

brief DCMR d.d. 20 mei 2020; termijn 6 weken = voor 1 juli aanleveren

No	Inhoud	Reactie Jongeneel Transport	
1	Het overpompen van gevaarlijke stoffen van de ene trailer naar de andere trailer is onvoldoende beschreven. Onduidelijk is of er voldoende voorzieningen en organisatorische maatregel zijn getroffen. (voorzien van processchema inclusief de daarbij behorende line of defence procedure en risico inventarisatie en aanvullen met de technische voorzieningen). Het overpompen van propaan en LNG dient conform de relevante voorschriften uit bv. PGS 19 (propaan) en de PGS 33.1 (LNG) te geschieden. U dient te omschrijven in de aanvraag of u hier aan voldoet	Beperkte mogelijkheid in OLO. Vermeld in OLO-opmerkingenveld.	OLO
2	Opladen van accu's auto's meenemen in de aanvraag. Tijdens het locatie bezoek op 12 mei 2020 is geconstateerd dat er laadpalen voor auto's aanwezig zijn binnen de inrichting. Wij adviseren om die mee te nemen in de aanvraag.	Beperkte mogelijkheid in OLO. Vermeld in OLO-opmerkingenveld. <i>Hieronder mijn reactie. Als dit onverhoopt onvoldoende zou zijn dan zou ik je willen verzoeken om het een en ander door het bevoegd gezag te laten voorleggen aan het RIVM.</i> <i>- Trefkans windturbines</i> <i>De beoordeling van de mogelijke impact van de windturbines is uitgevoerd voor één tankwagen. Voor een beoordeling voor de gehele inrichting met meerdere tankwagens zal de conclusie niet anders zijn, alleen zijn dan de te vergelijken frequenties hoger omdat ze vermenigvuldigd dienen te worden met het aantal aanwezige tankwagens.</i> <i>Het rekenmodel windturbines geeft aan waar het zwaartepunt van het rotorblad terecht kan komen. Met alleen de positie van het zwaartepunt bekend is zonder een aanvullende aanname niet vast te stellen of meerdere tankwagens tegelijkertijd catastrofaal kunnen falen. Een dergelijke aanname is niet opgenomen in het handboek windturbines en daarom ook niet in de risicoanalyse gehanteerd.</i> <i>- BLEVE-potentieel</i> <i>Ik neem aan dat door de VRR verwezen wordt naar de volgende passage op blz. 8 van de risicoanalyse:</i>	OLO
3	QRA en de windmolens (nu wordt er van uit gegaan dat bij calamiteit 1 tankwagen wordt geraakt, dat is niet erg logisch).	<i>Een gelijktijdige LOC van meerdere tankwagens (domino-effect met als gevolg een BLEVE) wordt niet aannemelijk geacht. Met een procedure borgt Jongeneel dat de tankwagens met brandbare stoffen niet direct naast elkaar zijn opgesteld. Er wordt een parkeerplaats vrijgehouden tussen de tankwagens of er wordt tussen de tankwagens met brandbare stoffen een tankwagen met een niet brandbare stof geparkeerd. Tevens worden verder op het terrein geen brandbare (of brand bevorderende) stoffen opgeslagen.</i> <i>Daarnaast geldt op het (afgesloten) terrein een maximumsnelheid van 15 km/uur wat een aanrijding van een tankwagen moet voorkomen.</i> <i>De bovenstaande aanname is min of meer standaard in een risicoanalyse. Er worden immers ook geen domino-effecten effecten gemodelleerd voor naast elkaar opgestelde bovengrondse tanks voor een ontvlambaar gas. De Handleiding risicoberekeningen Bevi voorziet eveneens niet in een voorgeschreven eenduidige werkwijze om het een en ander te modelleren.</i> Graag verwijzen wij naar reactie VRR IV/EB/PV/MK/CT/20uit04493 dd. 25 mei 2020, waarin volgende is opgenomen:	Ook benoemd in reactie VRR,
4	Wolkbrand Blevi (boiling liquid expanding vapour explosion) en de naast gelegen hoogspanningsmast (nutsvoorziening). Dit is niet beschouwd in de aanvraag.	<i>Daarnaast geldt de hoogspanningsmast, die zich tussen de Dintelweg en de A15 bevindt, als beperkt kwetsbaar object. Deze hoogspanningsmast bevindt zich binnen de contour van 10% letaal van dit scenario. Een wolkbrand zal een korte duur hebben, daarnaast is de warmtestraling waaraan de hoogspanningsmast wordt blootgesteld beperkt. Het is daarom onwaarschijnlijk dat de hoogspanningsmast schade zal ondervinden ten gevolge van dit scenario.</i> Rapportage aangevuld.	
5	Lucht Het stikstofdepositieonderzoek en bijbehorende AERIUS-berekening dienen aangepast te worden op het de volgende punten: <input type="checkbox"/> De verkeersgegevens van het vrachtverkeer moeten aangevuld worden met emissiefactoren van NO2- en NH3-factor, of ingevoerd worden als 'standaard verkeersgegevens'; <input type="checkbox"/> De emissiebronnen 'mobiele werktuigen' binnen de inrichting dienen als oppervlaktebron ingetekend te worden; <input type="checkbox"/> In het onderzoek dient verduidelijkt te worden of het alleen gaat om een beschrijving van de huidige situatie, of dat er sprake is van een uitbreiding; <input type="checkbox"/> ODH moet beoordelen of dit project vergunningplichtig is in het kader van de Wnb; <input type="checkbox"/> Het stikstofdepositieonderzoek met losse AERIUS-berekening, zoals nu ingediend, is de manier waarop het dossier ook moet worden ingediend bij ODH. Deze twee documenten (in aangepaste vorm) zullen door ons ter beoordeling naar de ODH worden gezonden.	<i>Hierbij sturen wij de stikstofrapportage met aanvullingen. Zoals voorheen bestaan de documenten uit een AERIUS berekening en een beschrijving van de stikstofdepositie. Ter verduidelijking is er een aparte notitie toegevoegd, waarin per aandachtspunt wordt ingegaan op de veranderingen die wij hebben doorgevoerd. Dit alles is ook besproken met de vergunningverlener.</i> <i>Mochten er nog vragen/aanvullingen zijn dan horen wij dat graag.</i> <i>Met vriendelijke groet,</i> <i>Tim Heijmans Adviesbureau Opifex</i> <i>Milieukundig adviseur</i> <i>Ecustraet 15 4879 NP Etten-Leur</i> <i>T + 31 85 10 54 700 heijmans@opifex.nl www.opifex.nl KvK te Breda 20115565</i>	Bijlage toevoegen bij reactie
6	Geluid <input type="checkbox"/> Voor het afblazen van stikstof zijn de best beschikbare technieken (BBT) echter onvoldoende onderbouwd. Alternatieve systemen, handelingen of (in pandige) locaties waar de activiteit plaats kan vinden waardoor lagere geluidsniveaus optreden zijn niet onderzocht. Het rapport moet worden aangevuld met de motivering voor de best beschikbare technieken voor het afblazen van stikstof. <input type="checkbox"/> Uit de correspondentie met AV Consulting B.V. blijkt verder dat hoeveelheid doorstroom van het stikstof handmatig kan worden geregeld. De geluidmetingen zijn nu uitgevoerd bij een maximale doorstroom. Indien de doorstroom wordt beperkt, leidt dit tot een lagere geluiduitstraling. In het akoestisch onderzoek moet daarom ook de geluiduitstraling worden gemeten bij een lagere doorstroom. Indien het afblazen van stikstof daardoor langer duurt, moet dat worden verwerkt in de berekeningen. In het rapport moet ook worden aangegeven op welke manier geborgd kan worden dat chauffeurs het stikstof met een bepaalde doorstroom afblazen.	Aangepast akoestisch rapport reeds in uw bezit en bijgevoegd.	Bijlage toevoegen bij reactie
7	Veiligheidsrapport Jongeneel Dintelweg (VR) opnemen uitschrijven borging personeel en borging inhuur in het VR (het gaat dan met name borging van opleiding en personeelsvoorlichting en in het algemeen kennis veilig werken van het personeel). Onderdeel VR: In het VR is zuurstof niet beschouwd als een brandbare stof. U dient zuurstof brandbaar te beschouwen en opnemen in de VR. effect van een gebeurtenis en alarmering van omliggende bedrijven (denk aan de windrichting) beter omschrijven.	Omschrijving in VR deel 1, bijlage 5 PBZO-beleid aangepast onder paragraaf 4.2 Zuurstof wordt inderdaad niet beschouwd als een brandbare stof, omdat deze brandbevorderend is. Het is hierom dat zuurstof niet als brandbare stof is opgenomen in het VR. BNP wordt herzien. Effectbeschrijving vanuit VRR-advies zal worden verwerkt in het BNP.	
VR			
Par.	Inhoud	Reactie Jongeneel Transport	
0.6	Risicopresentatie MRA Er is geen risicopresentatie MRA aanwezig. M.b.t. het oppervlaktewater wordt gesteld dat "Op de locatie van Jongeneel Transport worden gassen opgeslagen. In het geval van een Loss of Containment zal product vanwege de fysieke eigenschappen zich verspreiden naar de lucht maar niet afstromen naar het oppervlaktewater. Het effect van de inrichting op het oppervlaktewater is nihil. Beoordeling door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat adviseert om de voorgenomen wijziging in de MRA van bedrijf te laten verwerken, zodat deze MRA up-to-date is	Jongeneel Transport heeft geen MRA. Reden hiervoor is gemotiveerd in VR deel 3. Kort samengevat komt het erop neer dat o.b.v. de gehanteerde BRCL geen risico's m.b.t. afstroming naar oppervlaktewater zijn geïdentificeerd.	
1.1.4	Datum van indiening VR Datum is niet aangegeven. Vermeld wordt dat "Het veiligheidsrapport wordt gelijktijdig ingediend met de overige delen van de aanvraag voor een revisievergunning op grond van de Wabo".	Zie publicatiedatum VR	
1.1.6	Versiebeheer Document bevat wel een publicatiedatum en een revisiedatum, maar geen versienummer.	Versienummer is toegevoegd in de header achter de publicatiedatum.	
1.2.1	Ligging en lay-out van bedrijfsterrein Op de kaarten is geen schaal weergegeven. Ook hebben de kaarten geen noordpijl. In de tekst van 1.2.1 wordt verwezen naar de bijlagen 1 en 2 (topografische kaart). Deze zijn in deel 1 van het VR niet te vinden. De tekeningen zijn te vinden op de bladzijden 12 en 13 maar hebben andere bijlage nummers. Op de topografische kaart zijn wel kruispunten van een kaartgrid van het RDM stelsel te vinden, echter de x- en y-coördinaten worden niet vermeld	Naast de kaarten met een verduidelijking per invalshoek is de algemene tekening bijgevoegd, waarop de gevraagde noordpijl en schaalverdeling zijn aangegeven. Topografische kaart is aangepast en vermeld het gevraagde.	
1.2.2	Stationaire brandveiligheidsvoorzieningen Op de kaart is geen schaal aanduiding en een noordpijl aanwezig. In de tekst van 1.2.2 wordt verwezen naar bijlage 3. Deze is in deel 1 van het VR niet te vinden. De tekening is te vinden op bladzijde 14, maar heeft een ander biilage nummer.	Zie 1.2.1.	
1.2.3	Riolering In de tekst van 1.2.3 wordt verwezen naar bijlage 4. Deze is in deel 1 van het VR niet te vinden. De tekening is te vinden op bladzijde 15, maar heeft geen biilage nummer	Herzien	
1.3.1	Omgevingsbebouwing en gebiedsfuncties Buurbedrijven worden in figuur 1 weergegeven. Afstanden worden niet genoemd.	Afstanden bijgevoegd	
1.3.2	Topografische kaart Er is wel een topografische kaart weergegeven. Zie 1.2.1	Zie 1.2.1	
1.3.6	Mogelijke gevaren van buiten de inrichting Aangegeven is dat er van buiten de inrichting geen effecten van omliggende bedrijven te verwachten zijn. Hierbij is alleen een tekening gevoegd waarop de inrichtingsgrenzen van de bedrijven zijn weergegeven, geen afstanden en/of contouren. Er is niet onderbouwd of er daadwerkelijk geen domino-effecten te verwachten zijn. Dit dient alsnog aangetoond te worden. Transportroutes gevaarlijke stoffen en buisleidingen worden genoemd. Er wordt niet aangegeven of deze relevant zijn m.b.t. domino effecten. Overstromings- en aardbevingsgevaar wordt besproken in deel 2 van het VR (2.4.11).	Dominoeffecten hebben betrekking op effecten tussen BRZO bedrijven onderling, niet veroorzaakt door transportroutes en/ of buisleidingen.	
2.2.1	Plattegrond locatie Er wordt verwezen naar bijlage 2. Deze is niet te vinden of er moet een tekening uit deel 1 van het VR bedoeld worden	VR-deel 1 bijlage 1 en 2 bevatten de plattegronden van de locatie.	
3.2	Informatie van belang ter voorbereiding van rampbestrijdingsplannen VRR advies volgt	Geen	
3.3	De QRA Samenvatting opgenomen. Gehele QRA is in deel 2 als bijlage opgenomen. Zie voor de beoordeling paragraaf 4b van dit advies.	Geen	
3.4	De MRA Er zijn milieurisico's benoemd. Beoordeling door Rijkswaterstaat.	Geen	
3.6	Kwetsbare natuurgebieden Geen specifieke paragraaf of bijgevoegd document. Er wordt in paragraaf 1.3.4 "Kwetsbare objecten en natuurwaarden" vermeld dat er Natura 2000-gebieden in de nabijheid van de inrichting, maar buiten het invloedsgebied zijn gelegen. Het VR dient op dit punt nog te worden aangevuld.	In VR deel 1, paragraaf 1.3.4. zijn de Natura 2000 gebieden met bijbehorende afstanden vermeld. In VR deel 3, paragraaf 3.4.1. wordt onder " Emissie naar lucht" gerefereerd aan de uitgevoerde AERIUS berekening (Jongeneel Transport - stikstofdepositie d.d. 03.12.2019) waarin is aangegeven dat de totale stikstofdepositie 0,00 mol/ha/j is in de omliggende Natura 2000 gebieden, waardoor geen vergunning ingevolge Wet natuurbescherming is vereist.	

Bijlage 1: Bevi-advies

Verw.	Inhoud	Reactie Jongeneel Transport
	Trefkans windturbine in QRA In de QRA is de trefkans van een transporteenheid door een (onderdeel van een) windturbine verwaarloosbaar geacht. Hierbij is uitgegaan van de trefkans van één transporteenheid, terwijl er gelijktijdig 61 vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen aanwezig kunnen zijn. Wij adviseren de DCMR om te onderzoeken welke trefkans gehanteerd moet worden wegens de nabijheid van windturbines en in hoeverre de conclusie van Jongeneel, dat de trefkans verwaarloosbaar is ten opzichte van de gehanteerde kans op falen van een transporteenheid, stand houdt.	"Aviv reactie op de opmerkingen van bevoegd gezag: Hieronder mijn reactie. Als dit onverhoopt onvoldoende zou zijn dan zou ik je willen verzoeken om het een en ander door het bevoegd gezag te laten voorleggen aan het RIVM.
Blz 8	In paragraaf 2.9 van de QRA is beschreven waarom volgens Jongeneel de aanwezigheid van windturbines in de nabijheid van het terrein geen aanleiding is omrekening te houden met een domino-effect. Dit wordt gebaseerd op: 1. afstand ten opzichte van windturbines versus de afstand van ongevalsscenario's; 2. trefkans op een tankwagen. De VRR is van mening dat de beredenering van Jongeneel voor wat betreft de trefkans op een tankwagen niet correct is. Hieronder wordt dit nader onderbouwd. In de berekening van de trefkans wordt uitgegaan van één tankwagen die zich in het midden van het terrein bevindt. Deze voorstelling is niet correct. Immers, op het terrein zijn 61 parkeerplaatsen gerealiseerd voor het (tijdelijk) stallen van tankwagens en tankcontainers met gevaarlijke stoffen. Daarnaast zijn er, zoals de QRA terecht beschrijft, vier windturbines die een mogelijk domino-effect kunnen veroorzaken. De berekende trefkans zou in dat geval moeten worden vermenigvuldigd met 61 (aantal tankwagens/tankcontainers) x 4 (aantal windturbines dat voor domino-effecten kan zorgen). De berekende trefkans bedraagt derhalve $61 \times 4 \times 1,1 \times 10^{-8} = 2,44 \times 10^{-6}$ per jaar. Deze berekende trefkans maakt het wel degelijk zinvol om rekening te houden met een mogelijk domino-effect. Indien deze hogere trefkans wordt toegepast in de QRA, heeft dit gevolgen voor de kans op een ongeval, maar niet op de effecten. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kan stijgen indien deze kans wordt aangehouden. De uitgangspunten van dit advies, waarin is uitgegaan van de effecten van een scenario, wijzigen echter niet. Wij adviseren de DCMR om te onderzoeken welke trefkans gehanteerd moet worden wegens de nabijheid van windturbines en in hoeverre de conclusie van Jongeneel, dat de trefkans standhoudt.	- Trefkans windturbines De beoordeling van de mogelijke impact van de windturbines is uitgevoerd voor één tankwagen. Voor een beoordeling voor de gehele inrichting met meerdere tankwagens zal de conclusie niet anders zijn, alleen zijn dan de te vergelijken frequenties hoger omdat ze vermenigvuldigd dienen te worden met het aantal aanwezige tankwagens. Het rekenmodel windturbines geeft aan waar het zwaartepunt van het rotorblad terecht kan komen. Met alleen de positie van het zwaartepunt bekend is zonder een aanvullende aanname niet vast te stellen of meerdere tankwagens tegelijkertijd catastrofaal kunnen falen. Een dergelijke aanname is niet opgenomen in het handboek windturbines en daarom ook niet in de risicoanalyse gehanteerd. Vriendelijke groeten, Gerard Golbach Adviesgroep AVIV Welthouder Beversstraat 185 7543 BK Enschede Tel. 053-2097200"

Bijlage 2: Brandveiligheidsadvies

Verw.	Inhoud	Reactie Jongeneel Transport
Blz. 9	De huidige registratie bij de KvK geeft alleen activiteiten als transportbedrijf. Overslag van LNG en Propana valt niet onder transport en dit betekent mogelijk ook een formele wijziging in de activiteiten en daarmee ook in de SBI codering. Aanvraag omgevingsvergunning Wabo 2020	SBI-code voor Dintelweg wordt aangepast voor locatie Dintelweg
Blz. 10	Onderdeel 12 brandveiligheid in de aanvraag geeft aan dat er geen brandgevaarlijke activiteiten worden uitgevoerd. Het affakkelen van restproduct uit gascontainers en het overpompen van brandbare gassen kan beschouwd worden als een brandgevaarlijke activiteit op het buitenterrein. De informatie in de aanvraag is hier dus onjuist.	Beperkte mogelijkheid tot motivatie in OLO. Vermeld in OLO-opmerkingenveld. OLO
Blz. 11	Relatie bedrijfsbrandweeraanwijzing Jongeneel betreft een inrichting die valt onder de werkingssfeer van het Brzo 2015. De VRR wijst er op dat het bedrijf hiermee onder de categorie van inrichtingen valt die in aanmerking kunnen komen voor een aanwijzing om over een bedrijfsbrandweer beschikken, zoals bedoeld in artikel 31 Wet veiligheidsregio's, als er sprake is van een bijzonder gevaar voor de openbare veiligheid. Onderhavig advies heeft betrekking op de beoordeling van de aanvraag om omgevingsvergunning. In dit advies is niet beoordeeld of sprake is van een bijzonder gevaar voor de openbare veiligheid. Of sprake is van een bijzonder gevaar voor de openbare veiligheid zal worden vastgesteld aan de hand van een door het bedrijf opgesteld bedrijfsbrandweerrapport, waarin geloofwaardige en maatgevende bedrijfsbrandweerscenario's worden uitgewerkt. De VRR zal beoordelen of door het bedrijf een bedrijfsbrandweerrapport moet worden ingediend. Het bedrijf wordt hierover door de VRR geïnformeerd.	Er wordt in het advies aangegeven dat "De VRR zal beoordelen of door het bedrijf een bedrijfsbrandweerrapport moet worden ingediend. Het bedrijf wordt hierover door de VRR geïnformeerd." De situatie van Jongeneel Transport m.b.t. het bedrijfsbrandweerrapport is bekend bij de VRR en ook als niet vereist beschouwd. Om onduidelijkheden in de toekomst te voorkomen lijkt het ons zinvol om dit inzicht bevestigd te zien in de vergunning. "Aviv reactie op de opmerkingen van bevoegd gezag: Hieronder mijn reactie. Als dit onverhoopt onvoldoende zou zijn dan zou ik je willen verzoeken om het een en ander door het bevoegd gezag te laten voorleggen aan het RIVM. - BLEVE-potentieel Ik neem aan dat door de VRR verwezen wordt naar de volgende passage op blz. 8 van de risicoanalyse: Een gelijktijdige LOC van meerdere tankwagens (domino-effect met als gevolg een BLEVE) wordt niet aannemelijk geacht. Met een procedure borgt Jongeneel dat de tankwagens met brandbare stoffen niet direct naast elkaar zijn opgesteld. Er wordt een parkeerplaats vrijgehouden tussen de tankwagens of er wordt tussen de tankwagens met brandbare stoffen een tankwagen met een niet brandbare stof opgeklagen. Daarnaast geldt op het (afgesloten) terrein een maximumsnelheid van 15 km/uur wat een aanrijding van een tankwagen moet voorkomen. De bovenstaande aanname is min of meer standaard in een risicoanalyse. Er worden immers ook geen domino-effecten effecten gemodelleerd voor naast elkaar opgestelde bovengrondse tanks voor een ontvlambaar gas. De Handleiding risicoberekeningen Bevi voorziet eveneens niet in een voorgeschreven eenduidige werkwijze om het een en ander te modelleren. Vriendelijke groeten, Gerard Golbach Adviesgroep AVIV Welthouder Beversstraat 185 7543 BK Enschede Tel. 053-2097200"

CONCEPT Voorschriften

Verw.	Inhoud	Reactie Jongeneel Transport
7.0	Opslag gasflessen De opslag van gasflessen op het terrein dient te voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 6 van de PGS 15 "Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen" (PGS 15:2016, versie 1.0 (september 2016))	Niet van toepassing. Gasflessen zijn niet in gebruik binnen de inrichting. Lege, ongereinigde cilinders kunnen in statische vorm tijdelijk binnen de inrichting aanwezig zijn in de vorm van lading van een gestalde oplegger (vervoersgebonden)
8.0	Opstelplaatsen Vloeibaar of gecompriemd zuurstof dient voor de indeling van de opgestelde tankeenheden in afwijking van de ADR classificatie ook beschouwd te worden als een brandbaar gas. Tankeenheden geladen met zuurstof mogen daarom niet direct naast, of tegenover, tankeenheden met brandbare gassen geplaatst worden. Dit moet worden geborgd in de (bestaande) bedrijfsprocessen en werkinstructies.	Zuurstof wordt i.v.m. de brandbevorderende eigenschappen gestald in oneven vakken, net als bijv. propana, waardoor altijd afstand bestaat tussen brandbare- en brandbevorderende stoffen
8.1	Toelichting: In de huidige procedure is het mogelijk dat tankeenheden met brandbare gassen van elkaar worden gescheiden door een tankeenheden met (vloeibare) zuurstof. (Vloeibare) zuurstof wordt conform het ADR niet aangemerkt als brandbaar gas. Zuurstof heeft echter wel een sterk katalytische werking op brand waardoor het verloop van een brandscenario negatief wordt beïnvloed. Aanrijdbeveiliging Om schade als gevolg van aanrijding (daaronder begrepen parkeerschade) te voorkomen, dient de terreinindeling te voorzien in een verplichte rijrichting en fysieke bescherming van de parkeerplaatsen op risicovolle hoeken binnen de inrichting. Deze fysieke bescherming mag uitgevoerd zijn als schrikbeveiliging en hoeft geen voertuigerende werking te hebben.	Praktijkervaring heeft ons geleerd dat het plaatsen van aanrijdbeveiliging de kans op schades juist vergroot. Gestalde opleggers zijn duidelijk waarneembaar. Derhalve kunnen wij veiligheidshalve niet meegaan in deze beredenering.
10.0	Overslag en opstelplaatsen LNG/Propana De installatie(s) voor de overslag van LNG moet periodiek gecontroleerd en tijdig onderhouden worden conform de opgave van de fabrikant. Dit onderhoud moet aantoonbaar worden geborgd in een onderhoudsplan en alle uitgevoerde werkzaamheden aan de installatie moeten worden vastgelegd.	Binnen de inrichting is geen overslaginstallatie aanwezig. De tankvoertuigen worden d.m.v. een specifiek daartoe bestemde slangverbinding aan elkaar gekoppeld. De tankvoertuigen en slangen vallen onder het ADR.
10.4	Overslag en opstelplaatsen LNG/Propana Bij de overpomplaats moet brand- en gasdetectie zijn geïnstalleerd, zodanig dat bij alle windrichtingen het onbedoeld vrijkomen van LNG of propana wordt gedetecteerd. Bij het detecteren van brand en bij het detecteren van niet meer dan 25% van de Lower Flammable Limit (LFL) moet het detectiesysteem een hoorbaar en zichtbaar alarm activeren. De brand- en gasdetectie moet het ESD-systeem in werking zetten	Gasdetectie koppelbaar met de ESD-systemen van de diverse toegepaste tankvoertuigen is niet beschikbaar. Overpompinstructie vereist continu aanwezigheid van de medewerker bij de bedieningskast en rondom de voertuigen ter controle (niet in de cabine). Medewerker draagt persoonlijke gasdetectie.