-1	1,000E+0	8,438E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0705,Instantaan falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-9	6,573E+6	1,829E-1	1,219E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,988E+9
TP07,0705,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0705,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,722E+5	4,791E-3	3,194E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,826E+7
TP07,0705,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0705,Overvullen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,723E+5	4,795E-3	3,197E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				7,833E+7
TP07,0705,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7		1,041E+0	1,000E+0	1,315E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0705,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-7	1,025E+7	2,851E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,658E+9
TP07,0705,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7		1,042E+0	1,000E+0	1,316E+4	1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0705,Continu falen,Modelstof K3	TP07[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-8	1,025E+7	2,852E-1	1,901E-8	1,000E+0		1,367E+4	0,000E+0				4,659E+9
TP07,0705,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7		1,415E+0	1,000E+0	1,788E+4	6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9
TP07,0705,Topping,Modelstof K3	TP07[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,393E+7	3,875E-1	2,584E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,330E+9

## 4.10 Unit Bulkopslag Residual Fuel

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		1,053E+3	4,834E+1				3,636E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,399E-10	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		1,053E+3	4,834E+1				3,636E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	9,939E-1		1,119E-7	1,000E+0	5,867E-1	9,873E+2	4,534E+1				9,036E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	9,939E-1	9,203E-4	6,135E-11	1,000E+0		9,873E+2	4,534E+1				9,036E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,399E-10	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	5,885E-1	9,873E+2	4,534E+1				9,091E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,399E-10	1,000E+0	9,259E-4	6,173E-11	1,000E+0		9,873E+2	4,534E+1				9,091E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	9,939E-1		1,183E-7	1,000E+0	9,072E-1	9,340E+2	4,289E+1				2,686E+2
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	9,939E-1	7,015E-3	4,677E-10	1,000E+0		9,340E+2	4,289E+1				2,686E+2
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	9,099E-1	9,340E+2	4,289E+1				2,703E+2
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-9	1,000E+0	7,058E-3	4,705E-10	1,000E+0		9,340E+2	4,289E+1				2,703E+2
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		1,053E+3	4,834E+1				3,636E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,399E-10	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		1,053E+3	4,834E+1				3,636E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	9,939E-1		1,119E-7	1,000E+0	5,867E-1	9,873E+2	4,534E+1				9,036E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	9,939E-1	9,203E-4	6,135E-11	1,000E+0		9,873E+2	4,534E+1				9,036E+0
Bulkopslag Residual Fuel, Opslagtank, Kleine brand, Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,399E-10	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	5,885E-1	9,873E+2	4,534E+1				9,091E+0

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Kleine brand,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,399E-10	1,000E+0	9,259E-4	6,173E-11	1,000E+0		9,873E+2	4,534E+1				9,091E+0
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Kleine brand,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	9,939E-1		1,183E-7	1,000E+0	9,072E-1	9,340E+2	4,289E+1				2,686E+2
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Kleine brand,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	9,939E-1	7,015E-3	4,677E-10	1,000E+0		9,340E+2	4,289E+1				2,686E+2
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Kleine brand,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-9	1,000E+0		1,190E-7	1,000E+0	9,099E-1	9,340E+2	4,289E+1				2,703E+2
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Kleine brand,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-9	1,000E+0	7,058E-3	4,705E-10	1,000E+0		9,340E+2	4,289E+1				2,703E+2
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,250E-8	9,677E+3	4,424E+4	2,949E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,519E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-9	9,677E+3	4,424E+4	2,949E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,519E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,943E-8	7,369E+4	3,369E+5	2,246E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,680E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	7,369E+4	3,369E+5	2,246E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,680E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,496E-7	1,775E+4	8,115E+4	5,410E-3	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				6,455E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,995E-8	1,775E+4	8,115E+4	5,410E-3	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				6,455E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,250E-8	9,064E+3		1,021E-3	1,000E+0	8,830E+1	6,000E+1	0,000E+0				8,240E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,250E-8	9,064E+3	2,532E+1	1,688E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,240E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-9	9,076E+3		1,022E-3	1,000E+0	8,836E+1	6,000E+1	0,000E+0				8,251E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-9	9,076E+3	2,535E+1	1,690E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,251E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,943E-8	6,899E+4		7,769E-3	1,000E+0	1,983E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,272E+5



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,943E-8	6,899E+4	1,839E+2	1,226E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,272E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	6,911E+4		7,783E-3	1,000E+0	1,984E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,283E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	6,911E+4	1,843E+2	1,229E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,283E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,496E-7	1,661E+4		1,870E-3	1,000E+0	1,195E+2	2,088E+2	0,000E+0				1,510E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,496E-7	1,661E+4	1,187E+2	7,913E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				1,510E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,995E-8	1,665E+4		1,875E-3	1,000E+0	1,197E+2	2,088E+2	0,000E+0				1,514E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,995E-8	1,665E+4	1,190E+2	7,934E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				1,514E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	8,574E+3		1,021E-3	1,000E+0	8,830E+1	6,000E+1	0,000E+0				2,317E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	8,574E+3	6,647E+1	4,431E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,317E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	8,586E+3		1,022E-3	1,000E+0	8,836E+1	6,000E+1	0,000E+0				2,320E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	8,586E+3	6,656E+1	4,438E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,320E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	9,714E-8	6,526E+4		7,769E-3	1,000E+0	2,436E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,764E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	9,714E-8	6,526E+4	5,060E+2	3,373E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,764E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	6,538E+4		7,783E-3	1,000E+0	2,438E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,767E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	6,538E+4	5,069E+2	3,379E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,767E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,571E+4		1,870E-3	1,000E+0	1,195E+2	2,088E+2	0,000E+0				4,246E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,571E+4	1,218E+2	8,119E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				4,246E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,575E+4		1,875E-3	1,000E+0	1,197E+2	2,088E+2	0,000E+0				4,257E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,575E+4	1,221E+2	8,140E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				4,257E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	1,004E+4		1,021E-3	1,000E+0	8,830E+1	6,000E+1	0,000E+0				4,565E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	1,004E+4	2,795E-4	1,863E-11	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,565E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	1,006E+4		1,022E-3	1,000E+0	8,836E+1	6,000E+1	0,000E+0				4,572E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	1,006E+4	2,799E-4	1,866E-11	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,572E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-7	7,645E+4		7,769E-3	1,000E+0	2,436E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,475E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-7	7,645E+4	2,127E-3	1,418E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,475E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-8	7,658E+4		7,783E-3	1,000E+0	2,438E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,481E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-8	7,658E+4	2,131E-3	1,421E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,481E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,840E+4		1,870E-3	1,000E+0	1,195E+2	2,088E+2	0,000E+0				8,365E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,840E+4	5,121E-4	3,414E-11	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				8,365E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,845E+4		1,875E-3	1,000E+0	1,197E+2	2,088E+2	0,000E+0				8,386E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,845E+4	5,134E-4	3,423E-11	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				8,386E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Ethanol	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-7	2,583E+4	1,181E+5	7,871E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,392E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Modelstof t-BE	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-7	2,422E+4		2,728E-3	1,000E+0	1,444E+2	6,000E+1	0,000E+0				2,202E+5

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof t-BE	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-7	2,422E+4	6,766E+1	4,511E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,202E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K1	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,291E+4		2,728E-3	1,000E+0	1,444E+2	6,000E+1	0,000E+0				6,193E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K1	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,291E+4	1,776E+2	1,184E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,193E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K3	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,684E+4		2,728E-3	1,000E+0	1,444E+2	6,000E+1	0,000E+0				1,220E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K3	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,684E+4	7,469E-4	4,980E-11	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,220E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,250E-8	9,677E+3	4,424E+4	2,949E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,519E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-9	9,677E+3	4,424E+4	2,949E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,519E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,943E-8	7,369E+4	3,369E+5	2,246E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,680E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	7,369E+4	3,369E+5	2,246E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,680E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,496E-7	1,775E+4	8,115E+4	5,410E-3	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				6,455E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Ethanol	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,995E-8	1,775E+4	8,115E+4	5,410E-3	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				6,455E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,250E-8	9,064E+3		1,021E-3	1,000E+0	8,830E+1	6,000E+1	0,000E+0				8,240E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,250E-8	9,064E+3	2,532E+1	1,688E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,240E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-9	9,076E+3		1,022E-3	1,000E+0	8,836E+1	6,000E+1	0,000E+0				8,251E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-9	9,076E+3	2,535E+1	1,690E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,251E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,943E-8	6,899E+4		7,769E-3	1,000E+0	1,983E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,272E+5

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,943E-8	6,899E+4	1,839E+2	1,226E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,272E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	6,911E+4		7,783E-3	1,000E+0	1,984E+2	6,000E+2	0,000E+0				6,283E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,159E-9	6,911E+4	1,843E+2	1,229E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,283E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,496E-7	1,661E+4		1,870E-3	1,000E+0	1,195E+2	2,088E+2	0,000E+0				1,510E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,496E-7	1,661E+4	1,187E+2	7,913E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				1,510E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,995E-8	1,665E+4		1,875E-3	1,000E+0	1,197E+2	2,088E+2	0,000E+0				1,514E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof t-BE	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,995E-8	1,665E+4	1,190E+2	7,934E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				1,514E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	8,574E+3		1,021E-3	1,000E+0	8,830E+1	6,000E+1	0,000E+0				2,317E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	8,574E+3	6,647E+1	4,431E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,317E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	8,586E+3		1,022E-3	1,000E+0	8,836E+1	6,000E+1	0,000E+0				2,320E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	8,586E+3	6,656E+1	4,438E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,320E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	9,714E-8	6,526E+4		7,769E-3	1,000E+0	2,436E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,764E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	9,714E-8	6,526E+4	5,060E+2	3,373E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,764E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	6,538E+4		7,783E-3	1,000E+0	2,438E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,767E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,079E-8	6,538E+4	5,069E+2	3,379E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,767E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,571E+4		1,870E-3	1,000E+0	1,195E+2	2,088E+2	0,000E+0				4,246E+6

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,571E+4	1,218E+2	8,119E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				4,246E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,575E+4		1,875E-3	1,000E+0	1,197E+2	2,088E+2	0,000E+0				4,257E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K1	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,575E+4	1,221E+2	8,140E-6	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				4,257E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	1,004E+4		1,021E-3	1,000E+0	8,830E+1	6,000E+1	0,000E+0				4,565E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,125E-7	1,004E+4	2,795E-4	1,863E-11	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,565E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	1,006E+4		1,022E-3	1,000E+0	8,836E+1	6,000E+1	0,000E+0				4,572E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Instantaan falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-8	1,006E+4	2,799E-4	1,866E-11	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,572E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-7	7,645E+4		7,769E-3	1,000E+0	2,436E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,475E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	1,079E-7	7,645E+4	2,127E-3	1,418E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,475E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-8	7,658E+4		7,783E-3	1,000E+0	2,438E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,481E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Overvullen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	1,199E-8	7,658E+4	2,131E-3	1,421E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,481E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,840E+4		1,870E-3	1,000E+0	1,195E+2	2,088E+2	0,000E+0				8,365E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,248E-6	1,840E+4	5,121E-4	3,414E-11	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				8,365E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,845E+4		1,875E-3	1,000E+0	1,197E+2	2,088E+2	0,000E+0				8,386E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Continu falen,Modelstof K3	Pompmanifold[D]->Bufferpit PV [D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	2,498E-7	1,845E+4	5,134E-4	3,423E-11	1,000E+0		2,088E+2	0,000E+0				8,386E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Ethanol	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-7	2,583E+4	1,181E+5	7,871E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,392E+4
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Modelstof t-BE	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-7	2,422E+4		2,728E-3	1,000E+0	1,444E+2	6,000E+1	0,000E+0				2,202E+5

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof t-BE	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	2,500E-7	2,422E+4	6,766E+1	4,511E-6	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,202E+5
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K1	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,291E+4		2,728E-3	1,000E+0	1,444E+2	6,000E+1	0,000E+0				6,193E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K1	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,291E+4	1,776E+2	1,184E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,193E+6
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K3	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,684E+4		2,728E-3	1,000E+0	1,444E+2	6,000E+1	0,000E+0				1,220E+7
Bulkopslag Residual Fuel,Opslagtank,Topping,Models tof K3	Pompmanifold[O]->Nieuw Waterweg	1,250E-6	2,684E+4	7,469E-4	4,980E-11	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,220E+7

## 4.11 Unit Leiding

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Leiding,,Leidingbreuk,Modelstof K1	Leiding benzine[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	1,982E+5		2,359E-2	1,000E+0	4,245E+2	6,000E+2	0,000E+0				5,356E+7
Leiding,,Leidingbreuk,Modelstof K1	Leiding benzine[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	1,982E+5	1,536E+3	1,024E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				5,356E+7
Leiding,,Leidinglekkage,Modelstof K1	Leiding benzine[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	5,144E+4		6,124E-3	1,000E+0	2,163E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,390E+7
Leiding,,Leidinglekkage,Modelstof K1	Leiding benzine[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	5,144E+4	3,988E+2	2,659E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,390E+7
Leiding,,Leidingbreuk,Modelstof K3	Leiding diesel[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	2,321E+5		2,359E-2	1,000E+0	4,245E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,055E+8
Leiding,,Leidingbreuk,Modelstof K3	Leiding diesel[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	2,321E+5	6,460E-3	4,307E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,055E+8
Leiding,,Leidinglekkage,Modelstof K3	Leiding diesel[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	6,026E+4		6,124E-3	1,000E+0	2,163E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,739E+7
Leiding,,Leidinglekkage,Modelstof K3	Leiding diesel[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	6,026E+4	1,677E-3	1,118E-10	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,739E+7
Leiding,,Leidingbreuk,Ethanol	Leiding Ethanol[B]->Nieuw Waterweg	3,082E-5	2,234E+5	1,021E+6	6,808E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				8,123E+5
Leiding,,Leidinglekkage,Ethanol	Leiding Ethanol[B]->Nieuw Waterweg	1,920E-3	5,798E+4	2,651E+5	1,767E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,109E+5

## 4.12 Unit IBC-test

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
IBC-test,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	Additiveren IBC[B]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	6,942E+2		8,264E-5	1,000E+0	2,513E+1	3,000E+1	0,000E+0				1,876E+5
IBC-test,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	Additiveren IBC[B]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	6,942E+2	5,382E+0	3,588E-7	1,000E+0		3,000E+1	0,000E+0				1,876E+5

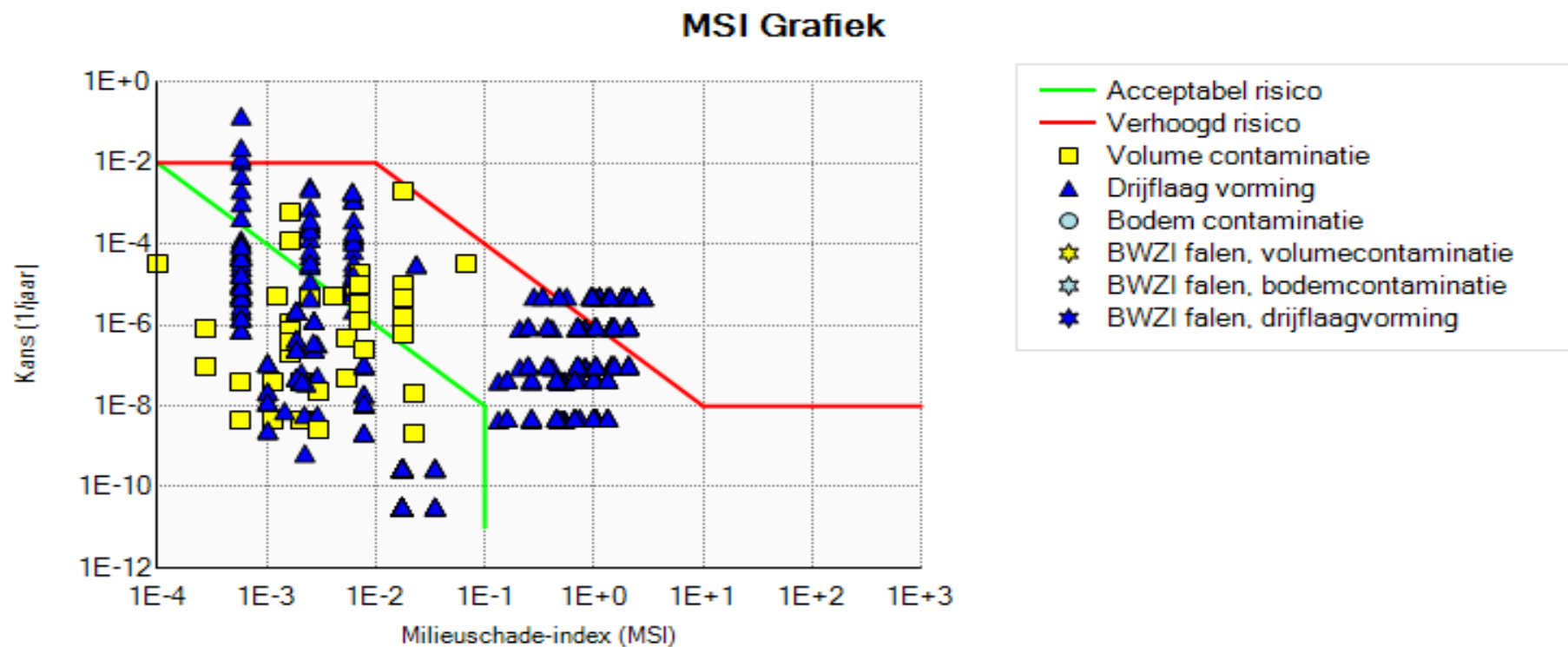


## 4.13 Unit Overslag weg

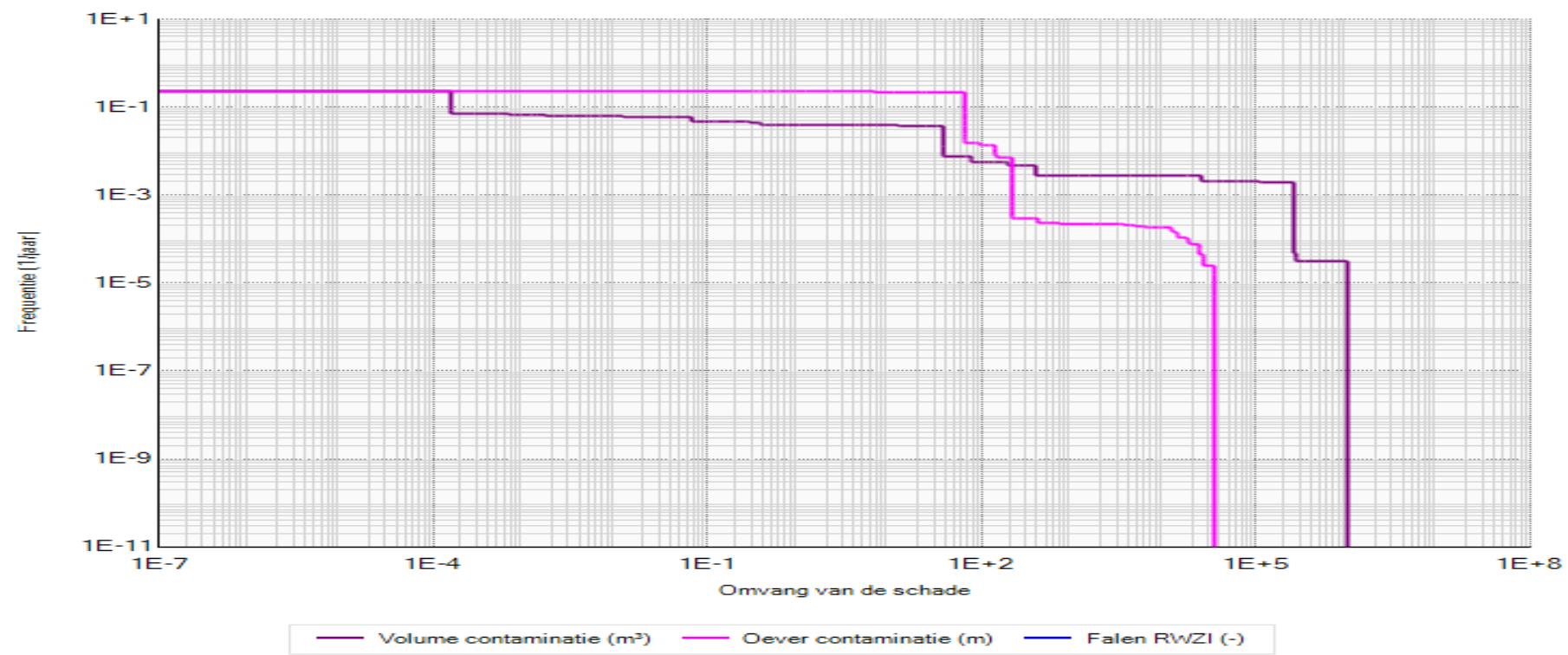
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
Overslag weg,,Kleine brand,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [D]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	3,677E-8	1,930E+4		2,297E-3	1,000E+0	1,288E+2	9,000E+2	2,142E+0				5,216E+6
Overslag weg,,Kleine brand,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [D]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	3,677E-8	1,930E+4	1,413E+2	9,423E-6	1,000E+0		9,000E+2	2,142E+0				5,216E+6
Overslag weg,,Kleine brand,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [O]->Nieuw Waterweg	4,086E-8	1,764E+4		2,100E-3	1,000E+0	1,267E+2	8,158E+2	2,142E+0				4,768E+6
Overslag weg,,Kleine brand,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [O]->Nieuw Waterweg	4,086E-8	1,764E+4	1,368E+2	9,117E-6	1,000E+0		8,158E+2	2,142E+0				4,768E+6
Overslag weg,,Breuk overslag tankauto,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [D]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	3,217E-4	1,323E+2		1,575E-5	1,000E+0	1,097E+1	2,000E+1	0,000E+0				3,576E+4
Overslag weg,,Breuk overslag tankauto,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [D]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	3,217E-4	1,323E+2	1,026E+0	6,839E-8	1,000E+0		2,000E+1	0,000E+0				3,576E+4
Overslag weg,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [D]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	3,310E-7	2,449E+4		2,915E-3	1,000E+0	1,492E+2	6,000E+1	0,000E+0				6,618E+6
Overslag weg,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [D]->Bufferpit OBAS[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	3,310E-7	2,449E+4	1,899E+2	1,266E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,618E+6
Overslag weg,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [O]->Nieuw Waterweg	3,677E-7	2,254E+4		2,683E-3	1,000E+0	1,432E+2	5,520E+1	0,000E+0				6,092E+6
Overslag weg,,Breuk tankauto,Modelstof K1	Additiveren tankauto/isocontainer [O]->Nieuw Waterweg	3,677E-7	2,254E+4	1,747E+2	1,165E-5	1,000E+0		5,520E+1	0,000E+0				6,092E+6

## 5. Grafieken: cumulatieve resultaten

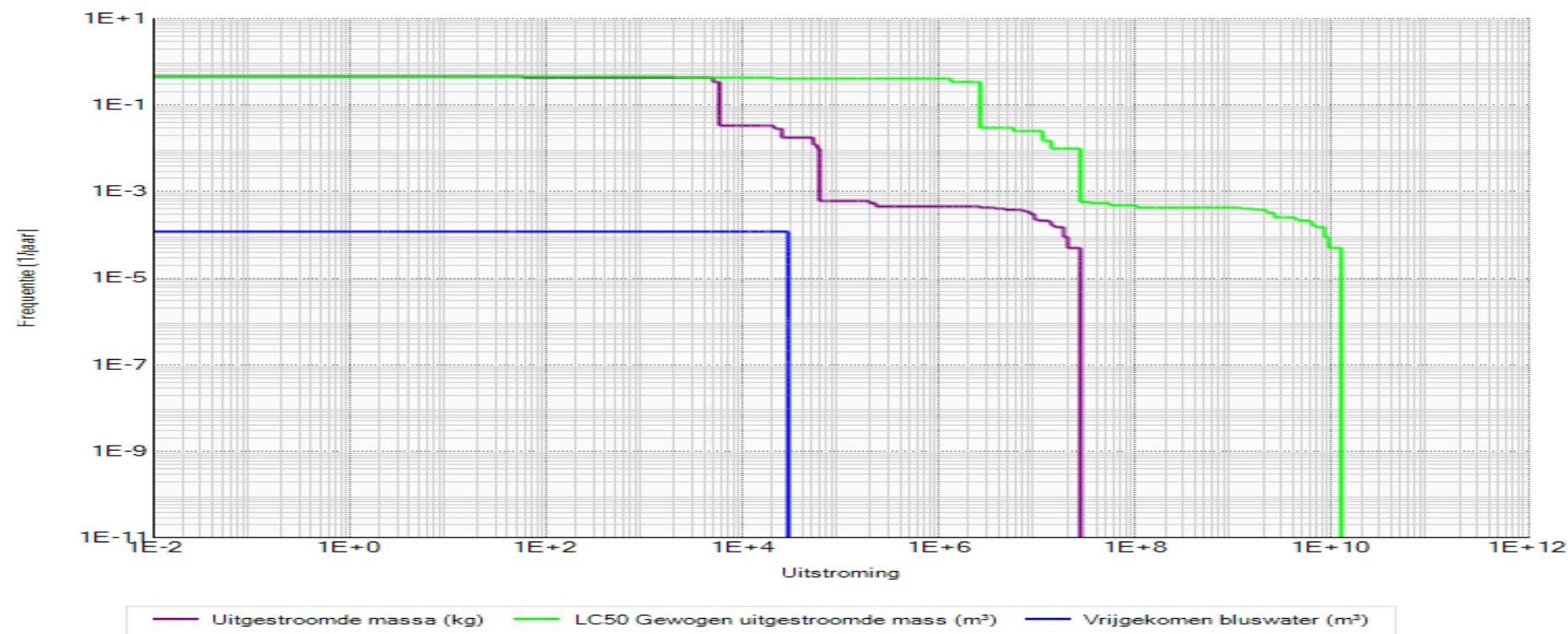
### 5.1 MSI Grafiek



5.2 Milieurisico's



### 5.3 Uitstromingen



---

## 6. Overzicht Units

---

### 6.1 Unit TP04

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	13425	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	22077	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	22077	m <sup>3</sup>
Naam	TP04	
Omschrijving	Pygas	

### 6.1.1 Opslagtank: 0403

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0403	
Omschrijving	Pygas	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.1.2 Opslagtank: 0404

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0404	
Omschrijving	Pygas	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.1.3 Opslagtank: 0405

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0405	
Omschrijving	Pygas	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100



#### 6.1.4 Opslagtank: 0406

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0406	
Omschrijving	Pygas	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.1.5 Opslagtank: 0408

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0408	
Omschrijving	Pygas	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.1.6 Opslagtank: 0407

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0407	
Omschrijving	Pygas	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.1.7 Opslagtank: 0401

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0401	
Omschrijving	gas	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.1.8 Opslagtank: 0402

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	5000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0402	
Omschrijving	Pygas	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

---

## 6.2 Unit TP05

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	9556	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	20953	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	20953	m <sup>3</sup>
Naam	TP05	
Omschrijving	K1 (Benzine)	

### 6.2.1 Opslagtank: 0501

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	17000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0501	
Omschrijving	benzine	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

### 6.2.2 Opslagtank: 0502

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	17000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0502	
Omschrijving	benzine	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100



### 6.2.3 Opslagtank: 0504

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	18000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0504	
Omschrijving	benzine	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

#### 6.2.4 Opslagtank: 0503

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	18000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0503	
Omschrijving	Benzine	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K1	100	100

---

### 6.3 Unit TP06

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	14812	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	33661	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	33661	m <sup>3</sup>
Naam	TP06	
Omschrijving	Jet fuel	

### 6.3.1 Opslagtank: 0601

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	35000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0601	
Omschrijving	Jet Fuel	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.3.2 Opslagtank: 0603

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	35000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0603	
Omschrijving	Jet Fuel	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.3.3 Opslagtank: 0602

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	35000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0602	
Omschrijving	Benzine	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.3.4 Opslagtank: 0605

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	25000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0605	
Omschrijving	Jet Fuel	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.3.5 Opslagtank: 0604

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	25000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0604	
Omschrijving	Jet Fuel	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100



---

## 6.4 Unit TP08

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	13491	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	32910	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	32910	m <sup>3</sup>
Naam	TP08	
Omschrijving	Gasoil	

#### 6.4.1 Opslagtank: 0801

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	35000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0801	
Omschrijving	Gasoil	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.4.2 Opslagtank: 0804

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	35000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Beperkt	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0804	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.4.3 Opslagtank: 0805

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	35000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Beperkt	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0805	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.4.4 Opslagtank: 0802

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	9000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Beperkt	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0802	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.4.5 Opslagtank: 0803

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	9000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Beperkt	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0803	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

## 6.5 Unit Zeeschip

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Type overslagverbinding	laadarm	
Scheepvaartintensiteit	5000	1/jaar
Diameter overslagverbinding	12	inch
Stofregister	Aantal: 10	
Naam	Zeeschip	
Omschrijving	overslag zeeschip	

Stof	Laden of lossen	Doorzet per jaar	Verlading per schip	Tijd aanwezig
Modelstof K1	Laden	3095664	37000	24
Modelstof K3	Laden	6999353	37000	24
Ethanol	Laden	75264	37000	24
Modelstof t-BE	Laden	278477	37000	24
K3 (FAME)	Laden	660706	37000	24
Modelstof K1	Lossen	1160874	37000	24
Modelstof K1	Lossen	7537765	37000	24
Ethanol	Lossen	28224	37000	24
Modelstof K3	Lossen	104429	37000	24
K3 (FAME)	Lossen	711529	37000	24

---

## 6.6 Unit Laadplaats tankauto's

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Type overslagverbinding	laadslang	
Oppervlak	63	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Diameter overslagverbinding	4	inch
Stofregister	Aantal: 1	
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (open)	
Bergend Volume	10	m <sup>3</sup>
Naam	Laadplaats tankauto's	
Omschrijving	Laadplaats tankauto's	

Stof	Laden of lossen	Doorzet per jaar	Laadgewicht transportmiddel	Tijd aanwezig
Modelstof K1	Lossen	8100	24.5	2



---

## 6.7 Unit TP01 (diesel)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	33459	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	53131	m3
Bufferend volume	53131	m3
Naam	TP01 (diesel)	
Omschrijving	K3 (Diesel)	

### 6.7.1 Opslagtank: 0101

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	50000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0101	
Omschrijving	tankopslag	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.7.2 Opslagtank: 0106

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	37000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0106	
Omschrijving	HES	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.7.3 Opslagtank: 0107

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	37000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0107	
Omschrijving	HES	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.7.4 Opslagtank: 0108

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	37000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0108	
Omschrijving	HES	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.7.5 Opslagtank: 0102

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	50000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0102	
Omschrijving	tankopslag	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.7.6 Opslagtank: 0105

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	50000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0105	
Omschrijving	tankopslag	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.7.7 Opslagtank: 0104

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	50000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0104	
Omschrijving	tankopslag	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100



### 6.7.8 Opslagtank: 0103

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	50000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0103	
Omschrijving	tankopslag	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

---

## 6.8 Unit Binnenvaartschip

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Type overslagverbinding	laadarm	
Scheepvaartintensiteit	5000	1/jaar
Diameter overslagverbinding	12	inch
Stofregister	Aantal: 10	
Naam	Binnenvaartschip	
Omschrijving	overslag binnenvaartschip	

Stof	Laden of lossen	Doorzet per jaar	Verlading per schip	Tijd aanwezig
Modelstof K1	Laden	1031888	2500	14
Modelstof K3	Laden	6191735	2500	14
Ethanol	Laden	25088	2500	14
Modelstof t-BE	Laden	92826	2500	14
K3 (FAME)	Laden	584471	2500	14
Modelstof K1	Lossen	2072178	2500	14
Modelstof K3	Lossen	6999353	2500	14
Ethanol	Lossen	49674	2500	14
Modelstof t-BE	Lossen	183795	2500	14
K3 (FAME)	Lossen	660706	2500	14

---

## 6.9 Unit TP07

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	15276	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	26153	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	26153	m <sup>3</sup>
Naam	TP07	
Omschrijving	Gasoil	

### 6.9.1 Opslagtank: 0705

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	25000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0705	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.9.2 Opslagtank: 0707

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	25000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0707	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.9.3 Opslagtank: 0708

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	25000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0708	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

#### 6.9.4 Opslagtank: 0701

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	17000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0701	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

### 6.9.5 Opslagtank: 0702

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	17000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0702	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100



#### 6.9.6 Opslagtank: 0703

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	17000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0703	
Omschrijving	FAME	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
K3 (FAME)	100	100

**6.9.7 Opslagtank: 0704**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	6000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0704	
Omschrijving	Gasoil	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
K3 (FAME)	100	100

**6.9.8 Opslagtank: 0706**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	6000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0706	
Omschrijving	FAME	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	100	100

---

## 6.10 Unit Bulkopslag Residual Fuel

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	740	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Afvoer zonder afsluiter	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	70	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	70	m <sup>3</sup>
Naam	Bulkopslag Residual Fuel	
Omschrijving	Pompmanifold	

### 6.10.1 Opslagtank: Opslagtank

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	60	m3
Hoogte van de tank	3	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 4	
Diameter van de grootste aansluiting	8	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Enkelvoudig	
Identificatie	Opslagtank	
Omschrijving	Residual fuel tank	

Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	75	25
Modelstof K1	75	25
Modelstof t-BE	75	5
Ethanol	75	5

### 6.10.2 Opslagtank: Opslagtank

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	60	m3
Hoogte van de tank	3	m
Hoogte grondvlak	0,75	m
Stoffen	Aantal: 4	
Diameter van de grootste aansluiting	8	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Enkelvoudig	
Identificatie	Opslagtank	
Omschrijving	Residual fuel tank	

Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof K3	75	25
Modelstof K1	75	25
Modelstof t-BE	75	5
Ethanol	75	5

---

## 6.11 Unit Leiding

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Lengte	1000	m
Toezicht	Gegarandeerd	
Stoffen	Aantal: 1	
Lengte insluitsysteem	1000	m
Naam	Leiding	
Omschrijving	Leiding benzine	
Stof	Fractie van de tijd in	Diameter leiding
Modelstof K1	100	12

---

## 6.12 Unit Leiding

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Lengte	1000	m
Toezicht	Gegarandeerd	
Stoffen	Aantal: 1	
Lengte insluitsysteem	1000	m
Naam	Leiding	
Omschrijving	Leiding diesel	
Stof	Fractie van de tijd in	Diameter leiding
Modelstof K3	100	12



---

## 6.13 Unit Leiding

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Lengte	1000	m
Toezicht	Gegarandeerd	
Stoffen	Aantal: 1	
Lengte insluitsysteem	1000	m
Naam	Leiding	
Omschrijving	Leiding Ethanol	
Stof	Fractie van de tijd in	Diameter leiding
Ethanol	100	12

---

## 6.14 Unit IBC-test

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-05	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	IBC-test	
Omschrijving	IBC met additieven	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	0.7	30

## 6.15 Unit Overslag weg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Type overslagverbinding	laadslang	
Oppervlak	56	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Diameter overslagverbinding	2	inch
Stofregister	Aantal: 1	
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (open)	
Bergend Volume	2,8	m <sup>3</sup>
Naam	Overslag weg	
Omschrijving	Direct additiveren vanuit tankauto of isocontainer	

Stof	Laden of lossen	Doorzet per jaar	Laadgewicht transportmiddel	Tijd aanwezig
Modelstof K1	Lossen	21960	24.5	4

---

## 7. Overzicht doorstroom units

---

### 7.1 OBAS/LAS

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Capaciteit	2	m3
Afvoerwijze drijfslag	Automatisch	
Afvoerdebiet drijfslag	1	m3/u
Naam	OBAS/LAS	
Omschrijving	OBAS/LAS	

---

### 7.2 Bufferpit PV

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (gesloten)	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	205	m3
Bufferend volume	0	m3
Naam	Bufferpit PV	
Omschrijving	Opvangput in pompput/manifold	

---

### 7.3 Bufferpit PV

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (gesloten)	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	50	m3
Bufferend volume	50	m3
Naam	Bufferpit PV	
Omschrijving	Opvangput in pompput/manifold	

---

## 7.4 P-Splitter

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Kans top	0,1	--
Naam	P-Splitter	
Omschrijving	Schakelklep pompputten	

---

## 8. Overzicht Watersystemen

---

### 8.1 Nieuwe Waterweg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Breedte	475	m
Diepte	15	m
Getijgemiddelde Dispersie x	0,5	
Getijgemiddelde Dispersie y	0,5	
Stroomsnelheid	0,5	m/s
Haven aanwezig	Ja	
Lengte haven	4000	m
Breedte haven	375	m
Dispersie in haven	0.5	
Afstand tot hoofdstroom	4000	m
Naam	Nieuwe Waterweg	
Omschrijving	Estuarium (Mississippi haven)	

---

## 9. Overzicht Stoffen

---

### 9.1 Modelstof K1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof K1	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	8,200E+0	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	4,500E+0	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	3,700E+0	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,541E+1	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+1	uur
BZV	2,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	7,000E+2	g/l
Oplosbaarheid	4,000E-1	g/l
LogPOW(a)	4,500E+0	
Dampdruk	1,000E+1	kPa
Vlampunt	K1	

## 9.2 Modelstof K3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof K3	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	2,100E+1	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	6,800E+1	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,200E+0	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	7,670E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	7,200E+1	uur
BZV	2,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	8,200E+2	g/l
Oplosbaarheid	1,000E-6	g/l
LogPOW(a)	4,500E+0	
Dampdruk	1,000E-1	kPa
Vlampunt	K3	



### 9.3 Ethanol

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Ethanol	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	1977	
CAS nummer	64-17-5	
LC50 vis	1,420E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	5,012E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,750E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	4,800E+1	uur
IC50 bacterie	5,800E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+0	uur
BZV	1,200E+0	
Molecuulmassa (per mol)	4,610E+1	g
Dichtheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)	-3,500E-1	
Dampdruk	5,726E+0	kPa
Vlampunt	K1	

---

## 9.4 Modelstof t-BE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof t-BE	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	5,740E+2	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,100E+2	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	4,910E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	5,100E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	1,600E+1	uur
BZV	2,400E-1	
Molecuulmassa (per mol)	8,815E+1	g
Dichtheid	7,400E+2	g/l
Oplosbaarheid	4,185E+1	g/l
LogPOW(a)	1,060E+0	
Dampdruk	3,300E+1	kPa
Vlampunt	K1	

## 9.5 K3 (FAME)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	K3 (FAME)	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer	67762-26-9	
LC50 vis	1,000E+5	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	4,800E+1	uur
EC50 Daphnia	2,504E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	7,373E+4	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	7,200E+1	uur
IC50 bacterie	5,250E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	1,600E+1	uur
BZV	2,500E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	7,200E+2	g/l
Oplosbaarheid	2,300E-2	g/l
LogPOW(a)	6,200E+0	
Dampdruk	1,000E-1	kPa
Vlampunt	K4	

---

# 10. Legenda

Unit	Naam	Omschrijving
------	------	--------------

## **Bijlage**

### **7b. Model 2: MRA2020-21 TP02 en TP03 mengselbenadering**

# Rapportage

HHTT 02032021 TP02 en TP03 Mengselbenadering, 2021-03-02, 04:05:32

**"MRA 2020-21 TP02 en TP03 Mengselbenadering versie 02-03-2021"**

---

# 1 Projectgegevens

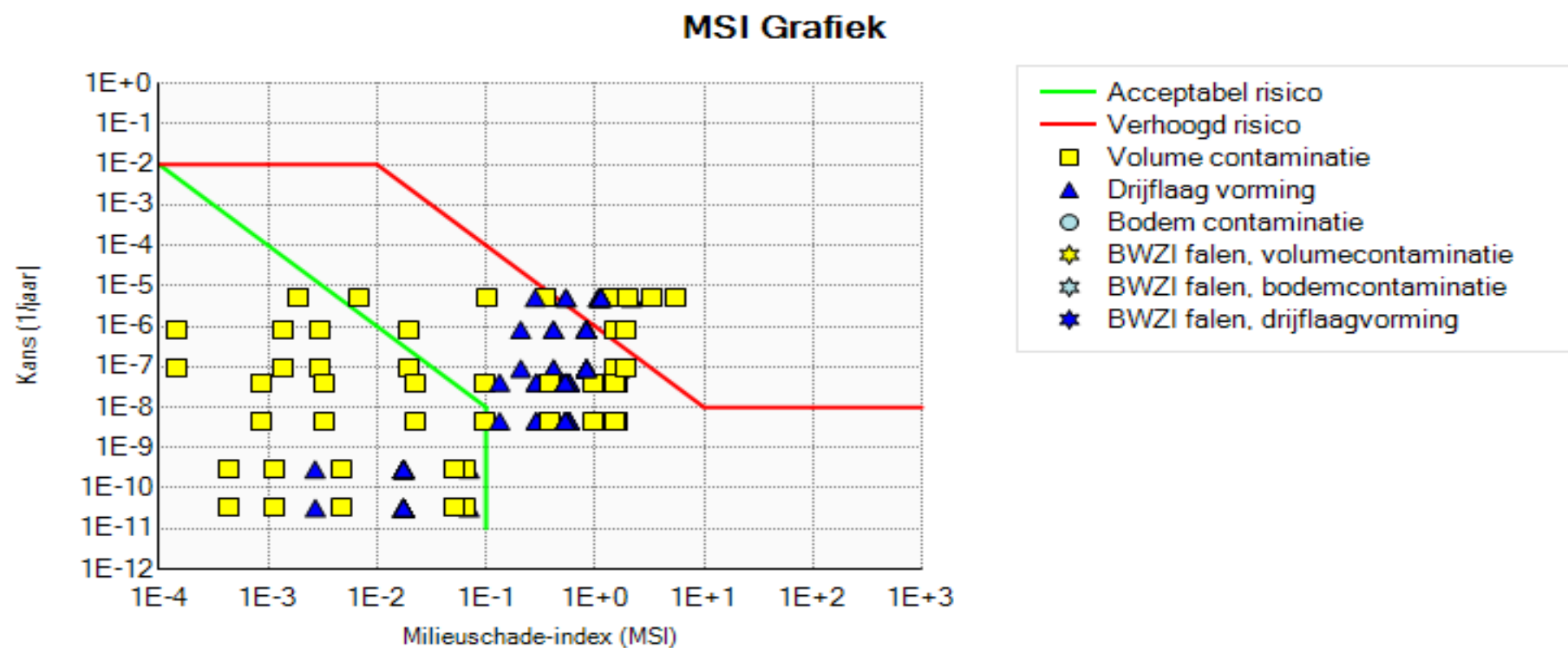
---

## 1.1 Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam	Hartel Oil Terminal	
Omschrijving	HSSE Manager	
Contactpersoon		
Telefoon		
EMail	rvo@hesinternational.eu	
Postadres	Beerweg	
Postcode		
Plaats	Rotterdam Maasvlakte	
UitgevoerdDoor	Royal HaskoningDHV	
VanBedrijf		
OppervlakBedrijfsterrein	0	m²
Centroïde		
X-coördinaat	0	
Y-coördinaat	0	

## 2 Executive Summary

### 2.1 MSI Grafiek





## 2.2 Verhoogd risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6		5,431E-1	1,000E+0	6,861E+3	6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6		5,431E-1	1,000E+0	6,861E+3	6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7		1,667E+0	1,000E+0	1,636E+3	5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7		2,174E+0	1,000E+0	2,746E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7	8,273E+7	5,515E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7		1,666E+0	1,000E+0	4,970E+2	2,188E+4	0,000E+0				2,700E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7		2,174E+0	1,000E+0	2,746E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7	8,273E+7	5,515E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP03,0304,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0305,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0305,Topping,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,073E+7	4,906E+7	3,271E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,903E+7
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,547E+6		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,452E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0307,Continu falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,950E+6	2,257E+7	1,505E+0	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				2,565E+5
TP03,0307,Topping,Methanol ECHA	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,371E+6	3,069E+7	2,046E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,488E+5
TP03,0303,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0302,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0302,Topping,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,073E+7	4,906E+7	3,271E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,903E+7
TP03,0301,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7

## 2.3 Acceptabel risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6	1,474E+6	9,829E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,557E+6		4,165E-1	1,000E+0	4,970E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,750E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,558E+6		4,167E-1	1,000E+0	4,971E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,753E+8
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6	5,165E+6	3,443E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6	1,474E+6	9,829E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,557E+6		4,165E-1	1,000E+0	4,970E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,750E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,558E+6		4,167E-1	1,000E+0	4,971E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,753E+8
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6	5,165E+6	3,443E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7	2,939E+5	1,959E-2	1,000E+0		5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,423E+7		1,667E+0	1,000E+0	1,637E+3	5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9

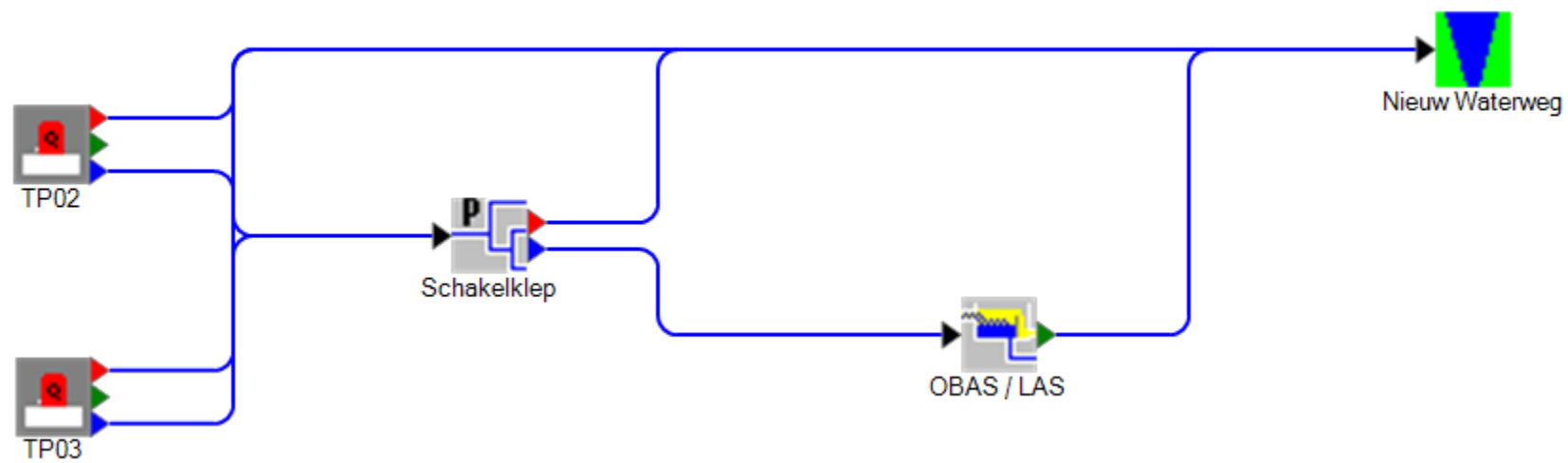
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,423E+7		1,667E+0	1,000E+0	4,971E+2	2,188E+4	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP03,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,124E+6		1,334E-1	1,000E+0	1,685E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,886E+8
TP03,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,124E+6		1,334E-1	1,000E+0	1,685E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,886E+8
TP03,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,754E+6		2,083E-1	1,000E+0	6,484E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,506E+8
TP03,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,755E+6		2,083E-1	1,000E+0	6,485E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,507E+8
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,386E+6		2,833E-1	1,000E+0	3,578E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,129E+8
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,386E+6	1,037E+5	6,913E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,129E+8
TP03,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,808E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,809E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0305,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0305,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0305,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,490E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,153E+9
TP03,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,490E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,153E+9
TP03,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,017E+6		8,331E-1	1,000E+0	6,484E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,802E+9
TP03,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,019E+6		8,333E-1	1,000E+0	6,485E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,803E+9
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,547E+6	1,510E+6	1,007E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,452E+9
TP03,0307,Instantaan falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,529E+6	1,445E+7	9,635E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,642E+5
TP03,0307,Instantaan falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,529E+6	1,445E+7	9,635E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,642E+5
TP03,0307,Continu falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,950E+6	2,257E+7	1,505E+0	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				2,565E+5
TP03,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,808E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,809E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0302,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0302,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0302,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]- >OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,385E+6		8,317E-1	1,000E+0	1,891E+2	7,058E+4	0,000E+0				6,714E+7
TP03,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]- >Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	1,893E+2	7,058E+4	0,000E+0				6,727E+7

### 3 Schema





## 4. Volledig berekeningsresultaat

### 4.1 Unit TP02

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	4,425E-1	1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	3,622E-2	2,414E-9	1,000E+0		1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	4,425E-1	1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	3,622E-2	2,415E-9	1,000E+0		1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	3,693E-1	2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	2,522E-2	1,681E-9	1,000E+0		2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	3,693E-1	2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	2,522E-2	1,682E-9	1,000E+0		2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	4,425E-1	1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	3,622E-2	2,414E-9	1,000E+0		1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	4,425E-1	1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	3,622E-2	2,415E-9	1,000E+0		1,940E+3	8,762E+3				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	3,693E-1	2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	2,522E-2	1,681E-9	1,000E+0		2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	3,693E-1	2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	2,522E-2	1,682E-9	1,000E+0		2,786E+3	1,258E+4				1,898E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	2,214E-1	7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	9,063E-3	6,042E-10	1,000E+0		7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	2,214E-1	7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	9,063E-3	6,042E-10	1,000E+0		7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	1,847E-1	1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	6,306E-3	4,204E-10	1,000E+0		1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	1,847E-1	1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	6,306E-3	4,204E-10	1,000E+0		1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,028E-1		2,376E-8	1,000E+0	1,847E-1	2,260E+3	5,033E+4				3,850E+1
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,028E-1	6,306E-3	4,204E-10	1,000E+0		2,260E+3	5,033E+4				3,850E+1
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	2,214E-1	7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	9,063E-3	6,042E-10	1,000E+0		7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	2,214E-1	7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	9,063E-3	6,042E-10	1,000E+0		7,752E+3	3,501E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	1,847E-1	1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	6,306E-3	4,204E-10	1,000E+0		1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	1,847E-1	1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	6,306E-3	4,204E-10	1,000E+0		1,114E+4	5,033E+4				1,898E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,028E-1		2,376E-8	1,000E+0	1,847E-1	2,260E+3	5,033E+4				3,850E+1
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,028E-1	6,306E-3	4,204E-10	1,000E+0		2,260E+3	5,033E+4				3,850E+1

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,261E-2	8,407E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,261E-2	8,408E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,261E-2	8,407E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,261E-2	8,408E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,261E-2	8,407E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,261E-2	8,408E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	3,131E-1	3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,813E-2	1,208E-9	1,000E+0		3,876E+3	1,751E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,261E-2	8,407E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,171E-7	1,000E+0	2,611E-1	5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,261E-2	8,408E-10	1,000E+0		5,571E+3	2,516E+4				1,898E+2
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6	1,474E+6	9,829E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,478E+6	1,474E+6	9,829E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,557E+6		4,165E-1	1,000E+0	4,970E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,750E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,557E+6	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				6,750E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,558E+6		4,167E-1	1,000E+0	4,971E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,753E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,558E+6	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				6,753E+8
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6		5,431E-1	1,000E+0	6,861E+3	6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0202,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6	5,165E+6	3,443E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,478E+6	1,474E+6	9,829E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,478E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,478E+6	1,474E+6	9,829E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,703E+8
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,557E+6		4,165E-1	1,000E+0	4,970E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,750E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,557E+6	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				6,750E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,558E+6		4,167E-1	1,000E+0	4,971E+2	5,470E+3	0,000E+0				6,753E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,558E+6	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				6,753E+8

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6		5,431E-1	1,000E+0	6,861E+3	6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0201,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,638E+6	5,165E+6	3,443E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,802E+8
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	5,988E+5		7,013E-2	1,000E+0	6,157E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,136E+8
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	5,988E+5	7,012E+4	4,674E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,136E+8
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	5,989E+5		7,014E-2	1,000E+0	6,158E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,137E+8
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	5,989E+5	7,013E+4	4,675E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,137E+8
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7		1,667E+0	1,000E+0	1,636E+3	5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7	2,939E+5	1,959E-2	1,000E+0		5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,423E+7		1,667E+0	1,000E+0	1,637E+3	5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,423E+7	2,939E+5	1,959E-2	1,000E+0		5,462E+3	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7		2,174E+0	1,000E+0	2,746E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0208,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7	8,273E+7	5,515E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,901E+6	2,354E+7	1,570E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,879E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7		1,666E+0	1,000E+0	4,970E+2	2,188E+4	0,000E+0				2,700E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,423E+7	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		2,188E+4	0,000E+0				2,700E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,423E+7		1,667E+0	1,000E+0	4,971E+2	2,188E+4	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,423E+7	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		2,188E+4	0,000E+0				2,701E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7		2,174E+0	1,000E+0	2,746E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0205,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,856E+7	8,273E+7	5,515E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,523E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0206,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0204,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0207,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,951E+6	5,886E+6	3,924E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,396E+8
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,076E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,494E+5	1,750E+4	1,166E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,836E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,077E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,495E+5	1,751E+4	1,167E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,838E+7
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,970E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,113E+6	4,569E+4	3,046E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,350E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,971E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,115E+6	4,570E+4	3,047E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,351E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6		1,087E+0	1,000E+0	1,373E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9
TP02,0203,Topping,Gasoline 30% MTBE	TP02[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,280E+6	2,068E+7	1,379E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,761E+9

## 4.2 Unit TP03

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,187E-7	1,000E+0	7,329E-1	1,220E+3	4,718E+3				2,568E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	2,574E-2	1,716E-9	1,000E+0		1,220E+3	4,718E+3				2,568E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,187E-7	1,000E+0	7,329E-1	1,220E+3	4,718E+3				2,569E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	2,574E-2	1,716E-9	1,000E+0		1,220E+3	4,718E+3				2,569E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,187E-7	1,000E+0	5,864E-1	1,906E+3	7,368E+3				2,568E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,648E-2	1,099E-9	1,000E+0		1,906E+3	7,368E+3				2,568E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,187E-7	1,000E+0	5,864E-1	1,906E+3	7,368E+3				2,569E+2
TP03,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,648E-2	1,099E-9	1,000E+0		1,906E+3	7,368E+3				2,569E+2
TP03,0304,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,126E-7	1,000E+0	2,578E-1	5,142E+3	1,988E+4				9,090E+0
TP03,0304,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,778E-4	1,185E-11	1,000E+0		5,142E+3	1,988E+4				9,090E+0
TP03,0304,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	2,578E-1	5,142E+3	1,988E+4				9,091E+0
TP03,0304,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,778E-4	1,185E-11	1,000E+0		5,142E+3	1,988E+4				9,091E+0
TP03,0304,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,126E-7	1,000E+0	2,062E-1	8,038E+3	3,107E+4				9,090E+0
TP03,0304,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,137E-4	7,581E-12	1,000E+0		8,038E+3	3,107E+4				9,090E+0
TP03,0304,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	2,062E-1	8,038E+3	3,107E+4				9,091E+0
TP03,0304,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,137E-4	7,582E-12	1,000E+0		8,038E+3	3,107E+4				9,091E+0
TP03,0304,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,994E-1		3,372E-8	1,000E+0	2,062E-1	2,407E+3	3,107E+4				2,722E+0
TP03,0304,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,994E-1	1,137E-4	7,582E-12	1,000E+0		2,407E+3	3,107E+4				2,722E+0

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0305,Kleine brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		5,483E+3	2,120E+4				3,636E+0
TP03,0305,Kleine brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		5,483E+3	2,120E+4				3,636E+0
TP03,0305,Grote brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		8,570E+3	3,313E+4				3,636E+0
TP03,0305,Grote brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		8,570E+3	3,313E+4				3,636E+0
TP03,0305,Grote brand,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	3,430E-1	1,568E+0	1,045E-7	1,000E+0		2,939E+3	3,313E+4				1,247E+0
TP03,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,187E-7	1,000E+0	3,666E-1	4,878E+3	1,886E+4				2,568E+2
TP03,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	6,439E-3	4,293E-10	1,000E+0		4,878E+3	1,886E+4				2,568E+2
TP03,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,187E-7	1,000E+0	3,666E-1	4,878E+3	1,886E+4				2,569E+2
TP03,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	6,440E-3	4,293E-10	1,000E+0		4,878E+3	1,886E+4				2,569E+2
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,187E-7	1,000E+0	2,932E-1	7,624E+3	2,947E+4				2,568E+2
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	4,120E-3	2,746E-10	1,000E+0		7,624E+3	2,947E+4				2,568E+2
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,187E-7	1,000E+0	2,932E-1	7,624E+3	2,947E+4				2,569E+2
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	4,120E-3	2,747E-10	1,000E+0		7,624E+3	2,947E+4				2,569E+2
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,614E-1		3,104E-8	1,000E+0	2,932E-1	1,993E+3	2,947E+4				6,715E+1
TP03,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,614E-1	4,120E-3	2,747E-10	1,000E+0		1,993E+3	2,947E+4				6,715E+1
TP03,0307,Kleine brand,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,000E+0	5,714E+0	3,810E-7	1,000E+0		2,747E+3	1,062E+4				6,494E-2
TP03,0307,Kleine brand,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	5,714E+0	3,810E-7	1,000E+0		2,747E+3	1,062E+4				6,494E-2
TP03,0307,Kleine brand,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,000E+0	5,714E+0	3,810E-7	1,000E+0		4,291E+3	1,659E+4				6,494E-2
TP03,0307,Kleine brand,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	5,714E+0	3,810E-7	1,000E+0		4,291E+3	1,659E+4				6,494E-2
TP03,0303,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,126E-7	1,000E+0	2,578E-1	5,142E+3	1,988E+4				9,090E+0

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0303,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,778E-4	1,185E-11	1,000E+0		5,142E+3	1,988E+4				9,090E+0
TP03,0303,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	2,578E-1	5,142E+3	1,988E+4				9,091E+0
TP03,0303,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,778E-4	1,185E-11	1,000E+0		5,142E+3	1,988E+4				9,091E+0
TP03,0303,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,126E-7	1,000E+0	2,062E-1	8,038E+3	3,107E+4				9,090E+0
TP03,0303,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,137E-4	7,581E-12	1,000E+0		8,038E+3	3,107E+4				9,090E+0
TP03,0303,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	2,062E-1	8,038E+3	3,107E+4				9,091E+0
TP03,0303,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,137E-4	7,582E-12	1,000E+0		8,038E+3	3,107E+4				9,091E+0
TP03,0303,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,994E-1		3,372E-8	1,000E+0	2,062E-1	2,407E+3	3,107E+4				2,722E+0
TP03,0303,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,994E-1	1,137E-4	7,582E-12	1,000E+0		2,407E+3	3,107E+4				2,722E+0
TP03,0302,Kleine brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		5,483E+3	2,120E+4				3,636E+0
TP03,0302,Kleine brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		5,483E+3	2,120E+4				3,636E+0
TP03,0302,Grote brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		8,570E+3	3,313E+4				3,636E+0
TP03,0302,Grote brand,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	4,571E+0	3,048E-7	1,000E+0		8,570E+3	3,313E+4				3,636E+0
TP03,0302,Grote brand,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	3,430E-1	1,568E+0	1,045E-7	1,000E+0		2,939E+3	3,313E+4				1,247E+0
TP03,0301,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,126E-7	1,000E+0	2,578E-1	5,142E+3	1,988E+4				9,090E+0
TP03,0301,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,778E-4	1,185E-11	1,000E+0		5,142E+3	1,988E+4				9,090E+0
TP03,0301,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	2,578E-1	5,142E+3	1,988E+4				9,091E+0
TP03,0301,Kleine brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,778E-4	1,185E-11	1,000E+0		5,142E+3	1,988E+4				9,091E+0
TP03,0301,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,126E-7	1,000E+0	2,062E-1	8,038E+3	3,107E+4				9,090E+0
TP03,0301,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,137E-4	7,581E-12	1,000E+0		8,038E+3	3,107E+4				9,090E+0

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0301,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,126E-7	1,000E+0	2,062E-1	8,038E+3	3,107E+4				9,091E+0
TP03,0301,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,137E-4	7,582E-12	1,000E+0		8,038E+3	3,107E+4				9,091E+0
TP03,0301,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,994E-1		3,372E-8	1,000E+0	2,062E-1	2,407E+3	3,107E+4				2,722E+0
TP03,0301,Grote brand,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	9,890E-6	2,994E-1	1,137E-4	7,582E-12	1,000E+0		2,407E+3	3,107E+4				2,722E+0
TP03,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,124E+6		1,334E-1	1,000E+0	1,685E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,886E+8
TP03,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,124E+6	4,883E+4	3,255E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,886E+8
TP03,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,124E+6		1,334E-1	1,000E+0	1,685E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,886E+8
TP03,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,124E+6	4,883E+4	3,255E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,886E+8
TP03,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,474E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,786E+7
TP03,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,474E+5	6,405E+3	4,270E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,786E+7
TP03,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,475E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,789E+7
TP03,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,475E+5	6,410E+3	4,274E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,789E+7
TP03,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,754E+6		2,083E-1	1,000E+0	6,484E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,506E+8
TP03,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,754E+6	2,015E+4	1,343E-3	1,000E+0		2,735E+3	0,000E+0				4,506E+8
TP03,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,755E+6		2,083E-1	1,000E+0	6,485E+2	2,735E+3	0,000E+0				4,507E+8
TP03,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,755E+6	2,015E+4	1,344E-3	1,000E+0		2,735E+3	0,000E+0				4,507E+8
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,386E+6		2,833E-1	1,000E+0	3,578E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,129E+8
TP03,0308,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,386E+6	1,037E+5	6,913E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,129E+8
TP03,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6	1,322E+4	8,816E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6	1,322E+4	8,816E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0304,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,554E+5		1,750E-2	1,000E+0	2,976E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,413E+6
TP03,0304,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,554E+5	4,143E+2	2,762E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,413E+6
TP03,0304,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,555E+5		1,751E-2	1,000E+0	2,977E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,414E+6
TP03,0304,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,555E+5	4,146E+2	2,764E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,414E+6
TP03,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,808E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6	2,208E+3	1,472E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,809E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6	2,209E+3	1,472E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0304,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0304,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7	2,812E+4	1,874E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0305,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0305,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0305,Overvullen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,658E+5	7,580E+5	5,053E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,029E+5
TP03,0305,Overvullen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,658E+5	7,580E+5	5,053E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,029E+5
TP03,0305,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0305,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0305,Topping,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,073E+7	4,906E+7	3,271E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,903E+7
TP03,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,490E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,153E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,490E+6	3,341E+5	2,227E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,153E+9
TP03,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,490E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,153E+9
TP03,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,490E+6	3,341E+5	2,227E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,153E+9
TP03,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,474E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,656E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,786E+7
TP03,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,474E+5	6,405E+3	4,270E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,786E+7
TP03,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,475E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,658E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,789E+7
TP03,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,475E+5	6,410E+3	4,274E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,789E+7
TP03,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,017E+6		8,331E-1	1,000E+0	6,484E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,802E+9
TP03,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,017E+6	2,015E+4	1,343E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,802E+9
TP03,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,019E+6		8,333E-1	1,000E+0	6,485E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,803E+9
TP03,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,019E+6	2,015E+4	1,344E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,803E+9
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,547E+6		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,452E+9
TP03,0306,Topping,Gasoline 5% MTBE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,547E+6	1,510E+6	1,007E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,452E+9
TP03,0307,Instantaan falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,529E+6	1,445E+7	9,635E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,642E+5
TP03,0307,Instantaan falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,529E+6	1,445E+7	9,635E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,642E+5
TP03,0307,Overvullen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,660E+5	9,486E+5	6,324E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,078E+4
TP03,0307,Overvullen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,660E+5	9,486E+5	6,324E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,078E+4
TP03,0307,Continu falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,950E+6	2,257E+7	1,505E+0	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				2,565E+5
TP03,0307,Continu falen,Methanol ECHA	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,950E+6	2,257E+7	1,505E+0	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				2,565E+5
TP03,0307,Topping,Methanol ECHA	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,371E+6	3,069E+7	2,046E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,488E+5

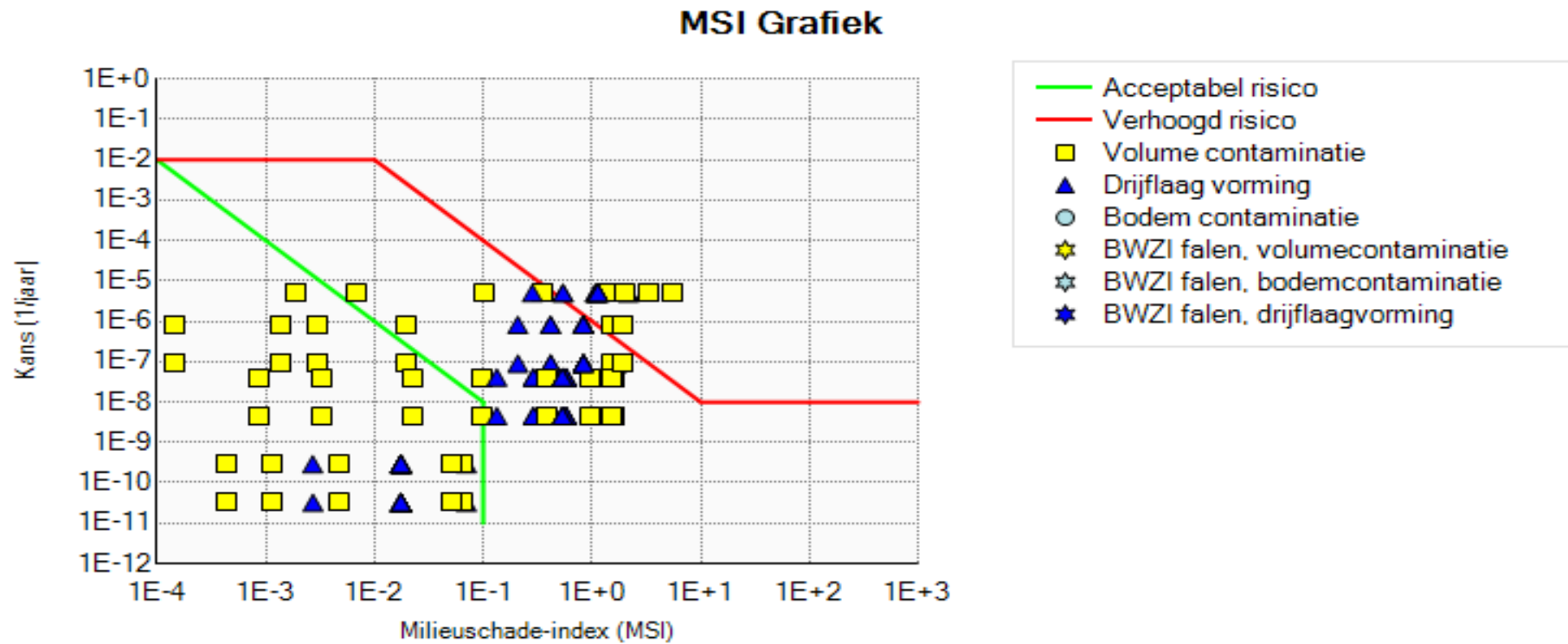


Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6	1,322E+4	8,816E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6	1,322E+4	8,816E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0303,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,554E+5		1,750E-2	1,000E+0	2,976E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,413E+6
TP03,0303,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,554E+5	4,143E+2	2,762E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,413E+6
TP03,0303,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,555E+5		1,751E-2	1,000E+0	2,977E+2	6,000E+2	0,000E+0				1,414E+6
TP03,0303,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,555E+5	4,146E+2	2,764E-5	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				1,414E+6
TP03,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,808E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6	2,208E+3	1,472E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,809E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6	2,209E+3	1,472E-4	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0303,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0303,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7	2,812E+4	1,874E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0302,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0302,Instantaan falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,048E+6	2,308E+7	1,538E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,836E+7
TP03,0302,Overvullen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,658E+5	7,580E+5	5,053E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,029E+5
TP03,0302,Overvullen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,658E+5	7,580E+5	5,053E-2	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				6,029E+5
TP03,0302,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7

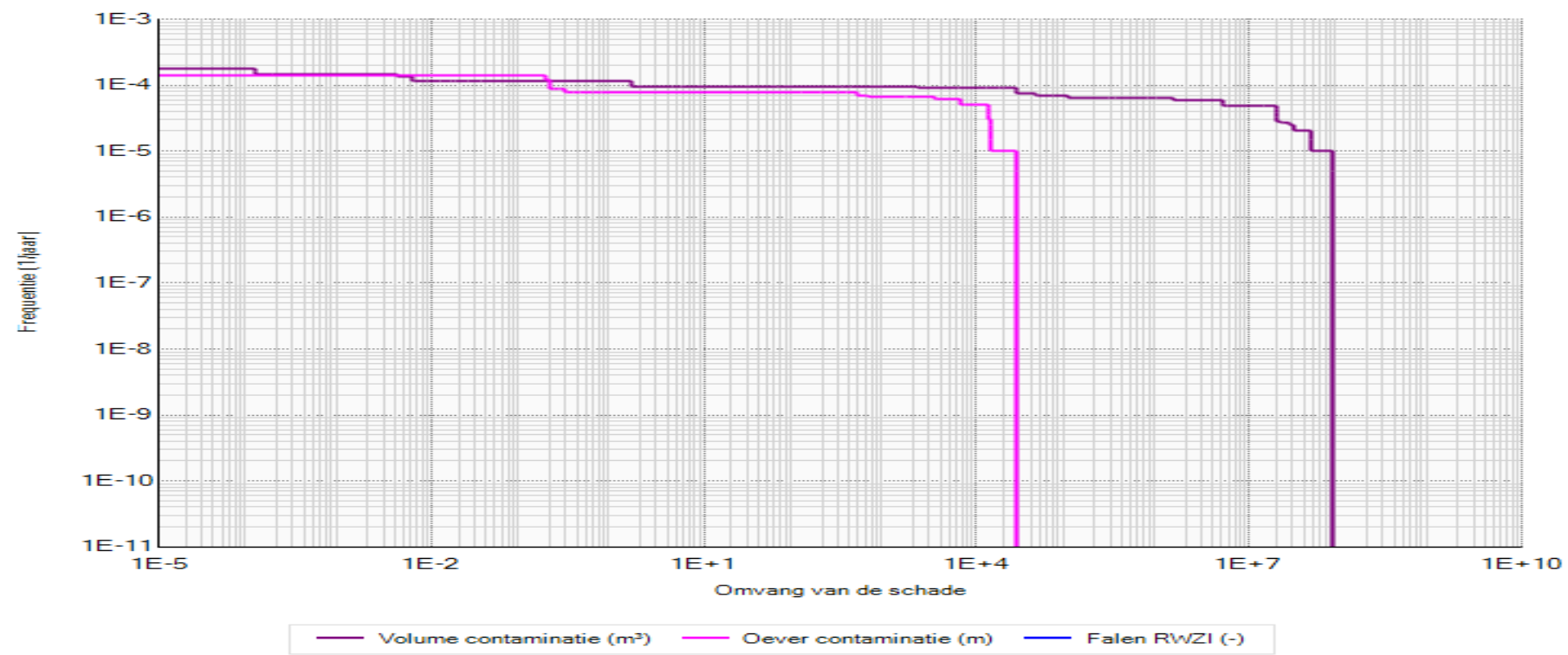
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,0302,Continu falen,Ethanol	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,890E+6	2,834E+7	1,889E+0	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03,0302,Topping,Ethanol	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,073E+7	4,906E+7	3,271E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,903E+7
TP03,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,734E+6	1,322E+4	8,816E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6		5,331E-1	1,000E+0	6,734E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,734E+6	1,322E+4	8,816E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,304E+7
TP03,0301,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	2,398E+4		2,700E-3	1,000E+0	1,169E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,180E+5
TP03,0301,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	2,398E+4	6,394E+1	4,263E-6	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,180E+5
TP03,0301,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	2,410E+4		2,714E-3	1,000E+0	1,172E+2	6,000E+2	0,000E+0				2,191E+5
TP03,0301,Overvullen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	2,410E+4	6,427E+1	4,284E-6	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				2,191E+5
TP03,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,385E+6		8,317E-1	1,000E+0	1,891E+2	7,058E+4	0,000E+0				6,714E+7
TP03,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,385E+6	3,417E+2	2,278E-5	1,000E+0		7,058E+4	0,000E+0				6,714E+7
TP03,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	1,893E+2	7,058E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6	3,423E+2	2,282E-5	1,000E+0		7,058E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03,0301,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7		1,134E+0	1,000E+0	1,432E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7
TP03,0301,Topping,Modelstof t-BE	TP03[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,007E+7	2,812E+4	1,874E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				9,151E+7

## 5. Grafieken: cumulatieve resultaten

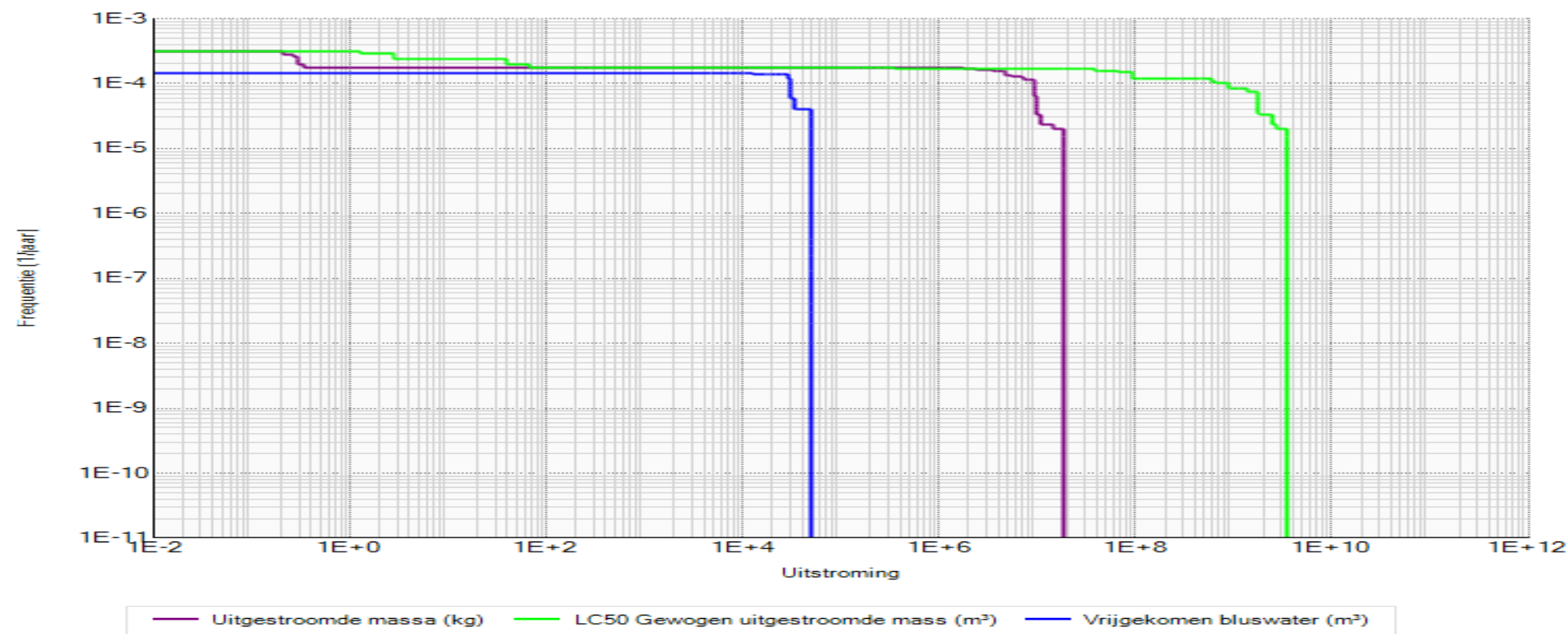
### 5.1 MSI Grafiek



5.2 Milieurisico's



### 5.3 Uitstromingen



---

## 6. Overzicht Units

---

### 6.1 Unit TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	18397	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	40117	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	40117	m <sup>3</sup>
Naam	TP02	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

### 6.1.1 Opslagtank: 0203

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0203	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.2 Opslagtank: 0207

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0207	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100



### 6.1.3 Opslagtank: 0204

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	30,48	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0204	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

#### 6.1.4 Opslagtank: 0206

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0206	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.5 Opslagtank: 0205

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	40000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0205	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.6 Opslagtank: 0208

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	40000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	0,61	m
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0208	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.7 Opslagtank: 0201

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0201	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.8 Opslagtank: 0202

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0202	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

---

## 6.2 Unit TP03

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	13425	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	21769	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	21769	m <sup>3</sup>
Naam	TP03	
Omschrijving	Wateroplosbare stoffen	

### 6.2.1 Opslagtank: 0301

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0301	
Omschrijving	MTBE 100%	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof t-BE	100	100



### 6.2.2 Opslagtank: 0302

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0302	
Omschrijving	MTBE 100%	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Ethanol	100	100

### 6.2.3 Opslagtank: 0303

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0303	
Omschrijving	MTBE 100%	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof t-BE	100	100

#### 6.2.4 Opslagtank: 0307

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0307	
Omschrijving	Methanol	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Methanol ECHA	100	100

### 6.2.5 Opslagtank: 0306

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0306	
Omschrijving	Gasoline 5% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 5% MTBE	100	100

### 6.2.6 Opslagtank: 0305

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0305	
Omschrijving	Ethanol	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Ethanol	100	100

### 6.2.7 Opslagtank: 0304

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0304	
Omschrijving	ETBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof t-BE	100	100

### 6.2.8 Opslagtank: 0308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	5000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0308	
Omschrijving	Gasoline 5% MTBE	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 5% MTBE	100	100

---

## 7. Overzicht doorstroom units

---

### 7.1 OBAS/LAS

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Capaciteit	2	m3
Afvoerwijze drijfslag	Automatisch	
Afvoerdebiet drijfslag	1	m3/u
Naam	OBAS/LAS	
Omschrijving	OBAS/LAS	

---

### 7.2 Schakelklep

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Kans top	0,1	--
Naam	Schakelklep	
Omschrijving	Schakelklep	



---

## 8. Overzicht Watersystemen

---

### 8.1 Nieuwe Waterweg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Breedte	475	m
Diepte	15	m
Getijgemiddelde Dispersie x	0,5	
Getijgemiddelde Dispersie y	0,5	
Stroomsnelheid	0,5	m/s
Haven aanwezig	Ja	
Lengte haven	4000	m
Breedte haven	375	m
Dispersie in haven	0.5	
Afstand tot hoofdstroom	4000	m
Naam	Nieuwe Waterweg	
Omschrijving	Estuarium (Mississippi haven)	

---

## 9. Overzicht Stoffen

---

### 9.1 Gasoline 30% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 30% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,164E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	6,318E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	5,269E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	2,173E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,472E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,210E-1	kg
Dichtheid	7,115E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	1,236E+1	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,663E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

## 9.2 Modelstof t-BE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof t-BE	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	5,740E+2	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,100E+2	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	4,910E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	5,100E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	1,600E+1	uur
BZV	2,400E-1	
Molecuulmassa (per mol)	8,815E+1	g
Dichtheid	7,400E+2	g/l
Oplosbaarheid	4,185E+1	g/l
LogPOW(a)	1,060E+0	
Dampdruk	3,300E+1	kPa
Vlampunt	K1	

---

### 9.3 Ethanol

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Ethanol	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	1977	
CAS nummer	64-17-5	
LC50 vis	1,420E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	5,012E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,750E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	4,800E+1	uur
IC50 bacterie	5,800E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+0	uur
BZV	1,200E+0	
Molecuulmassa (per mol)	4,610E+1	g
Dichtheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)	-3,500E-1	
Dampdruk	5,726E+0	kPa
Vlampunt	K1	

## 9.4 Methanol ECHA

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Methanol ECHA	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,540E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,826E+4	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,200E+4	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,000E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	3,000E+0	uur
BZV	1,500E+0	
Molecuulmassa (per mol)	3,205E+1	g
Dichtheid	7,900E+2	g/l
Oplosbaarheid	1,000E+3	g/l
LogPOW(a)	-7,700E-1	
Dampdruk	1,690E+1	kPa
Vlampunt	K1	

---

## 9.5 Gasoline 5% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 5% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	8,625E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	4,727E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	3,893E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	1,620E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,912E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,396E-1	kg
Dichtheid	7,019E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	2,366E+0	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,109E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

---

# 10. Legenda

Unit	Naam	Omschrijving
------	------	--------------

## **Bijlage**

### **7c. Model 3: MRA2020-21 TP02 en TP03 MFT benadering topping**



# Rapportage

TP02 en TP03 correctie wateroplosbaar 02062021, 2021-06-02, 03:19:07

---

# 1 Projectgegevens

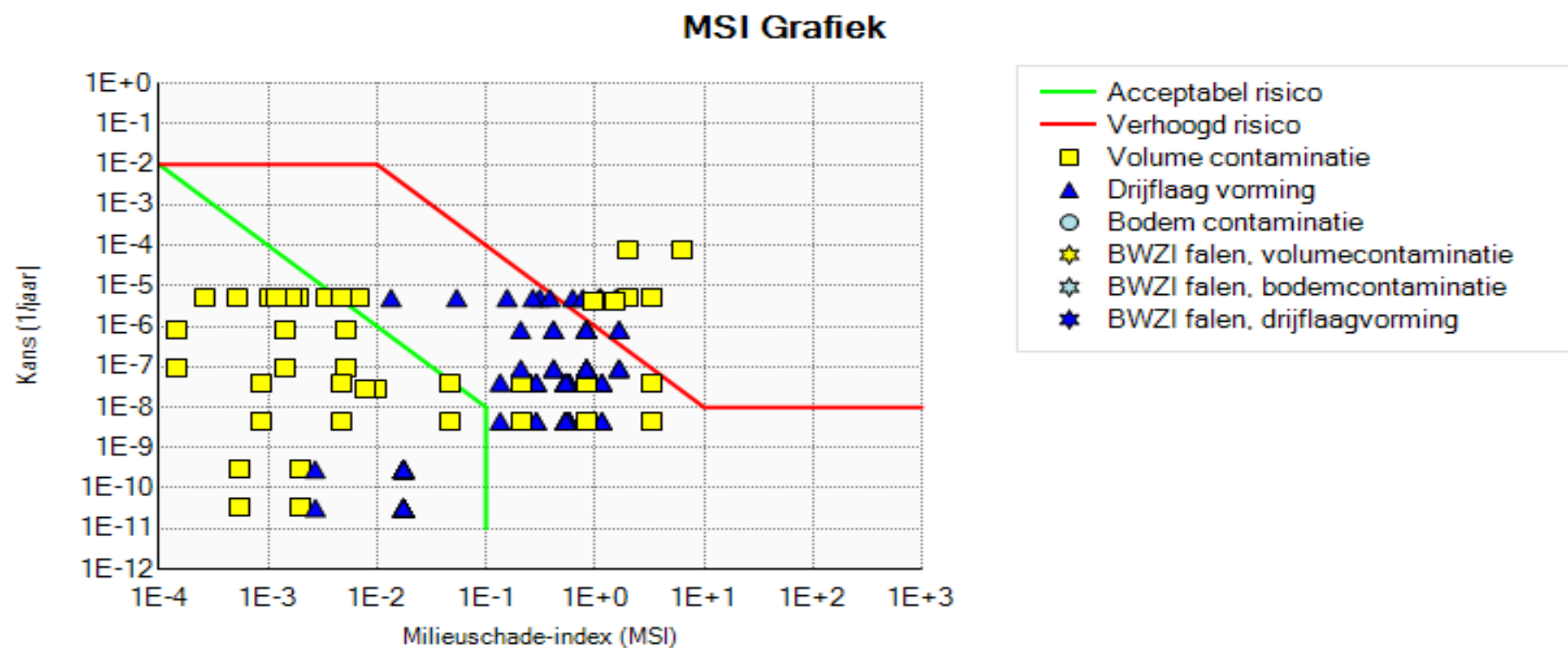
---

## 1.1 Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam	Hartel Oil Terminal	
Omschrijving	HSSE Manager	
Contactpersoon	██████████	
Telefoon	██████████████████	
EMail	rvo@hesinternational.eu	
Postadres	Beerweg	
Postcode		
Plaats	Rotterdam Maasvlakte	
UitgevoerdDoor	Royal HaskoningDHV	
VanBedrijf		
OppervlakBedrijfsterrein	0	m <sup>2</sup>
Centroïde		
X-coördinaat	0	
Y-coördinaat	0	

## 2 Executive Summary

### 2.1 MSI Grafiek



## 2.2 Verhoogd risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,444E+7		1,666E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,270E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,444E+7		1,666E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,270E+9
TP03, exclusief 306 en 308,0304,Topping,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,005E+7		1,132E+0	1,000E+0	1,430E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,139E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0303,Topping,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,005E+7		1,132E+0	1,000E+0	1,430E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,139E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0301,Topping,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,005E+7		1,132E+0	1,000E+0	1,430E+4	6,000E+1	0,000E+0				9,139E+7
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T205/08 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,568E+6		6,270E-1	1,000E+0	7,920E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,062E+7
MFT T203, T204, T206 en T207,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T203/04/06/07 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	6,496E+6		7,733E-1	1,000E+0	9,769E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,756E+9
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T205/08 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,299E+7		1,547E+0	1,000E+0	1,954E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,511E+9
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T306 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,070E+6		1,080E+0	1,000E+0	1,364E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,451E+9
TP03, exclusief 306 en 308,307,Instantaan falen,Methanol ECHA	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [D]->Nieuw Waterweg	4,050E-6	2,536E+6	1,449E+7	9,660E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,647E+5
TP03, exclusief 306 en 308,307,Continu falen,Methanol ECHA	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [D]->Nieuw Waterweg	8,092E-5	3,950E+6	3,063E+7	2,042E+0	1,000E+0		3,529E+4	0,000E+0				2,565E+5
TP03, exclusief 306 en 308,307,Topping,Methanol ECHA	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,364E+6	3,065E+7	2,044E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,483E+5
TP03, exclusief 306 en 308,305,Instantaan falen,Ethanol	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [D]->Nieuw Waterweg	4,050E-6	5,061E+6	2,314E+7	1,542E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,840E+7
TP03, exclusief 306 en 308,305,Continu falen,Ethanol	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [D]->Nieuw Waterweg	8,092E-5	7,890E+6	9,404E+7	6,269E+0	1,000E+0		7,058E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03, exclusief 306 en 308,305,Topping,Ethanol	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,072E+7	4,900E+7	3,267E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,898E+7
TP03, exclusief 306 en 308,302,Instantaan falen,Ethanol	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [D]->Nieuw Waterweg	4,050E-6	5,061E+6	2,314E+7	1,542E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,840E+7
TP03, exclusief 306 en 308,302,Continu falen,Ethanol	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [D]->Nieuw Waterweg	8,092E-5	7,890E+6	9,404E+7	6,269E+0	1,000E+0		7,058E+4	0,000E+0				2,869E+7
TP03, exclusief 306 en 308,302,Topping,Ethanol	TP03 excl 306, 308, oplosbaar [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,072E+7	4,900E+7	3,267E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,898E+7



## 2.3 Acceptabel risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,611E+6		4,165E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,175E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,612E+6		4,167E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,177E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,611E+6		4,165E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,175E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,612E+6		4,167E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,177E+8
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,445E+7		1,667E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,271E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,445E+7		1,667E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,271E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9

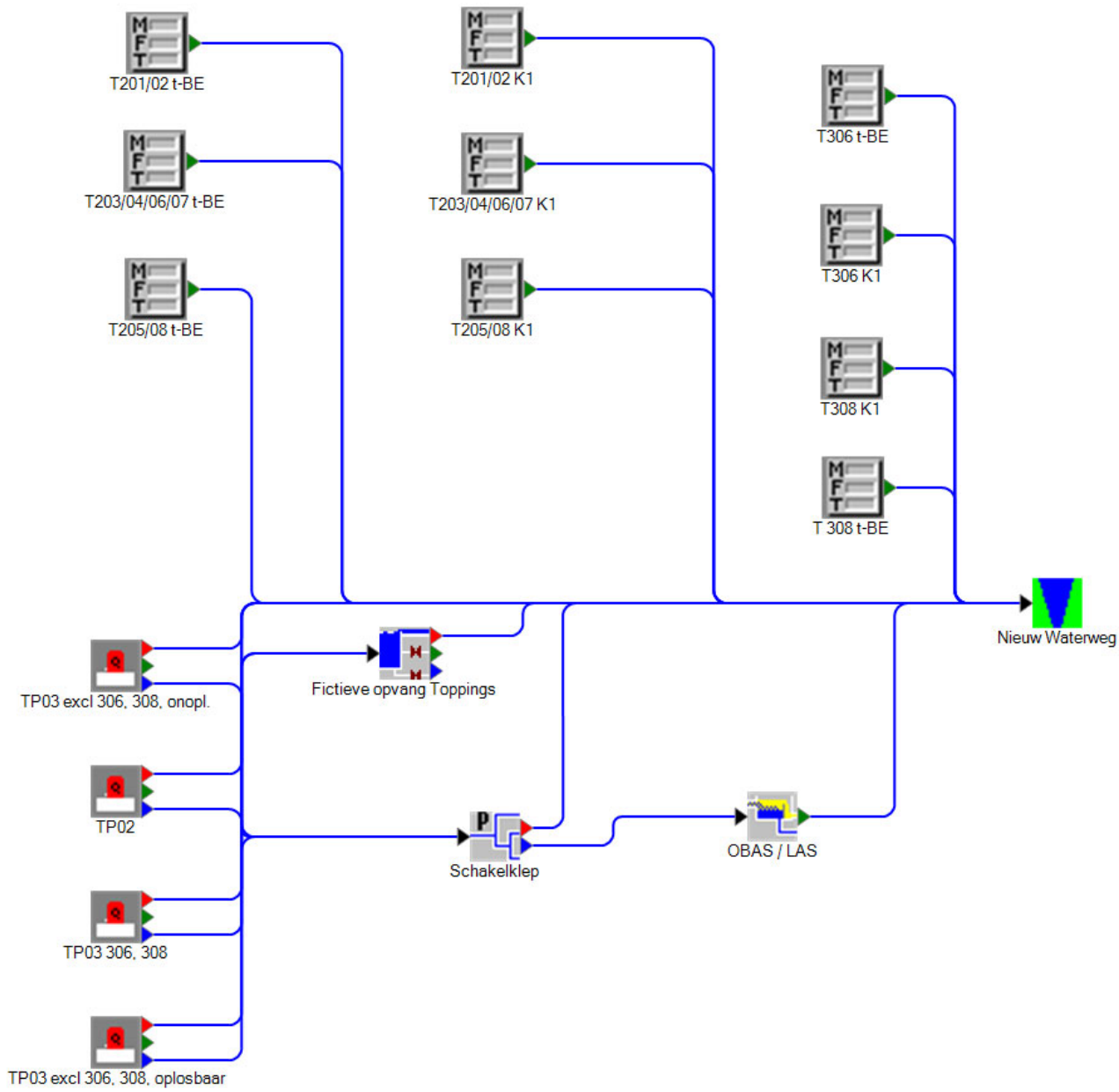
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP03, exclusief 306 en 308,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS [B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,747E+6		5,345E-1	1,000E+0	6,752E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,315E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0304,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,747E+6		5,345E-1	1,000E+0	6,752E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,315E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS [B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,808E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0304,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,809E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS [B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,747E+6		5,345E-1	1,000E+0	6,752E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,315E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0303,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,747E+6		5,345E-1	1,000E+0	6,752E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,315E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS [B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,398E+6		8,331E-1	1,000E+0	4,808E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,725E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0303,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	4,809E+2	1,094E+4	0,000E+0				6,727E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS [B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,747E+6		5,345E-1	1,000E+0	6,752E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,315E+7



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03, exclusief 306 en 308,0301,Instantaan falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,747E+6		5,345E-1	1,000E+0	6,752E+3	6,000E+1	0,000E+0				4,315E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS [B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,385E+6		8,317E-1	1,000E+0	1,891E+2	7,058E+4	0,000E+0				6,714E+7
TP03, exclusief 306 en 308,0301,Continu falen,Modelstof t-BE	TP03 excl 306, 308, onopl.[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,400E+6		8,333E-1	1,000E+0	1,893E+2	7,058E+4	0,000E+0				6,727E+7
MFT T201 en T202,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T201/02 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,391E+6		1,567E-1	1,000E+0	1,979E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+7
MFT T203, T204, T206 en T207,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T203/04/06/07 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,784E+6		3,135E-1	1,000E+0	3,960E+3	6,000E+1	0,000E+0				2,531E+7
MFT T201 en T202,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T201/02 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	3,246E+6		3,865E-1	1,000E+0	4,882E+3	6,000E+1	0,000E+0				8,774E+8
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T306 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,774E+5		5,376E-2	1,000E+0	6,408E+2	6,000E+1	0,000E+0				4,340E+6
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T205/08 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,299E+7	1,007E+5	6,715E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,511E+9
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T306 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,070E+6	7,032E+4	4,688E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,451E+9
TP03 alleen T306 en T308,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,161E+6		1,351E-1	1,000E+0	1,706E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,559E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,161E+6		1,351E-1	1,000E+0	1,706E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,559E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,790E+6		2,083E-1	1,000E+0	5,628E+2	2,735E+3	0,000E+0				5,487E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,791E+6		2,083E-1	1,000E+0	5,629E+2	2,735E+3	0,000E+0				5,489E+8
TP03 alleen T306 en T308,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,640E+6		5,398E-1	1,000E+0	6,819E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,422E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,640E+6		5,398E-1	1,000E+0	6,819E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,422E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,160E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,628E+2	1,094E+4	0,000E+0				2,195E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03 alleen T306 en T308,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,162E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,629E+2	1,094E+4	0,000E+0				2,196E+9
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T 308 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,193E+5		1,343E-2	1,000E+0	3,204E+2	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+6
MFT T308,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T308 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,267E+6		2,698E-1	1,000E+0	3,408E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,126E+8

### 3 Schema





## 4. Volledig berekeningsresultaat

### 4.1 Unit TP02

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	4,732E-1	1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	6,084E-2	4,056E-9	1,000E+0		1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	4,732E-1	1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	6,084E-2	4,056E-9	1,000E+0		1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	3,949E-1	2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	4,237E-2	2,825E-9	1,000E+0		2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	3,949E-1	2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0202,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	4,237E-2	2,825E-9	1,000E+0		2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	4,732E-1	1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	6,084E-2	4,056E-9	1,000E+0		1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	4,732E-1	1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	6,084E-2	4,056E-9	1,000E+0		1,969E+3	8,895E+3				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	3,949E-1	2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	4,237E-2	2,825E-9	1,000E+0		2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	3,949E-1	2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2
TP02,0201,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	4,237E-2	2,825E-9	1,000E+0		2,828E+3	1,277E+4				2,264E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	2,367E-1	7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,522E-2	1,015E-9	1,000E+0		7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	2,367E-1	7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,523E-2	1,015E-9	1,000E+0		7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	1,975E-1	1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,059E-2	7,062E-10	1,000E+0		1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	1,975E-1	1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0208,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,059E-2	7,062E-10	1,000E+0		1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	2,367E-1	7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	1,522E-2	1,015E-9	1,000E+0		7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	2,367E-1	7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	1,523E-2	1,015E-9	1,000E+0		7,870E+3	3,554E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	1,975E-1	1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	1,059E-2	7,062E-10	1,000E+0		1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	1,975E-1	1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0205,Grote brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,059E-2	7,062E-10	1,000E+0		1,131E+4	5,109E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	2,792E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	2,793E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0206,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	2,792E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	2,793E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0204,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	2,792E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	2,793E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0207,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,999E-1	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	3,348E-1	3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	3,045E-2	2,030E-9	1,000E+0		3,935E+3	1,777E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1		1,154E-7	1,000E+0	2,792E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,999E-1	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,154E-7	1,000E+0	2,793E-1	5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0203,Kleine brand,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	2,119E-2	1,412E-9	1,000E+0		5,656E+3	2,554E+4				2,264E+2
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0202,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,611E+6		4,165E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,175E+8



Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,611E+6	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				8,175E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,612E+6		4,167E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,177E+8
TP02,0202,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,612E+6	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				8,177E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6		2,902E-1	1,000E+0	3,665E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	2,515E+6	3,182E+6	2,121E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,695E+8
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0201,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,611E+6		4,165E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,175E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	3,611E+6	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				8,175E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,612E+6		4,167E-1	1,000E+0	5,396E+2	5,470E+3	0,000E+0				8,177E+8
TP02,0201,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	3,612E+6	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		5,470E+3	0,000E+0				8,177E+8
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0208,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0208,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,444E+7		1,666E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,270E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,444E+7	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		2,188E+4	0,000E+0				3,270E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,445E+7		1,667E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,271E+9
TP02,0208,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,445E+7	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		2,188E+4	0,000E+0				3,271E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7		1,160E+0	1,000E+0	1,465E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,005E+7	5,081E+7	3,387E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,276E+9
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0205,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,444E+7		1,666E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,270E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,444E+7	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		2,188E+4	0,000E+0				3,270E+9
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,445E+7		1,667E+0	1,000E+0	5,396E+2	2,188E+4	0,000E+0				3,271E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0205,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,445E+7	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		2,188E+4	0,000E+0				3,271E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0206,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0206,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0204,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0204,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0207,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0207,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6		5,798E-1	1,000E+0	7,324E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Instantaan falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	5,026E+6	1,270E+7	8,469E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,138E+9
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,339E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,517E+5	3,029E+4	2,019E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,434E+7
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,340E+2	6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0203,Overvullen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,518E+5	3,031E+4	2,021E-3	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				3,437E+7
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,221E+6	7,910E+4	5,273E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,396E+2	1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9
TP02,0203,Continu falen,Gasoline 30% MTBE	TP02[D]->Schakelklep[O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,223E+6	7,912E+4	5,275E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				1,635E+9

4.2 Unit TP03

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]

### 4.3 Unit MFT T201 en T202

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
MFT T201 en T202,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T201/02 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,391E+6		1,567E-1	1,000E+0	1,979E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,265E+7
MFT T201 en T202,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T201/02 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,391E+6	3,886E+3	2,591E-4	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,265E+7
MFT T201 en T202,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T201/02 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	3,246E+6		3,865E-1	1,000E+0	4,882E+3	6,000E+1	0,000E+0				8,774E+8
MFT T201 en T202,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T201/02 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	3,246E+6	2,517E+4	1,678E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,774E+8

4.4 Unit MFT T203

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]



## 4.5 Unit MFT T205 en T208

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T205/08 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,568E+6		6,270E-1	1,000E+0	7,920E+3	6,000E+1	0,000E+0				5,062E+7
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T205/08 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	5,568E+6	1,555E+4	1,037E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,062E+7
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T205/08 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,299E+7		1,547E+0	1,000E+0	1,954E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,511E+9
MFT T205 en T208,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T205/08 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,299E+7	1,007E+5	6,715E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,511E+9

## 4.6 Unit MFT T306

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T306 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,774E+5		5,376E-2	1,000E+0	6,408E+2	6,000E+1	0,000E+0				4,340E+6
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T306 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	4,774E+5	1,333E+3	8,889E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				4,340E+6
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T306 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,070E+6		1,080E+0	1,000E+0	1,364E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,451E+9
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T306 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	9,070E+6	7,032E+4	4,688E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,451E+9
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T 308 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,193E+5		1,343E-2	1,000E+0	3,204E+2	6,000E+1	0,000E+0				1,085E+6
MFT T306,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof t-BE	T 308 t-BE[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	1,193E+5	3,332E+2	2,221E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,085E+6

## 4.7 Unit TP03 alleen T306 en T308

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,997E-1		1,163E-7	1,000E+0	6,054E-1	1,320E+3	1,448E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,997E-1	2,524E-2	1,683E-9	1,000E+0		1,320E+3	1,448E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,164E-7	1,000E+0	6,055E-1	1,320E+3	1,448E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	2,525E-2	1,683E-9	1,000E+0		1,320E+3	1,448E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,997E-1		1,163E-7	1,000E+0	4,875E-1	2,036E+3	2,233E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,997E-1	1,636E-2	1,091E-9	1,000E+0		2,036E+3	2,233E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,164E-7	1,000E+0	4,876E-1	2,036E+3	2,233E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	1,637E-2	1,091E-9	1,000E+0		2,036E+3	2,233E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,997E-1		1,163E-7	1,000E+0	3,028E-1	5,275E+3	5,786E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	9,997E-1	6,315E-3	4,210E-10	1,000E+0		5,275E+3	5,786E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0		1,164E-7	1,000E+0	3,029E-1	5,275E+3	5,786E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Kleine brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	5,000E-10	1,000E+0	6,317E-3	4,211E-10	1,000E+0		5,275E+3	5,786E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,997E-1		1,163E-7	1,000E+0	2,437E-1	8,143E+3	8,932E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	9,997E-1	4,091E-3	2,727E-10	1,000E+0		8,143E+3	8,932E+3				3,065E+2
TP03 alleen T306 en T308,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0		1,164E-7	1,000E+0	2,438E-1	8,143E+3	8,932E+3				3,066E+2

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03 alleen T306 en T308,0306,Grote brand,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	9,990E-9	1,000E+0	4,092E-3	2,728E-10	1,000E+0		8,143E+3	8,932E+3				3,066E+2
TP03 alleen T306 en T308,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,161E+6		1,351E-1	1,000E+0	1,706E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,559E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	1,161E+6	7,106E+4	4,737E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,559E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,161E+6		1,351E-1	1,000E+0	1,706E+3	6,000E+1	0,000E+0				3,559E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	1,161E+6	7,106E+4	4,737E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,559E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,504E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,483E+2	6,000E+2	0,000E+0				4,610E+7
TP03 alleen T306 en T308,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,504E+5	8,352E+3	5,568E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				4,610E+7
TP03 alleen T306 en T308,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,505E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,484E+2	6,000E+2	0,000E+0				4,614E+7
TP03 alleen T306 en T308,0308,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,505E+5	8,358E+3	5,572E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				4,614E+7
TP03 alleen T306 en T308,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,790E+6		2,083E-1	1,000E+0	5,628E+2	2,735E+3	0,000E+0				5,487E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	1,790E+6	2,181E+4	1,454E-3	1,000E+0		2,735E+3	0,000E+0				5,487E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,791E+6		2,083E-1	1,000E+0	5,629E+2	2,735E+3	0,000E+0				5,489E+8
TP03 alleen T306 en T308,0308,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	1,791E+6	2,182E+4	1,454E-3	1,000E+0		2,735E+3	0,000E+0				5,489E+8
TP03 alleen T306 en T308,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,640E+6		5,398E-1	1,000E+0	6,819E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,422E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	4,050E-8	4,640E+6	7,074E+5	4,716E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,422E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,640E+6		5,398E-1	1,000E+0	6,819E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,422E+9

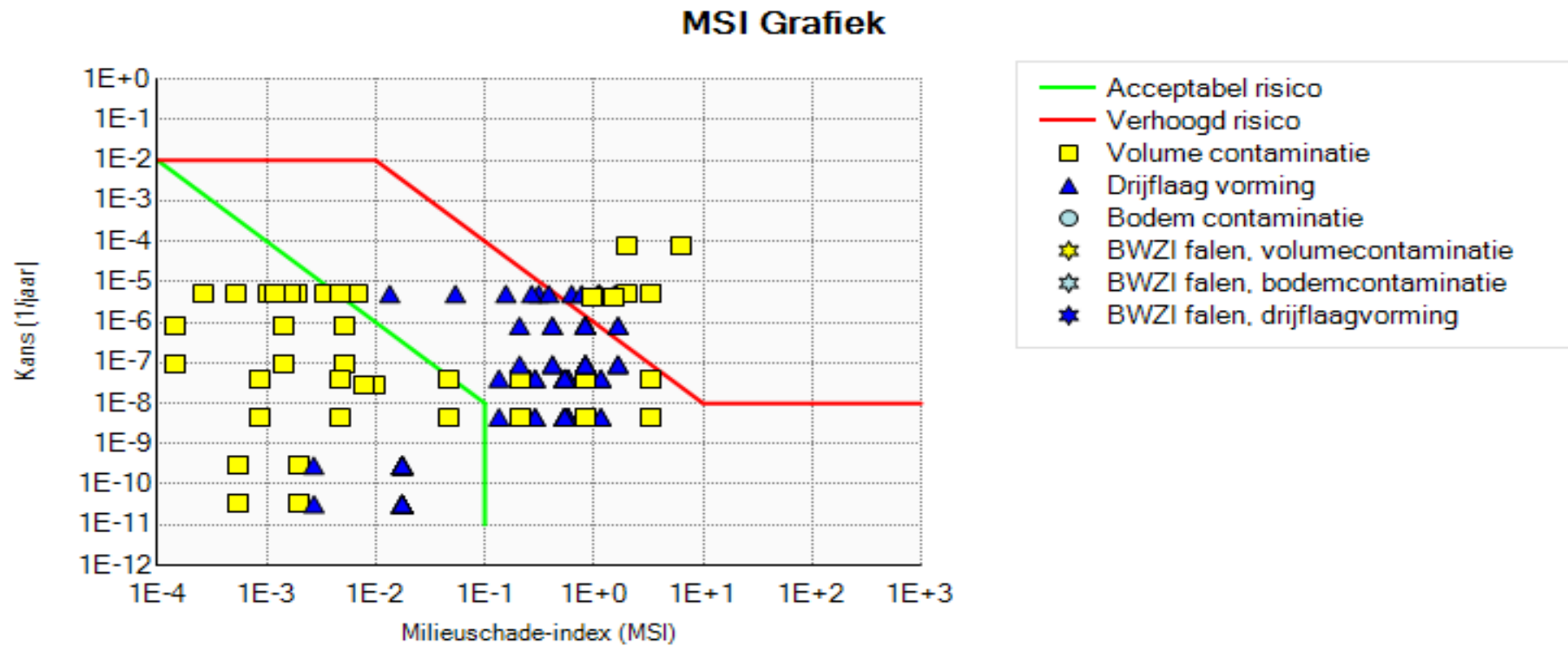
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03 alleen T306 en T308,0306,Instantaan falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	4,500E-9	4,640E+6	7,074E+5	4,716E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,422E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,504E+5		1,750E-2	1,000E+0	3,483E+2	6,000E+2	0,000E+0				4,610E+7
TP03 alleen T306 en T308,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	2,889E-10	1,504E+5	8,352E+3	5,568E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				4,610E+7
TP03 alleen T306 en T308,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,505E+5		1,751E-2	1,000E+0	3,484E+2	6,000E+2	0,000E+0				4,614E+7
TP03 alleen T306 en T308,0306,Overvullen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	3,210E-11	1,505E+5	8,358E+3	5,572E-4	1,000E+0		6,000E+2	0,000E+0				4,614E+7
TP03 alleen T306 en T308,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,160E+6		8,331E-1	1,000E+0	5,628E+2	1,094E+4	0,000E+0				2,195E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [D]->OBAS / LAS[B]->Nieuw Waterweg	8,092E-7	7,160E+6	2,181E+4	1,454E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,195E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,162E+6		8,333E-1	1,000E+0	5,629E+2	1,094E+4	0,000E+0				2,196E+9
TP03 alleen T306 en T308,0306,Continu falen,Gasoline 5% MTBE	TP03 306, 308[D]->Schakelklep [O]->Nieuw Waterweg	8,991E-8	7,162E+6	2,182E+4	1,454E-3	1,000E+0		1,094E+4	0,000E+0				2,196E+9

4.8 Unit MFT T308

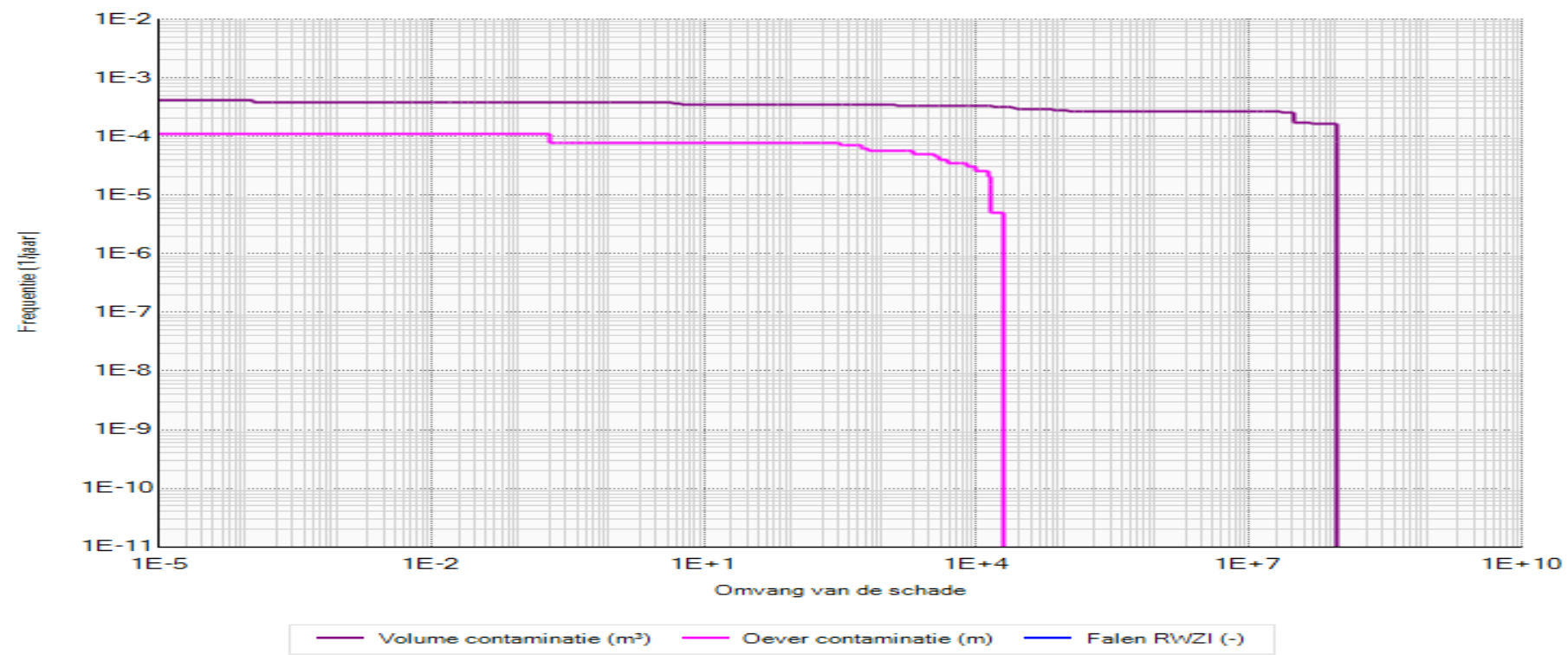
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
MFT T308,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T308 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,267E+6		2,698E-1	1,000E+0	3,408E+3	6,000E+1	0,000E+0				6,126E+8
MFT T308,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	T308 K1[B]->Nieuw Waterweg	5,000E-6	2,267E+6	1,757E+4	1,172E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				6,126E+8

## 5. Grafieken: cumulatieve resultaten

### 5.1 MSI Grafiek

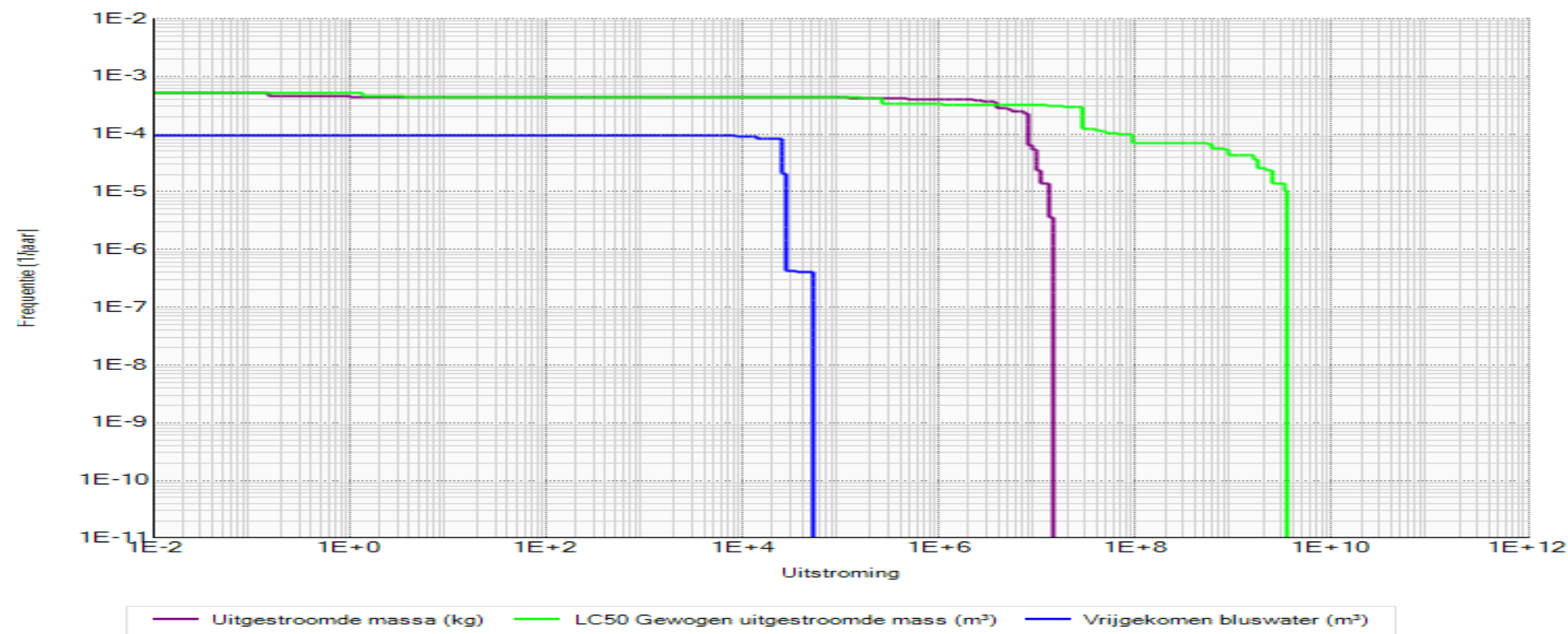


5.2 Milieurisico's





### 5.3 Uitstromingen



---

## 6. Overzicht Units

---

### 6.1 Unit TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	18397	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	40117	m <sup>3</sup>
Bufferend volume	40117	m <sup>3</sup>
Naam	TP02	
Omschrijving	TP02	

### 6.1.1 Opslagtank: 0203

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0203	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.2 Opslagtank: 0207

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0207	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.3 Opslagtank: 0204

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	30,48	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0204	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

#### 6.1.4 Opslagtank: 0206

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0206	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.5 Opslagtank: 0205

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	40000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0205	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.6 Opslagtank: 0208

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	40000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0208	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100



### 6.1.7 Opslagtank: 0201

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0201	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

### 6.1.8 Opslagtank: 0202

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0202	
Omschrijving	Gasoline 30% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 30% MTBE	100	100

---

## 6.2 Unit TP03, exclusief 306 en 308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	12555	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	21769	m3
Bufferend volume	21769	m3
Naam	TP03, exclusief 306 en 308	
Omschrijving	TP03 excl 306, 308; onopl.	

### 6.2.1 Opslagtank: 0301

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0301	
Omschrijving	MTBE 100%	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof t-BE	100	100

### 6.2.2 Opslagtank: 0302-w

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0302-w	
Omschrijving	Ethanol (benaderd als water)	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Water	100	100

### 6.2.3 Opslagtank: 0303

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0303	
Omschrijving	MTBE 100%	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof t-BE	100	100

#### 6.2.4 Opslagtank: 0305-w

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0305-w	
Omschrijving	Ethanol (benaderd als water)	
Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Water	100	100

### 6.2.5 Opslagtank: 0304

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0304	
Omschrijving	ETBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Modelstof t-BE	100	100



### 6.2.6 Opslagtank: Opslagtank

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	Opslagtank	
Omschrijving	Methanol (water)	
Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Water	75	100

---

### 6.3 Unit MFT T201 en T202

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T201 en T202	
Omschrijving	T201/02 30% MTBE	

Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof t-BE	1391297	60

---

#### 6.4 Unit MFT T203, T204, T206 en T207

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T203, T204, T206 en T207	
Omschrijving	T203/04/06/07 30% MTBE	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof t-BE	2784049	60

---

## 6.5 Unit MFT T201 en T202

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T201 en T202	
Omschrijving	T201/02 70% K1	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	3246359	60

---

## 6.6 Unit MFT T205 en T208

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T205 en T208	
Omschrijving	T205/08 30% MTBE	

Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof t-BE	5568097	60

---

## 6.7 Unit MFT T306

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T306	
Omschrijving	T306 5% MTBE	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof t-BE	477374	60

---

## 6.8 Unit MFT T203, T204, T206 en T207

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T203, T204, T206 en T207	
Omschrijving	T203/04/06/07 70% K1	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	6496113	60

---

## 6.9 Unit MFT T205 en T208

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T205 en T208	
Omschrijving	T205/08 70% K1	

Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	1.299223E+07	60



---

## 6.10 Unit MFT T306

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T306	
Omschrijving	T306 95% K1 (Benzine)	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	9070098	60

---

## 6.11 Unit TP03 alleen T306 en T308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	9577	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Automatisch	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	21769	m3
Bufferend volume	21769	m3
Naam	TP03 alleen T306 en T308	
Omschrijving	TP03 306, 308	

### 6.11.1 Opslagtank: 0306

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0306	
Omschrijving	Gasoline 5% MTBE	

Stof	Gemiddelde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 5% MTBE	100	100

### 6.11.2 Opslagtank: 0308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	5000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	inch
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	0308	
Omschrijving	Gasoline 5% MTBE	

Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Gasoline 5% MTBE	100	100

---

## 6.12 Unit MFT T306

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T306	
Omschrijving	T306 5% MTBE	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof t-BE	119297	60

---

### 6.13 Unit MFT T308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	5E-06	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	MFT T308	
Omschrijving	T306 95% K1 (Benzine)	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	2266647	60

---

#### 6.14 Unit TP03, exclusief 306 en 308

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Oppervlak	12555	m <sup>2</sup>
Blusstof	Schuim	
Afsluiter(doorstromen)	Handbediend (open)	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	21769	m3
Bufferend volume	21769	m3
Naam	TP03, exclusief 306 en 308	
Omschrijving	TP03 excl 306, 308; oplosbaar	

#### 6.14.1 Opslagtank: 301-w

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	301-w	
Omschrijving	MTBE 100% (Water)	
Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Water	75	100



#### 6.14.2 Opslagtank: 302

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	302	
Omschrijving	Ethanol	
Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Ethanol	100	100

### 6.14.3 Opslagtank: 303-w

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	303-w	
Omschrijving	MTBE 100% (water)	

Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Water	75	100

#### 6.14.4 Opslagtank: 304-w

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	123	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	304-w	
Omschrijving	ETBE (water)	

Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Water	75	100

#### 6.14.5 Opslagtank: 305

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	20000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,9	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	305	
Omschrijving	Ethanol	

Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Ethanol	100	100

**6.14.6 Opslagtank: 307**

Eigenschap	Waarde	Eenheid
TypeOpslagtank	Enkelwandig	
Volume	10000	m3
Hoogte van de tank	32	m
Hoogte grondvlak	0,8	m
Stoffen	Aantal: 1	
Diameter van de grootste aansluiting	12	cm
BrandbeveiligingsSysteem	Schuim	
Toezicht	Gegarandeerd	
Overvulbeveiliging	Dubbel onafhankelijk	
Identificatie	307	
Omschrijving	Methanol	
Stof	Vergunde vullingsgraad	Fractie van de tijd aanwezig
Methanol ECHA	100	100

---

## 7. Overzicht doorstroom units

---

### 7.1 OBAS/LAS

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Capaciteit	2	m3
Afvoerwijze drijfslag	Automatisch	
Afvoerdebiet drijfslag	1	m3/u
Naam	OBAS/LAS	
Omschrijving	OBAS/LAS	

---

### 7.2 P-Splitter

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Kans top	0,1	--
Naam	P-Splitter	
Omschrijving	Schakelklep	

---

### 7.3 Fake opvang topping TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Afsluiter(doorstromen)	Geen afvoer	
Afsluiter(bufferen)	Geen afvoer	
Bergend volume	50000	m3
Bufferend volume	50000	m3
Naam	Fake opvang topping TP02	
Omschrijving	Fake opvang topping TP02	

---

## 8. Overzicht Watersystemen

---

### 8.1 Nieuwe Waterweg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Breedte	475	m
Diepte	15	m
Getijgemiddelde Dispersie x	0,5	
Getijgemiddelde Dispersie y	0,5	
Stroomsnelheid	0,5	m/s
Haven aanwezig	Ja	
Lengte haven	4000	m
Breedte haven	375	m
Dispersie in haven	0.5	
Afstand tot hoofdstroom	4000	m
Naam	Nieuwe Waterweg	
Omschrijving	Estuarium (Mississippi haven)	

---

## 9. Overzicht Stoffen

---

### 9.1 Gasoline 30% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 30% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,420E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	6,402E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	4,417E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	2,159E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,400E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,210E-1	kg
Dichtheid	7,223E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	1,522E+1	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,132E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	



---

## 9.2 Modelstof t-BE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof t-BE	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	5,740E+2	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,100E+2	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	4,910E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	5,100E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	1,600E+1	uur
BZV	2,400E-1	
Molecuulmassa (per mol)	8,815E+1	g
Dichtheid	7,400E+2	g/l
Oplosbaarheid	4,185E+1	g/l
LogPOW(a)	1,060E+0	
Dampdruk	3,300E+1	kPa
Vlampunt	K1	

### 9.3 Water

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Water	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,000E+5	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,000E+5	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	9,600E+1	uur
IC50 alg	1,000E+5	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,000E+5	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	9,600E+1	uur
BZV	0,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,800E+1	g
Dichtheid	1,000E+3	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	1,000E+3	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,000E-8	kPa
Vlampunt	K4	

## 9.4 Modelstof K1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof K1	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	8,200E+0	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	4,500E+0	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	3,700E+0	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,541E+1	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+1	uur
BZV	2,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	7,000E+2	g/l
Oplosbaarheid	4,000E-1	g/l
LogPOW(a)	4,500E+0	
Dampdruk	1,000E+1	kPa
Vlampunt	K1	

## 9.5 Gasoline 5% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 5% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,052E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	4,734E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	3,262E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	1,618E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,900E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,396E-1	kg
Dichtheid	7,162E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	2,849E+0	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,523E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

---

## 9.6 Ethanol

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Ethanol	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	1977	
CAS nummer	64-17-5	
LC50 vis	1,420E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	5,012E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,750E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	4,800E+1	uur
IC50 bacterie	5,800E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+0	uur
BZV	1,200E+0	
Molecuulmassa (per mol)	4,610E+1	g
Dichtheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)	-3,500E-1	
Dampdruk	5,726E+0	kPa
Vlampunt	K1	

---

## 9.7 Methanol ECHA

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Methanol ECHA	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,540E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,826E+4	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,200E+4	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,000E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	3,000E+0	uur
BZV	1,500E+0	
Molecuulmassa (per mol)	3,205E+1	g
Dichtheid	7,900E+2	g/l
Oplosbaarheid	1,000E+3	g/l
LogPOW(a)	-7,700E-1	
Dampdruk	1,690E+1	kPa
Vlampunt	K1	

---

# 10. Legenda

Unit	Naam	Omschrijving
------	------	--------------

## **Bijlage**

### **7d. Model 4: MRA2020-21 mitigerende maatregelen**



# Rapportage

Mitigerende maatregelen versie 03062021, 2021-06-03, 04:08:13

---

# 1 Projectgegevens

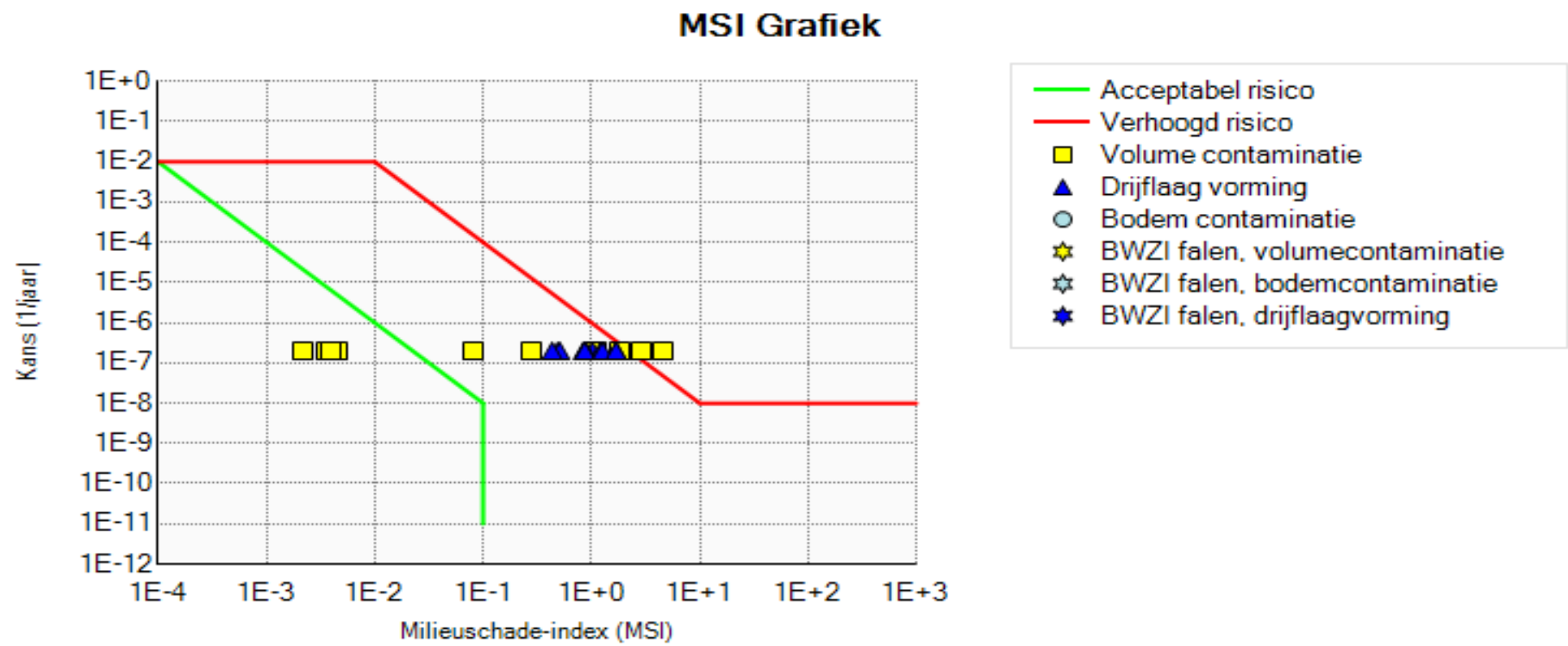
---

## 1.1 Bedrijfsgegevens

Bedrijfsnaam	Hartel Oil Terminal	
Omschrijving	HSSE Manager	
Contactpersoon	██████████	
Telefoon	██████████████████	
EMail	rvo@hesinternational.eu	
Postadres	Beerweg	
Postcode		
Plaats	Rotterdam Maasvlakte	
UitgevoerdDoor	Royal HaskoningDHV	
VanBedrijf		
OppervlakBedrijfsterrein	0	m <sup>2</sup>
Centroïde		
X-coördinaat	0	
Y-coördinaat	0	

## 2 Executive Summary

### 2.1 MSI Grafiek



## 2.2 Verhoogd risico units

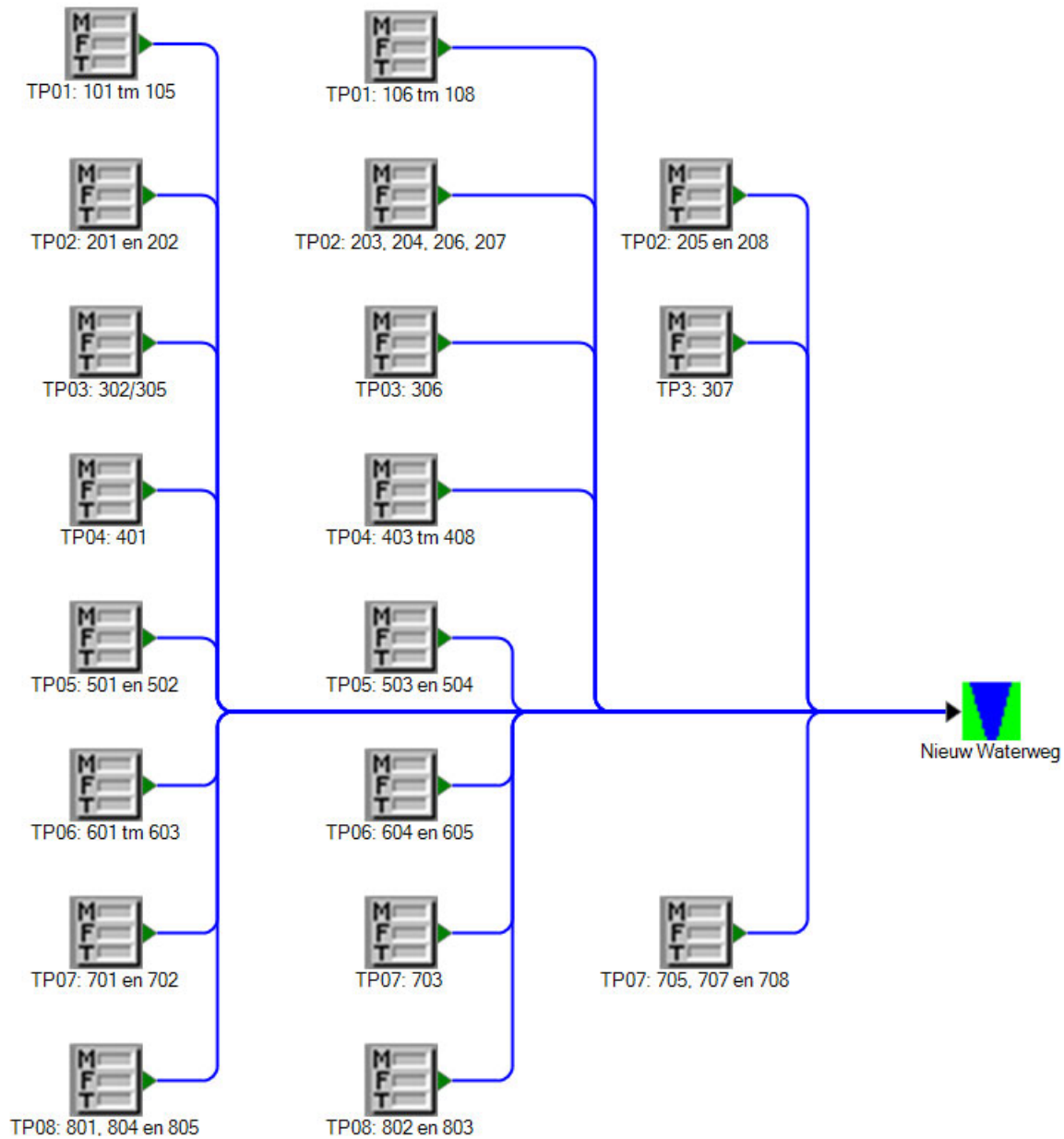
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP01: 101 tm 105[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	2,500E+7		2,541E+0	1,000E+0	3,209E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,136E+10
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 205 en 208[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,680E+7	6,782E+7	4,521E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,188E+9
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Ethanol	TP03: 302/305[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	9,640E+6	4,407E+7	2,938E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,505E+7

Mengsel Gasoline 30% MTBE geeft in Proteus als resultaat verhoogd risico volumecontaminatie;  
In de MRA is uitgewerkt waarom mengselbenadering niet klopt.  
Dit verhoogd risico is daarom niet relevant (ofwel theoretisch).

## 2.3 Acceptabel risico units

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP01: 106 tm 108[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,850E+7		1,880E+0	1,000E+0	2,375E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,409E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 201 en 202[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,180E+6		4,896E-1	1,000E+0	6,184E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,933E+8
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 201 en 202[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,180E+6	4,198E+6	2,799E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,933E+8
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 5% MTBE	TP03: 306[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,600E+6		1,021E+0	1,000E+0	1,290E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,209E+9
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 5% MTBE	TP03: 306[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,600E+6	1,226E+6	8,172E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,209E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 205 en 208[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,680E+7		1,968E+0	1,000E+0	2,485E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,188E+9
TP04,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP04: 401[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,280E+6		5,095E-1	1,000E+0	6,436E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,157E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 203, 204, 206, 207[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,360E+6		9,792E-1	1,000E+0	1,237E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,587E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 203, 204, 206, 207[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,360E+6	1,679E+7	1,120E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,587E+9
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Methanol ECHA	TP3: 307[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,830E+6	2,760E+7	1,840E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,136E+5
TP04,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP04: 403 tm 408[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,560E+6		1,019E+0	1,000E+0	1,287E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,314E+9
TP05,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP05: 501 en 502[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,100E+6		8,452E-1	1,000E+0	1,068E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,919E+9
TP05,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP05: 503 en 504[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,520E+6		8,952E-1	1,000E+0	1,131E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP06,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP06: 601 tm 603[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,670E+7		1,697E+0	1,000E+0	2,144E+4	6,000E+1	0,000E+0				7,591E+9
TP06,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP06: 604 en 605[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,190E+7		1,209E+0	1,000E+0	1,528E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,409E+9
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP07: 701 en 702[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,530E+6		8,669E-1	1,000E+0	1,095E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,877E+9
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,K3 (FAME)	TP07: 703[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,500E+6		8,681E-1	1,000E+0	1,096E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,995E+6
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP07: 705, 707 en 708[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,250E+7		1,270E+0	1,000E+0	1,605E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,682E+9
TP08,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP08: 801, 804 en 805[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,660E+7		1,687E+0	1,000E+0	2,131E+4	6,000E+1	0,000E+0				7,545E+9
TP08,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP08: 802 en 803[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,270E+6		4,339E-1	1,000E+0	5,481E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,941E+9

### 3 Schema





## 4. Volledig berekeningsresultaat

### 4.1 Unit TP01

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP01,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP01: 101 tm 105[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	2,500E+7		2,541E+0	1,000E+0	3,209E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,136E+10
TP01,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP01: 101 tm 105[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	2,500E+7	6,957E-1	4,638E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,136E+10
TP01,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP01: 106 tm 108[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,850E+7		1,880E+0	1,000E+0	2,375E+4	6,000E+1	0,000E+0				8,409E+9
TP01,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP01: 106 tm 108[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,850E+7	5,148E-1	3,432E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				8,409E+9



## 4.2 Unit TP02

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 201 en 202[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,180E+6		4,896E-1	1,000E+0	6,184E+3	6,000E+1	0,000E+0				7,933E+8
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 201 en 202[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,180E+6	4,198E+6	2,799E-1	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,933E+8
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 205 en 208[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,680E+7		1,968E+0	1,000E+0	2,485E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,188E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 205 en 208[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,680E+7	6,782E+7	4,521E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,188E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 203, 204, 206, 207[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,360E+6		9,792E-1	1,000E+0	1,237E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,587E+9
TP02,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 30% MTBE	TP02: 203, 204, 206, 207[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,360E+6	1,679E+7	1,120E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,587E+9

4.3 Unit TP03

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 5% MTBE	TP03: 306[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,600E+6		1,021E+0	1,000E+0	1,290E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,209E+9
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Gasoline 5% MTBE	TP03: 306[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,600E+6	1,226E+6	8,172E-2	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,209E+9
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Ethanol	TP03: 302/305[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	9,640E+6	4,407E+7	2,938E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,505E+7
TP03,,Niet nader opgegeven scenario,Methanol ECHA	TP3: 307[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,830E+6	2,760E+7	1,840E+0	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,136E+5

## 4.4 Unit TP04

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP04,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP04: 401[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,280E+6		5,095E-1	1,000E+0	6,436E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,157E+9
TP04,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP04: 401[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,280E+6	3,318E+4	2,212E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,157E+9
TP04,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP04: 403 tm 408[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,560E+6		1,019E+0	1,000E+0	1,287E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,314E+9
TP04,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP04: 403 tm 408[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,560E+6	6,636E+4	4,424E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,314E+9

## 4.5 Unit TP05

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP05,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP05: 501 en 502[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,100E+6		8,452E-1	1,000E+0	1,068E+4	6,000E+1	0,000E+0				1,919E+9
TP05,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP05: 501 en 502[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,100E+6	5,504E+4	3,670E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,919E+9
TP05,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP05: 503 en 504[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,520E+6		8,952E-1	1,000E+0	1,131E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9
TP05,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K1	TP05: 503 en 504[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,520E+6	5,830E+4	3,887E-3	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,032E+9

## 4.6 Unit TP06

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP06,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP06: 601 tm 603[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,670E+7		1,697E+0	1,000E+0	2,144E+4	6,000E+1	0,000E+0				7,591E+9
TP06,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP06: 601 tm 603[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,670E+7	4,647E-1	3,098E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,591E+9
TP06,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP06: 604 en 605[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,190E+7		1,209E+0	1,000E+0	1,528E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,409E+9
TP06,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP06: 604 en 605[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,190E+7	3,311E-1	2,208E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,409E+9

## 4.7 Unit TP07

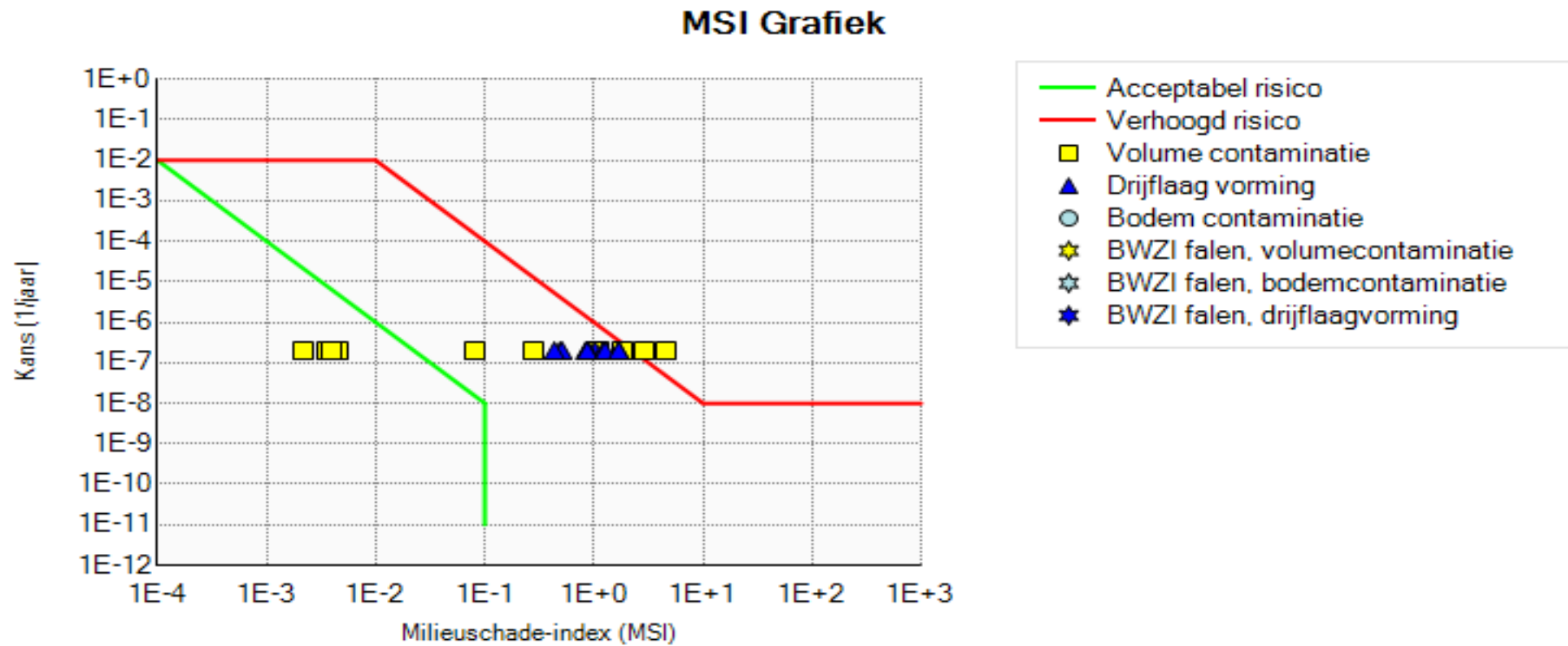
Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP07: 701 en 702[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,530E+6		8,669E-1	1,000E+0	1,095E+4	6,000E+1	0,000E+0				3,877E+9
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP07: 701 en 702[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	8,530E+6	2,374E-1	1,582E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				3,877E+9
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,K3 (FAME)	TP07: 703[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,500E+6		8,681E-1	1,000E+0	1,096E+4	6,000E+1	0,000E+0				2,995E+6
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,K3 (FAME)	TP07: 703[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	7,500E+6	3,625E+2	2,417E-5	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				2,995E+6
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP07: 705, 707 en 708[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,250E+7		1,270E+0	1,000E+0	1,605E+4	6,000E+1	0,000E+0				5,682E+9
TP07,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP07: 705, 707 en 708[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,250E+7	3,478E-1	2,319E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				5,682E+9

## 4.8 Unit TP08

Group	Afstroomroute	Frequentie	Massa uitstroom	Volume contaminatie	MSI Factored	Weegfactor	Oever Contaminatie	Uitstroom tijd	Bluswater	RWZI			LC50 gewogen
		[j-1]	[kg]	[m3]			[m]	[s]	[m3]	inhibitie	overbelasting	Actief slib beïnvloeding	[m3]
TP08,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP08: 801, 804 en 805[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,660E+7		1,687E+0	1,000E+0	2,131E+4	6,000E+1	0,000E+0				7,545E+9
TP08,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP08: 801, 804 en 805[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	1,660E+7	4,619E-1	3,079E-8	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				7,545E+9
TP08,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP08: 802 en 803[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,270E+6		4,339E-1	1,000E+0	5,481E+3	6,000E+1	0,000E+0				1,941E+9
TP08,,Niet nader opgegeven scenario,Modelstof K3	TP08: 802 en 803[B]->Nieuw Waterweg	2,010E-7	4,270E+6	1,188E-1	7,921E-9	1,000E+0		6,000E+1	0,000E+0				1,941E+9

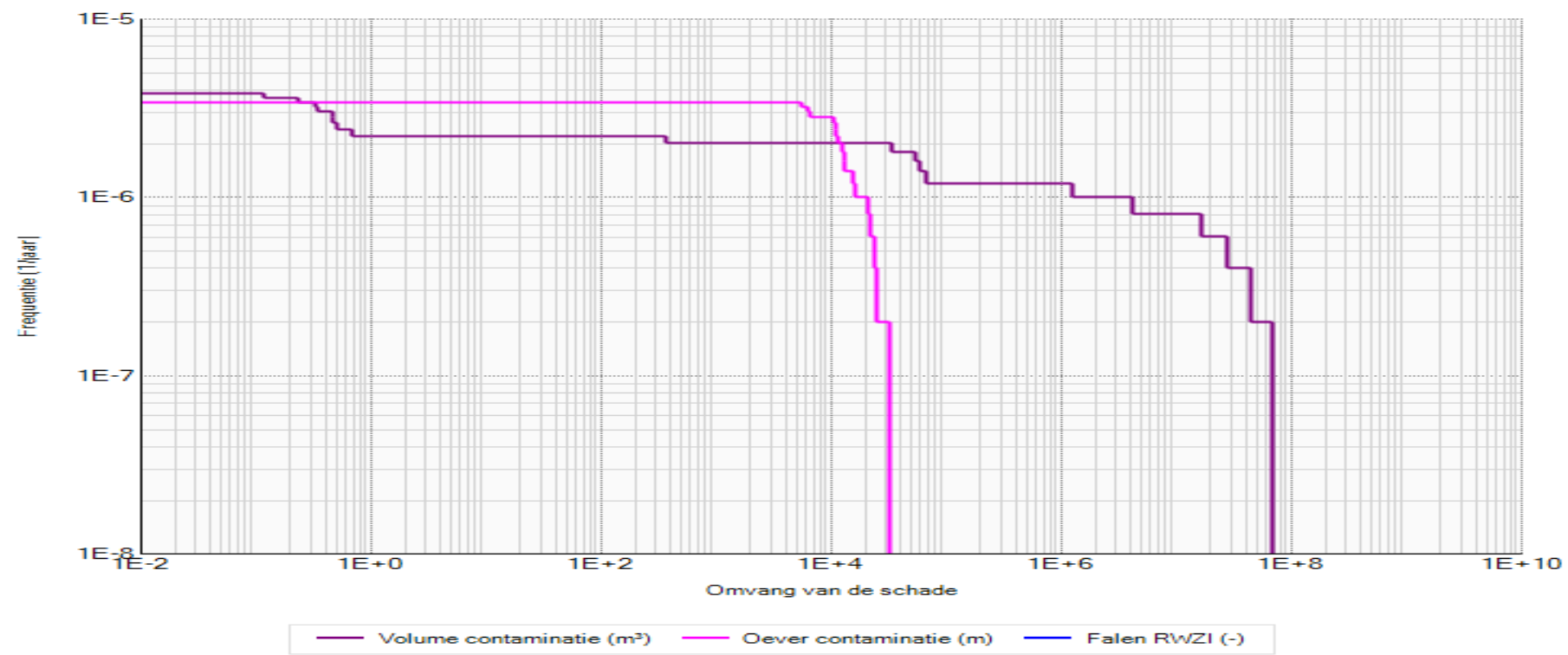
## 5. Grafieken: cumulatieve resultaten

### 5.1 MSI Grafiek

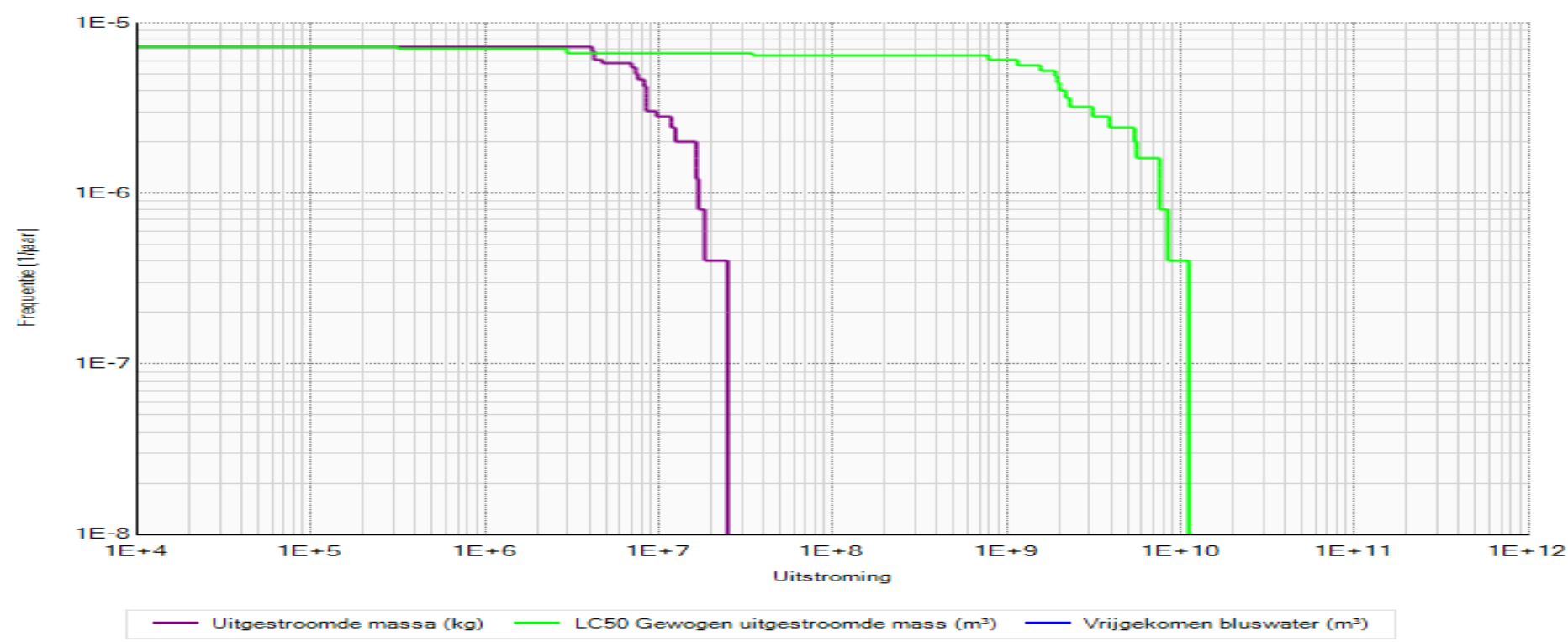




5.2 Milieurisico's



### 5.3 Uitstromingen



---

## 6. Overzicht Units

---

### 6.1 Unit TP01

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP01	
Omschrijving	T101 tm T105	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	2.5E+07	60

---

## 6.2 Unit TP01

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP01	
Omschrijving	T106 tm T108	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	1.85E+07	60

---

### 6.3 Unit TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP02	
Omschrijving	T201 en T202	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Gasoline 30% MTBE	4180000	60

---

## 6.4 Unit TP03

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP03	
Omschrijving	T306	

Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Gasoline 5% MTBE	8600000	60

---

## 6.5 Unit TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP02	
Omschrijving	T205 en T208	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Gasoline 30% MTBE	1.68E+07	60

---

## 6.6 Unit TP04

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP04	
Omschrijving	T401	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	4280000	60



---

## 6.7 Unit TP03

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP03	
Omschrijving	T302 en T305	

Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Ethanol	9640000	60

---

## 6.8 Unit TP02

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP02	
Omschrijving	T203, T204, T206 en T207	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Gasoline 30% MTBE	8360000	60

---

## 6.9 Unit TP03

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP03	
Omschrijving	T307	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Methanol ECHA	4830000	60

---

## 6.10 Unit TP04

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP04	
Omschrijving	T403 tm T408	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	8560000	60

---

## 6.11 Unit TP05

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP05	
Omschrijving	T501 en T502	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	7100000	60

---

## 6.12 Unit TP05

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP05	
Omschrijving	T503 en T504	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K1	7520000	60

---

## 6.13 Unit TP06

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP06	
Omschrijving	T601 tm T603	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	1.67E+07	60

---

## 6.14 Unit TP06

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP06	
Omschrijving	T604 en T605	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	1.19E+07	60



---

## 6.15 Unit TP07

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP07	
Omschrijving	T701 en T702	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	8530000	60

6.16 Unit TP07

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP07	
Omschrijving	T703	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
K3 (FAME)	7500000	60

---

## 6.17 Unit TP07

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP07	
Omschrijving	T705, T707 en T708	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	1.25E+07	60

---

## 6.18 Unit TP08

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP08	
Omschrijving	T801, T804 en T805	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	1.66E+07	60

---

## 6.19 Unit TP08

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Frequentie	2,01E-07	1/jaar
Stofregister	Aantal: 1	
Naam	TP08	
Omschrijving	T802 en T803	
Stof	Vrijgekomen massa	Tijdsduur uitstroming
Modelstof K3	4270000	60

---

## 7. Overzicht doorstroom units

---

## 8. Overzicht Watersystemen

---

### 8.1 Nieuwe Waterweg

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Breedte	475	m
Diepte	15	m
Getijgemiddelde Dispersie x	0,5	
Getijgemiddelde Dispersie y	0,5	
Stroomsnelheid	0,5	m/s
Haven aanwezig	Ja	
Lengte haven	4000	m
Breedte haven	375	m
Dispersie in haven	0.5	
Afstand tot hoofdstroom	4000	m
Naam	Nieuwe Waterweg	
Omschrijving	Estuarium (Mississippi haven)	

---

## 9. Overzicht Stoffen

---

### 9.1 Modelstof K3

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof K3	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	2,100E+1	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	6,800E+1	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,200E+0	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	7,670E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	7,200E+1	uur
BZV	2,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	8,200E+2	g/l
Oplosbaarheid	1,000E-6	g/l
LogPOW(a)	4,500E+0	
Dampdruk	1,000E-1	kPa
Vlampunt	K3	



## 9.2 Gasoline 30% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 30% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,164E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	6,318E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	5,269E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	2,173E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,472E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,210E-1	kg
Dichtheid	7,115E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	1,236E+1	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,663E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

### 9.3 Gasoline 5% MTBE

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Gasoline 5% MTBE	
Systeemstof	1	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	8,625E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur LC50 vis	0,000E+0	
EC50 Daphnia	4,727E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	0,000E+0	
IC50 alg	3,893E-3	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 alg	0,000E+0	
IC50 bacterie	1,620E-2	kg/m <sup>3</sup>
Blootstellingsduur IC50 bacterie	0,000E+0	
BZV	1,912E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,396E-1	kg
Dichtheid	7,019E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	2,366E+0	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)		
Dampdruk	1,109E+4	N/m <sup>2</sup>
Vlampunt	K1	

## 9.4 Modelstof K1

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Modelstof K1	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	8,200E+0	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	4,500E+0	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	3,700E+0	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,541E+1	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+1	uur
BZV	2,000E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	7,000E+2	g/l
Oplosbaarheid	4,000E-1	g/l
LogPOW(a)	4,500E+0	
Dampdruk	1,000E+1	kPa
Vlampunt	K1	

---

## 9.5 Ethanol

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Ethanol	
Systeemstof	0	
Vn-nummer	1977	
CAS nummer	64-17-5	
LC50 vis	1,420E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	5,012E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,750E+2	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	4,800E+1	uur
IC50 bacterie	5,800E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	4,000E+0	uur
BZV	1,200E+0	
Molecuulmassa (per mol)	4,610E+1	g
Dichtheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
Oplosbaarheid	7,890E+2	kg/m <sup>3</sup>
LogPOW(a)	-3,500E-1	
Dampdruk	5,726E+0	kPa
Vlampunt	K1	

## 9.6 Methanol ECHA

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	Methanol ECHA	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer		
LC50 vis	1,540E+4	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	9,600E+1	uur
EC50 Daphnia	1,826E+4	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	2,200E+4	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	9,600E+1	uur
IC50 bacterie	1,000E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	3,000E+0	uur
BZV	1,500E+0	
Molecuulmassa (per mol)	3,205E+1	g
Dichtheid	7,900E+2	g/l
Oplosbaarheid	1,000E+3	g/l
LogPOW(a)	-7,700E-1	
Dampdruk	1,690E+1	kPa
Vlampunt	K1	

## 9.7 K3 (FAME)

Eigenschap	Waarde	Eenheid
Naam	K3 (FAME)	
Systeemstof	0	
Vn-nummer		
CAS nummer	67762-26-9	
LC50 vis	1,000E+5	mg/l
Blootstellingsduur LC50 vis	4,800E+1	uur
EC50 Daphnia	2,504E+3	mg/l
Blootstellingsduur EC50 Daphnia	4,800E+1	uur
IC50 alg	7,373E+4	mg/l
Blootstellingsduur IC50 alg	7,200E+1	uur
IC50 bacterie	5,250E+3	mg/l
Blootstellingsduur IC50 bacterie	1,600E+1	uur
BZV	2,500E+0	
Molecuulmassa (per mol)	1,440E+2	g
Dichtheid	7,200E+2	g/l
Oplosbaarheid	2,300E-2	g/l
LogPOW(a)	6,200E+0	
Dampdruk	1,000E-1	kPa
Vlampunt	K4	

---

# 10. Legenda

Unit	Naam	Omschrijving
------	------	--------------



Royal HaskoningDHV is an independent, international engineering and project management consultancy with over 138 years of experience. Our professionals deliver services in the fields of aviation, buildings, energy, industry, infrastructure, maritime, mining, transport, urban and rural development and water.

Backed by expertise and experience of 6,000 colleagues across the world, we work for public and private clients in over 140 countries. We understand the local context and deliver appropriate local solutions.

We focus on delivering added value for our clients while at the same time addressing the challenges that societies are facing. These include the growing world population and the consequences for towns and cities; the demand for clean drinking water, water security and water safety; pressures on traffic and transport; resource availability and demand for energy and waste issues facing industry.

We aim to minimise our impact on the environment by leading by example in our projects, our own business operations and by the role we see in “giving back” to society. By showing leadership in sustainable development and innovation, together with our clients, we are working to become part of the solution to a more sustainable society now and into the future.

Our head office is in the Netherlands, other principal offices are in the United Kingdom, South Africa and Indonesia. We also have established offices in Thailand, India and the Americas; and we have a long standing presence in Africa and the Middle East.



[royalhaskoningdhv.com](http://royalhaskoningdhv.com)

