

Van: [redacted]@odrn.nl>

Verzonden: 03-03-2023 07:32

Aan: [redacted] (ODRN) [redacted]@odrn.nl>

Onderwerp: Voorbereidend op de afspraak

Dag [redacted]

Ik vond de Excel lijst “moeilijk” in te vullen. Bijgevoegd document zijn mijn gedacht op papier. Das gewoon snel en warrig van mij af geschreven. Misschien kun jij daar de elementen uit halen die voor jouw excellijst van belang zijn. Spreek je straks 😊

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Specialist water

Omgevingsdienst Regio Nijmegen

Ik ben werkzaam op maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag

Mariënborg 75, 6511 PS Nijmegen | Postbus 1603, 6501 BP Nijmegen

T [redacted]@odrn.nl | www.odregionijmegen.nl



N.B. Alle per e-mail verzonden stukken die horen bij een vergunning, moet u ook via de reguliere weg indienen. Dit is per post of via het Omgevingsloket online.

Ik ben bij de procedure van ENGIE betrokken geraakt nadat ik door een collega van afdeling OD50 milieu tijdens een afdelingsuitje werd gevraagd: “wat ik in het kader van ZZS en water vond van het hele ENGIE-verhaal”. Ik wist niet waar deze persoon het over had en zo is het balletje gaan rollen.

Vervolgens werd ik gevraagd om deel te nemen aan een tweetal overleggen met ENGIE om uit te leggen waarom ZZS-emissies een rol zouden kunnen spelen in de sloop. ENGIE reageerde destijds niet gelukkig met mijn aanwezigheid en probeerde constant de ZZS-uitvraag uit 2019 aan te halen waarin wij als ODRN zouden hebben geconcludeerd dat ZZS bij hen geen rol speelde. Dat was onjuist en dat heb ik meerdere keren uitgelegd (ook intern). Toen dit argument geen effect gaf begon de vliegass discussie. Wij als ODRN zouden maar moeten aantonen dat vliegass gevaarlijke stoffen bevatte.

Vanwege de locatie van ENGIE (nabijheid Rijkswater) heb ik vervolgens contact gezocht met Rijkswaterstaat en is er een gezamenlijk advies tot stand gekomen met betrekking tot de maatregelen die genomen zouden moeten worden om emissie zoveel als mogelijk te voorkomen. Ik kreeg een mail van  met een tekstvoorstel van ENGIE. Ze wilden in mijn advies de woorden ZZS vervangen voor zware metalen. De voorgesteld tekst van ENGIE was:

In het rapport van Future Proof is aangetoond dat de normaal te verwachten componenten in vliegass aanwezig zijn en dat er derhalve geen sprake is van voor vliegass ongewone componenten. Dit maakt dat de meegeleverde MSDS van toepassing is op het aanwezige vliegass (en er dus geen sprake is van een gevaarlijke stof).

Daarop heb ik als volgt gereageerd:

In het rapport van Future Proof staat ook dat vliegass over het algemeen alle of een deel van de volgende elementen bevat:

Arseen, beryllium, boor, cadmium, chroom, zwaarwaardig chroom, kobalt, lood, mangaan, kwik, molybdeen, seleen, stontium, thallium, vanadium en met zeer lage concentraties dioxines en PAK's.

Van dit voornoemde rijtje zijn er 9 (de geel gemarkeerden) niet voor niks op de ZZS-lijst geplaatst! Verderop in Tabel 3 staan de resultaten van de analyse van vliegass. Daarin worden van deze 9 ZZS-en er nog eens 7 bevestigd. Ik kan hieruit overigens niet opmaken of er ook geanalyseerd is op dioxines en PAK's dus die zijn nog niet eens uit te sluiten. Ik vind het onbegrijpelijk dat hij op basis van een MSDS-blad van de vliegassunie durft te stellen dat er geen sprake is van een gevaarlijke stof. MSDS bladen worden overigens niet gecontroleerd door een (overheids)instantie op onjuistheden.

Ik vind het onbegrijpelijk dat we nog steeds discussie voeren of er wel of niet sprake is van een gevaarlijke stof. Dat hebben ze immers zelf ook al gerapporteerd. Dat deze stoffen de ZZS-status hebben is nou eenmaal zo. Niemand neemt het ENGIE kwalijk dat die stoffen in vliegass zitten, ENGIE heeft alleen wel een verantwoordelijkheid met betrekking tot het vrijkomen ervan bij het slopen van de centrale.

Overigens is de lijst van het RIVM voor “verwachte emissie naar water bij grootschalige energieopwekking” vele malen langer, zie hiervoor de ZZS Navigator (<https://rvszoekstelsysteem.rivm.nl/ZzsNavigator/branche/3.3.2/water>)

Ik sta niet achter de aangeleverde tekst van ENGIE

Door een vergissing is het oorspronkelijke advies waarin ZZS stond toch verstuurd. Aan het feit dat ENGIE dat in hun eigen stukken al had gerapporteerd werd steeds voorbij gegaan. Nadat ik bij verschillende instanties had geprobeerd, wetenschappelijke onderbouwing voor mijn stelling te krijgen kwam ik tot de conclusie dat er geen instantie was die hierin mee wilde gaan [REDACTED] had als voornamelijk argument dat het MSDS-blad afkomstig van de vliegassunie aangaf dat er geen gevaarlijke stoffen in zouden zitten. Op 20 juli 2022 stuurde [REDACTED] de vraag welke ZZS in vliegass zitten of deze makkelijk uitlogen. In mijn mail van 25 juli 2022 gericht aan onder andere de volgende personen: [REDACTED] en [REDACTED] schreef ik dat reeds bekend is uit de eigen analyses van ENGIE dat tenminste de volgende ZZS in vliegass voorkomen; arseen, cadmium, kobalt, kwik, nikkel, lood en chroom VI. Daar voegde ik nog PCDD (dioxines) en PCDF (furanen) aan toe op basis van het SGS Intron rapport. Ik maakt de opmerking dat hierop niet geanalyseerd is. Daarnaast heb ik twee wetenschappelijke artikelen toegevoegd waarin de volgende conclusies stonden: *The disposal of fly ash as a byproduct of thermic power stations, results in significant environmental problems. The leaching of coal fly ash during disposal is of concern for possible contamination, especially for the aquatic environment when ash is in contact with water.*

Ik heb op deze mail geen reactie gehad.

Dat ging wat heen en weer en uiteindelijk hebben ze een plan van aanpak geschreven waar Rijkswaterstaat akkoord mee is gegaan. Het rapport van de ODRA wees naderhand inderdaad uit waar ik voor gewaarschuwd had, namelijk dat het stof dat bij de blow-down vrijkwam verschillende ZZS-en bevatte. Waarom dit rapport niet onmiddellijk met de verschillende instanties is gedeeld is voor mij tot op de dag van vandaag nog een raadsel. Hoe groot de invloed van ENGIE hierin is geweest evenmin. Door wat opmerkingen over politieke invloed en bestuurlijke sensitiviteit vermoed ik dat de invloed enorm is geweest. Wij hebben, althans wat mij betreft, als omgevingsdienst een verantwoordelijkheid! In dit geval ligt die daarin om beschikbare informatie die van belang is voor de omgeving kenbaar te maken aan de juiste partijen die geschikte maatregelen kunnen nemen. Door deze informatie te lang binnen de ODRN te houden, hebben wij onze verantwoordelijkheid mijns inziens niet genomen. Het advies dat de ODRN in samenwerking met Rijkswaterstaat heeft gegeven, is tot stand gekomen op basis van rapporten die ENGIE heeft aangeleverd en met de destijds beschikbare kennis. Als nu achteraf blijkt dat er andere keuzes gemaakt hadden moeten worden kunnen wij ons hooguit aanrekenen dat we niet vooraf de vliegass zelf geanalyseerd hebben maar uit zijn gegaan van de rapporten die ENGIE aan heeft geleverd. Aangezien in het traject al vaker was gebleken dat informatie onjuist en (opzettelijk) te laat was aangeleverd door ENGIE.

Tot slot verbaasd het mij dat er niet terug gekoppeld werd wat de uitkomsten van de verschillende reacties waren. De reactie van Rijkswaterstaat heb ik nooit gezien. De GGD had het over een autobrand die de uitkomst vertroebelde (??), de Arbeidsinspectie heeft helemaal niet gereageerd (waarom gaan we daar niet achteraan)?

Ik vond het voorstel in ons laatste overleg, om een externe partij, dit te laten evalueren prettig. Gebleken is dat politiek en bestuur van invloed kunnen zijn op een procedure. Het laten evalueren door een partij die met deze aspecten geen rekening hoeft te houden levert een objectief document op waarvan wij kunnen leren. Daarnaast kan het als voorbeeld dienen voor de rest van Nederland die te maken krijgen met wellicht eenzelfde situatie aangezien door de invoering van de **Wet verbod op**

kolen bij elektriciteitsproductie het vanaf 2030 voor alle elektriciteitscentrales in Nederland verboden wordt om kolen als brandstof te gebruiken en dit wellicht de sloop van enkele centrales tot gevolg heeft.

Deze procedure levert op dat milieuaspecten beter in beeld zijn bij sloopwerkzaamheden, dat is positief. Ik hoop dat wij kritisch mogen zijn in de toekomst en dat daarnaar geluisterd wordt. Ik hoop dat politieke invloed en bestuurlijke sensitiviteit onze kerntaken niet in de weg zitten en ik hoop dat de evaluatie door de externe partij een mooi document oplevert om van te leren.