

Omschrijving aanvraag behorende bij aanvraag Omgevingsvergunning (milieu)

NLXXXX 57707 Shell Station De Vaalt

Nummer Olo : 4550611
Kenmerk : NLXXXX 57707 Shell Station De Vaalt
Status: : versie 1
Datum : 17 juli 2019
Auteur : ing. S. Bouman

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding aanvraag	4
1.2	Huidige situatie.....	4
1.3	Toekomstige (aangevraagde) situatie	5
2	Beschrijving locatie en directe omgeving	6
2.1	Beschrijving locatie en directe omgeving van de inrichting	6
3	Beschrijving van de activiteiten en processen	7
3.1	Kernactiviteiten op de inrichting.....	7
3.1.1	Opslag vloeibare brandstoffen in ondergrondse tanks	7
3.1.2	Opslag bodembedreigende stoffen	7
3.1.3	Opslag in bovengrondse tanks	7
3.1.4	Afleveren van motorbrandstoffen	7
3.1.5	Afleveren van bodembedreigende stoffen.....	8
4	Beschrijving van de milieueffecten.....	8
4.1	Geluid	8
4.2	Emissie naar de lucht.....	8
4.2.1	VOS.....	8
4.2.2	Luchtkwaliteit	9
4.3	Externe veiligheid.....	9
4.3.1	Overige scenario's	11
4.4	Bodem	13
4.4.1	Nederlandse Richtlijn Bodembescherming.....	13
4.5	Energieverbruik	14
4.6	Waterverbruik en vrijkomend afvalwater	14
4.6.1	Waterverbruik.....	14
4.6.2	Vrijkomend (afval-)water	14
4.7	Afvalstoffen.....	15
4.8	Ongewone voorvallen en voorkomen milieubelasting	15
4.9	Verkeer, vervoer en mobiliteit	15
5	Toetsing activiteiten	15
5.1	RIE.....	15
5.2	M.e.r (beoordelings)plicht	15
5.3	Activiteitenbesluit	16

5.4 Luchtkwaliteit en PAS/Wet natuurbescherming.....	16
5.5 BBT documenten.....	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding aanvraag

Shell is voornemens om op de locatie een onbemand tankstation te bouwen voor aflevering van benzine, diesel, Ad-Blue, GTL en LNG aan motorvoertuigen voor het wegverkeer. Op het terrein zal ook een onderhoudsgebouw worden geplaatst.

Daar waar in het aanvraagformulier het cijfer '0' is ingevuld biedt het Omgevingsloket onvoldoende ruimte voor een toelichting en is de informatie nader uitgewerkt in deze bijlage.

1.2 Huidige situatie

Shell Station De Vaalt (verder te noemen Shell) wordt gebouwd aan de Medelsestraat 3 te Echteld. De locatie is gelegen dichtbij de afrit 34 Echteld van de A15 alsmede aan de Diepert, de toegangsweg richting bedrijventerrein Medel (zie gele pin in figuur 1).



Figuur 1: ligging locatie (bron Google Earth Pro)

De locatie wordt momenteel herontwikkeld en bouwrijp opgeleverd.

1.3 Toekomstige (aangevraagde) situatie

Voor de gehele inrichting wordt een omgevingsvergunning milieu in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aangevraagd. Deze vergunning wordt aangevraagd voor onbepaalde termijn.

Shell vraagt vergunning aan voor:

- het plaatsen van een bovengrondse LNG tank en het afleveren van LNG;
- het plaatsen van twee bovengrondse Ad-Blue tanks;
- het onbemand afleveren van de motorbrandstoffen diesel, benzine en GTL waarbij de afleverzuil is gelegen op een afstand van minder dan 20 meter tot het nog te realiseren gevoelige object (horeca/TOP);
- de opslag van vloeibare stikstof in een bovengrondse tank ten behoeve van LNG installatie.

De aanvraag dient tevens als melding Activiteitenbesluit voor de volgende activiteiten:

- Afleveren van vloeibare brandstof (en Ad-Blue) aan motorvoertuigen voor het wegverkeer;
- Opslaan in ondergrondse opslagtanks van vloeibare brandstoffen (diesel en benzine);
- Lozen van hemelwater dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening.

2 Beschrijving locatie en directe omgeving

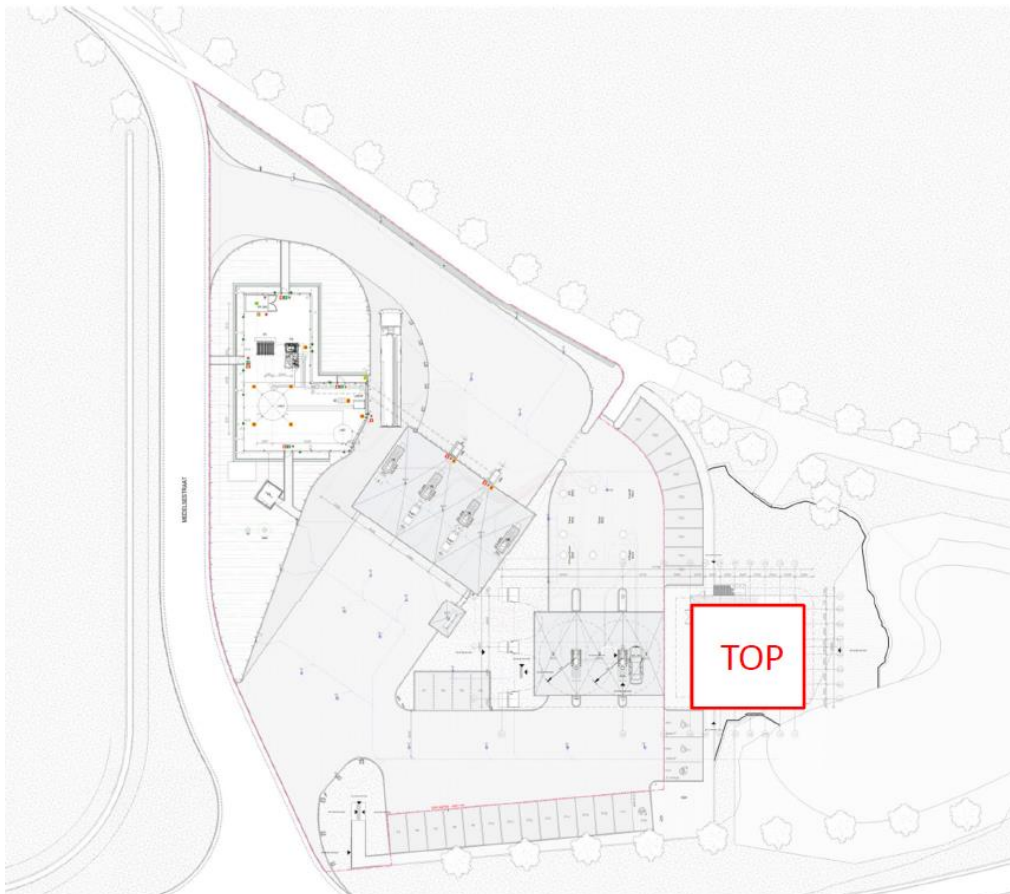
2.1 Beschrijving locatie en directe omgeving van de inrichting

Ten zuiden van Shell Medel is achtereenvolgens de weg 'De Diepert', de spoorlijn Elst-Dordrecht (Betuwelijn) en de snelweg A15 gelegen.

Ten noordoosten ligt de rivier 'De Linge' en het Lingemeer.

In het zuidwesten zijn achtereenvolgens een meertje en het bedrijventerrein Medel gelegen.

Ten oosten van het tankstation zal een toeristisch overstappunt (TOP) met ondersteunende horeca worden gerealiseerd, zie het rood omkaderde deel in figuur 2. Het TOP wordt aangemerkt als een gevoelig object en maakt geen onderdeel uit van de Shell inrichting.



Figuur 2: Medel met TOP rood gemarkeerd middels een vierkant.

Overige in de buurt gelegen gevoelige objecten bevinden zich op een afstand van meer dan 200 meter (woonhuis Broekdijksestraat).

3 Beschrijving van de activiteiten en processen

3.1 Kernactiviteiten op de inrichting

3.1.1 Opslag vloeibare brandstoffen in ondergrondse tanks

Ten behoeve van het tanken van voertuigen voor het wegverkeer worden op de locatie 3 ondergrondse en 2 bovengrondse tanks geplaatst. Zie tabel 1

Tabel 1: Overzicht tanks

Soort tank	Soort brandstof	Inhoud	Bovengronds/ ondergronds
Enkelwandige stalen tank	Diesel	80 m ³	Ondergronds
Gecompartimenteerde enkelwandige stalen tank	Diesel Diesel V-power GTL Gas-To-Liquids (een vloeibare brandstof gemaakt van aardgas)	40 m ³ 20 m ³ 20 m ³	Ondergronds
Gecompartimenteerde enkelwandige stalen tank	Euro95 Euro V-Power	60 m ³ 20 m ³	Ondergronds
Verticale stalen tank	LNG	77 m ³	Bovengronds
Verticale stalen tank	Liquified Nitrogen (LIN) / Vloeibare stikstof	12 m ³	Bovengronds

3.1.2 Opslag bodembedreigende stoffen

Voor de bijmenging van diesel voor vrachtwagens worden 2 bovengrondse dubbelwandige Ad-Blue standalone units (ca. 4 m³) met geïntegreerde dispensers geplaatst. Ad-Blue is een bodembedreigende stof.

3.1.3 Opslag in bovengrondse tanks

Om de opslag van LNG in vloeibare toestand plaats te laten vinden in de opslagtank wordt het LNG gekoeld middels een koelsysteem dat gebruik maakt van vloeibare stikstof.

De Liquified Nitrogen (LIN) / Vloeibare stikstof wordt opgeslagen in een bovengrondse tank. De opslag van vloeibare stikstof vindt plaats conform de PGS 9. Hiermee wordt voldaan aan BBT.

3.1.4 Afleveren van motorbrandstoffen

Het onbemande tankstation bestaat uit een gedeelte voor vrachtwagens en een gedeelte voor personenauto's.

Vrachtwagens

Het gedeelte voor vrachtwagens bestaat uit 2 enkelzijdige en 2 dubbelzijdige afleverzuilen voor diesel en GTL en 2 dubbelzijdige afleverzuilen voor LNG. LNG wordt afgeleverd middels saturatie bij aflevering. In de QRA is ook gerekend met bulksaturatie als mogelijkheid. Deze optie zal echter niet worden toegepast.

Personenauto's

Het gedeelte voor personenauto's bestaat uit één dubbelzijdige dispenser (2 opstelplaatsen). Er is ruimte voor een tweede dispenser, deze kan op termijn worden toegevoegd. Hiermee is het maximale aantal opstelplaatsen 4. Er kan benzine en diesel worden getankt.

Verwachte doorzet

De verwachte doorzet van de brandstoffen is opgenomen in tabel 2

Tabel 2: Verwachte doorzet motorbrandstoffen

Motorbrandstof	Verwachte doorzet
Diesel	5.900 m ³ /jaar
Benzine	600 m ³ /jaar
LNG	3500 ton/jaar

Aanvullende informatie LNG

De LNG installatie zal uitsluitend beschikbaar zijn voor vrachtwagens. Chauffeurs welke LNG tanken zullen getraind zijn voor het tanken van LNG. Tevens zullen deze chauffeurs worden geregistreerd door de beheerder van de LNG installatie.

Gelijk aan de Diesel/ GTL/ Ad Blue installatie zal vrijgave van de LNG afleverzuil plaatsvinden middels gebruikmaking van een betaalautomaat (klantenkaarten) de LNG klantenkaarten zijn alleen beschikbaar voor de getrainde en geregistreerde chauffeurs.

3.1.5 Afleveren van bodembedreigende stoffen

Voor de bijmenging van diesel voor vrachtwagens worden 2 dubbelzijdige afleverzuilen voor Ad-Blue geplaatst.

4 Beschrijving van de milieueffecten

4.1 Geluid

Ten behoeve van onderhavige aanvraag is een akoestisch onderzoek opgesteld, welke is bijgevoegd als bijlage 2.

4.2 Emissie naar de lucht

4.2.1 VOS

Emissie van VOS vindt plaats tijdens de verlading en het afleveren van benzineproducten. Om deze emissie te voorkomen dan wel te beperken, waarbij tevens de geuremissie wordt beperkt, is het tankstation voorzien van dampretoursystemen.

Deze systemen zijn in twee soorten te onderscheiden, namelijk:

- dampretoursysteem stage 1: hierbij wordt tijdens het vullen van de ondergrondse tank(s) met benzineproducten het in de tank verdrongen dampmengsel dat VOS bevat middels een gesloten dampretoursysteem naar de tankwagen teruggevoerd.
- dampretoursysteem stage 2: hierbij wordt tijdens het vullen van de brandstoftanks van de motorvoertuigen met benzineproducten het in de tank verdrongen dampmengsel dat VOS bevat middels een gesloten dampretoursysteem naar de ondergrondse tank(s) teruggevoerd.

Op het dampretour systeem zijn de voorschriften uit paragraaf 3.3.1 van het Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling van toepassing.

4.2.2 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (bijlage 2) zijn grenswaarden voor de luchtkwaliteit, betreffende de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂) zwevende deeltjes (PM₁₀ en PM_{2,5}), lood, koolmonoxide en benzeen opgenomen. Tevens is in deze bijlage een richtwaarde voor ozon gedefinieerd en zijn richtwaarden gegeven voor het totale gehalte in de PM₁₀-fractie voor arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen. De concentraties van de meeste van deze stoffen zijn in Nederland ruim onder de grenswaarden. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ worden soms overschreden.

Alleen ten aanzien van de stoffen die genoemd zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer en waarvan te verwachten is dat deze stoffen door de inrichting in wezenlijke mate worden uitgestoten is het noodzakelijk dat een onderzoek wordt verricht. Voor het tankstation kan dit het geval zijn voor de stoffen NO₂ en PM₁₀.

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is een quick scan luchtkwaliteit uitgevoerd. Ten behoeve van onderliggende aanvraag wordt verwezen naar deze rapportage, welke bij het bevoegd gezag aanwezig is.

4.3 Externe veiligheid

De inrichting valt niet onder de werking van het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) en wordt niet genoemd in de artikelen 2-4 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

In bijlage 3 bij de aanvraag is een Kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gevoegd (QRA LNG-Tankstation De Vaalt, AVIV, projectkenmerk 183676 d.d. 10-7-2019).

Door de Omgevingsdienst regio Nijmegen is de eerste versie van de QRA beoordeeld. De opmerkingen zijn verwerkt in de bij de aanvraag gevoegde versie. Onderstaand is een reactie op de opmerkingen gegeven.

1. Algemeen

Opmerking Omgevingsdienst: uit de rapportage komt het beeld naar voren dat het LNG-tankstation zowel voor bulksaturatie als voor aflevering door naverdamping geschikt is. Echter er zijn 2 rekenbestanden meegeleverd. Daaruit is indirect afgeleid dat er nog geen keuze is gemaakt tussen beide systemen. Dit wordt ondersteunt door de opmerking in paragraaf 2.1: "Twee opties worden gemodelleerd".

In de aanvraag milieu moet deze keuze wel gemaakt zijn omdat het anders tot verwarring leidt voor de op te nemen voorschriften voor zover het de uitgangspunten van de risicoanalyse betreft.

Reactie: er zijn inderdaad twee opties mogelijk. De risicoanalyse laat zien dat het voor de beoordeling van het extern veiligheidsrisico niet uitmaakt voor welke optie er wordt gekozen. Het processchema en de effectafstanden van de ongevalsscenario's zijn voor beide opties nu afzonderlijk weergegeven.

In de aanvraag is uiteindelijk gekozen voor saturatie bij aflevering.

2. Faalfrequenties

Opmerking Omgevingsdienst: de hoeveelheidsverdeling, en de daarvan afgeleide faalfrequenties middels, de runrows zoals in paragraaf 2.4 is benoemd, is niet toegestaan.

Reactie: Conform de HRB is een variabele vulgraad mogelijk. Natuurlijk moet deze dan wel geborgd worden in de vergunning. De risicoanalyse is hierop aangepast, de maximale vulling wordt gehanteerd.

3. Scenario's

- *Opmerking Omgevingsdienst: in tabel 6 ontbreekt een bronsterkte bij het 10 minuten scenario.*

Reactie: dit is onjuist. De bronsterkte is onafhankelijk van de werkdruk.

- *Opmerking Omgevingsdienst: in tabel 9 staat een diameter van 5mm bij de breuk van een leiding. Dit moet waarschijnlijk 50mm zijn. In de modellering is de laatste wel aangehouden.*

Reactie: de risicoanalyse is hierop aangepast.

- *Opmerking Omgevingsdienst: bij de tankautovulleiding is bij een werkende terugslagklep alsnog een doorlooptijd van 1800s opgenomen. Deze is te hoog.*

Reactie: de noodstop werkt dan niet, zodat de uitstroming door de pomp in stand blijft gedurende 1800 s. Het is helaas niet mogelijk om een scenario met een variabele bronsterkte te modelleren, zodat voor deze conservatieve benadering is gekozen.

- *Opmerking Omgevingsdienst: de losslang van de tankauto is gemodelleerd met 97 meter.*

Reactie: Dit is onjuist. Het betreffende invoerveld is uit gegrijsd en dus niet van belang.

- *Opmerking Omgevingsdienst: veel scenario's met breuk/lek in een leiding zijn gemodelleerd als fixed duration. Normaal gesproken zou dit met een line rupture gemodelleerd moeten worden. Het is niet duidelijk waarom voor deze manier van modelleren is gekozen. De motivatie hiervoor ontbreekt.*

Reactie: de fixed duration wijze van modelleren is eenvoudiger en leidt niet tot een ander resultaat dan de line rupture wijze van modelleren.

- *Opmerking Omgevingsdienst: de faaldruk van de tankwagen in de tekst is 8,6 barg terwijl is gemodelleerd met 9,8 barg. Overigens gaat de rekenmethodiek uit van 10 bar. Dit moet verklaard/gecorrigeerd worden.*

Reactie: druk in de modellering aangepast naar 8.6 bar(g). De insteldruk van de veerveiligheid van de tankauto is 7 bar(g) conform opgave van de opdrachtgever. De druk wijkt daarom af van de waarde uit de rekenmethodiek.

Overige aanvulling: in de eerste versie van het rapport is abusievelijk een bedrijfstijd van 11.3 % van het jaar gebruikt in plaats van 10.3%. Dit is in de ingediende versie aangepast.

4.3.1 Overige scenario's

Bij de opslag en aflevering van LNG zijn naast de scenario's omschreven in de QRA, welke relevant zijn voor externe veiligheid, ook overige scenario's denkbaar welke onderstaand worden uitgewerkt. Ter verduidelijking wordt verwezen naar de bij de aanvraag behorende plattegrondtekeningen.

Afblazen LNG tank

Ter voorkoming van het door temperatuurverhoging opbouwen van druk in de LNG tank is een koelinstallatie (LIN tank) aanwezig. Mocht het koelend vermogen onvoldoende zijn, dan is als extra maatregel een afblaasventiel geïnstalleerd.

Om te voorkomen dat derden in de buurt van de tank komen is een hekwerk rondom de tank en de bijbehorende installaties geplaatst, welke voorkomt dat derden bij de tank kunnen komen. Het afblaasventiel bevindt zich daarnaast op grote hoogte, waardoor het effect op maaiveld niveau verwaarloosbaar is.

LNG-lekkage

Het is niet aannemelijk dat er andere lekkages mogelijk zijn, dan die omschreven in de QRA. Door alle beveiligingen op de LNG installatie is een lekkage niet aannemelijk. Mocht zich onverhoopt toch een lekkage voordoen dan komt LNG vrij als gaswolk of in vloeibare vorm met een lage temperatuur. Het afschot van de vloer waar de tank op staat is van het tankstation af. De LNG zal zich eerst laag over de grond bewegen en bij opwarming opstijgen naar de lucht. Deze opwarming zal al binnen enkele seconden plaatsvinden.

Op het tankstation zijn de volgende procedures aanwezig om lekkage te detecteren:

- Bij een lekkage verdampt de vloeibare LNG. LNG gas zal dan door een van de vele gasdetectoren worden gedetecteerd. Detectie van gas activeert automatisch de ESD (noodstop). Bij activatie van noodstop wordt de volledige inrichting (LNG + overige brandstoffen bij zowel de truck als de personen wagen aflevering) in een veilige mode gezet.
Bij activatie van de noodstop wordt eerst de situatie op het station via CCTV (een externe camerabewaking 24 uur per dag) beoordeeld. In het geval van calamiteiten worden de hulpdiensten ingeschakeld, als er geen calamiteit is wordt een getrainde monteur naar de locatie gestuurd om de installatie te checken en eventueel terug in werking stellen (de noodstop kan niet op afstand gereset worden).
- Chauffeurs die LNG komen tanken zijn getraind. In geval van nood is een LNG noodstop aanwezig en zal de LNG installatie inclusief de overige brandstofinstallaties bij zowel de trucks als de personenwagens geheel uitvallen. Verder zal dezelfde procedure worden gevolgd als hierboven omschreven bij een gedetecteerde lekkage.

Brand rondom de LNG tank

Brand aan de buitenzijde van de LNG tank, afkomstig van externe factoren zijn omschreven in de QRA. Op het tankstation zijn de volgende brandblusmiddelen en procedures aanwezig om beginnende brand bij externe bronnen effectief te kunnen bestrijden:

- Bij een brand zal de brand door een van de vele vlamdetectoren gedetecteerd worden. Detectie van brand activeert automatisch de noodstop. Bij activatie van noodstop wordt de volledige inrichting (LNG + overige brandstoffen bij zowel de truck als de personen wagen aflevering) in een veilige mode gezet.
Bij activatie van de noodstop wordt eerst de situatie op het station via CCTV (een externe camerabewaking 24 uur per dag) beoordeeld. In het geval van calamiteiten worden de hulpdiensten ingeschakeld, als er geen calamiteit is wordt een getrainde monteur naar de locatie gestuurd om de installatie te checken en eventueel terug in werking stellen (de noodstop kan niet op afstand gereset worden).
- Chauffeurs die LNG komen tanken zijn getraind. In geval van nood is een LNG noodstop aanwezig en zal de LNG installatie inclusief de overige brandstofinstallaties bij zowel de trucks als de personenwagens geheel uitvallen. Verder zal dezelfde procedure worden gevolgd als hierboven omschreven bij een gedetecteerde brand.
- Poederblussers zijn aanwezig bij alle afleverzuilen (binnen 5 meter vanaf elke afleverzuil).

Het TOP is dusdanig ver verwijderd van de LNG tank en afleverzuilen dat een brand in dit gebouw geen gevolg zal hebben voor de LNG tank.

LNG-brand

In de QRA is voldoende ingegaan op brand ten gevolge van de LNG tank en installatie.

Ten aanzien van plasbranden is door LBP Sight een warmtestralingsberekening uitgevoerd. In de rapportage van het onderzoek (toegevoegd als bijlage 4 bij de aanvraag) zijn diverse scenario's uitgewerkt. Het is niet aannemelijk dat een plasbrand zal ontstaan. Mocht zich dit voordoen, dan zal een LNG plasbrand van korte duur zijn.

Op basis van de warmtestralingsberekeningen verzoeken wij om af te wijken van de standaard acceptabele warmtestraling van 10 kW/m². Motivering hiervoor is opgenomen in de rapportage van de warmtestralingsberekening.

Beschadiging als gevolg van een externe oorzaak

Om te voorkomen dat derden in de buurt van de tank komen is een hekwerk rondom de tank en de bijbehorende installaties geplaatst, welke voorkomt dat derden bij de tank kunnen komen. Mocht een voertuig doelbewust willen inrijden op de tank, dan zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Rondom de tank en bijbehorende installatie is een hekwerk geplaatst;
- Rondom het hekwerk wordt op gepaste afstand een heg aangeplant;
- Rondom het gehele 'LNG eiland' wordt een vangrail geplaatst, met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van de LIN tank en bij het vulpunt. Daar worden een aantal palen geplaatst als aanrijbeveiliging.

4.4 Bodem

Voor de voorgenomen bodembedreigende activiteiten is nog geen nulsituatie bodemonderzoek uitgevoerd. Zodra de layout definitief is vastgesteld en de grond gesaneerd is zodat met de bouw kan worden begonnen zal dit onderzoek worden uitgevoerd ter plaatse van de bodembedreigende activiteiten.

4.4.1 Nederlandse Richtlijn Bodembescherming

Voor het afleveren van de brandstoffen en de Ad-Blue worden bodembedreigende vloeistoffen opgeslagen in bovengrondse en ondergrondse tanks.

NRB – toets

Ondergrondse tanks voor diesel, benzine en GTL

BRCL-Tabel:	1.1 Ondergrondse tank
CVM nr:	I
Getroffen voorzieningen:	Enkelwandige tank <i>en</i> ; Kathodische bescherming <i>en</i> ; Peilbuis grondwater.
Getroffen maatregelen:	Periodieke inspectie kathodische bescherming <i>en</i> ; Uitvoeren periodieke monitoring.

Opslag van Ad-Blue in een bovengrondse tank

BRCL-Tabel:	1.3 Opslag in bovengrondse tank vrij van de ondergrond
CVM nr:	III
Getroffen voorzieningen:	Dubbelwandige tank <i>en</i> ; Lekdetectie.
Getroffen maatregelen:	Inspectie tank <i>en</i> ; Visueel toezicht <i>en</i> ; Algemene zorg.

Afleverplaats motorbrandstoffen en Ad-Blue

BRCL-Tabel:	3.4 Overgieten, aftanken of afvullen
CVM nr:	III
Getroffen voorzieningen:	Vloeistofdichte voorziening <i>en</i> ; Aandacht voor hemelwater en gecontroleerde afvoer.
Getroffen maatregelen:	Periodieke inspectie én controle vloeistofdichte voorzieningen <i>en</i> ; Visueel toezicht <i>en</i> ; Algemene zorg.

Afvoeren van afvalwater in bedrijfsriolering en olieafscheider

BRCL-Tabel:	5.1.2 Nieuw aan te leggen ondergrondse riolering
CVM nr:	I
Getroffen voorzieningen:	Vloeistofdichte voorziening en; Aandacht voor putten, slibvangers, olieafscidders, verbindingen, ontvangputten.
Getroffen maatregelen:	Periodieke inspectie én controle vloeistofdichte voorzieningen en; Algemene zorg.

Met de getroffen voorzieningen en maatregelen is sprake van een verwaarloosbaar bodemrisico op basis van de NRB. De wijze van opslag van de stoffen geeft geen aanleiding tot het treffen van aanvullende bodembeschermende voorzieningen of maatregelen.

Voor wat betreft het aspect bodembescherming vallen de meeste activiteiten onder de rechtstreekse werking van het Activiteitenbesluit. Het betreft de activiteiten die in hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit zijn opgenomen.

4.5 Energieverbruik

Omdat sprake is van een nieuwe inrichting is het energieverbruik nog onbekend. De installaties worden op basis van de huidige stand der techniek toegepast. Verlichting is noodzakelijk voor onder andere de veiligheid. Waar mogelijk zal LED verlichting worden toegepast. Energiebesparende maatregelen zullen zoveel als mogelijk bij de realisatie van het tankstation worden toegepast.

4.6 Waterverbruik en vrijkomend afvalwater

4.6.1 Waterverbruik

Water wordt met uitzondering van in de technische ruimte niet gebruikt.

Oppervlaktewater kan worden gebruikt in geval van calamiteiten en is bedoeld voor de brandbestrijding.

4.6.2 Vrijkomend (afval-)water

Op het tankstation ontstaan de volgende afvalwaterstromen:

1. niet-verontreinigd hemelwater, afkomstig van het terrein en dakoppervlak;
2. verontreinigd hemelwater, afkomstig van de bodembeschermende voorzieningen.

Ad 1. Het niet verontreinigd hemelwater afkomstig van het terrein en dakoppervlak wordt via het hemelwaterriool afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Ad 2. Het tanken van motorvoertuigen zal plaatsvinden op de daarvoor bestemde tankplaatsen, waarbij een overkapping ter plaatse van de tankplaatsen voor personenauto's zoveel mogelijk moet voorkomen dat hemelwater op de vloer terecht komt.

Het hemelwater wat op de tankplaatsen terecht komt zal vanaf de vloeiستofdichte vloer via de straatkolk op de olieafscheider worden geloosd. De olieafscheider zal worden aangesloten op het gemeentelijke riool.

4.7 Afvalstoffen

De afvalbakken op het tankstation zullen regelmatig worden geleegd door een erkende inzamelaar. De vrijkomende afvalstoffen kunnen bestaan uit:

- Wegwerphandschoenen;
- Papieren handdoekjes;
- Restafval van de technische ruimte.

4.8 Ongewone voorvallen en voorkomen milieubelasting

Om milieubelasting te voorkomen of te beperken worden extra maatregelen genomen.

- Afleveren van de LNG kan uitsluitend met toegekende brandstofpassen.

4.9 Verkeer, vervoer en mobiliteit

In het omgevingsloket is het onderdeel 'verkeer, vervoer en mobiliteit, als onderdeel opgenomen. Een besparingsplan vervoer is niet relevant voor de inrichting, maar kan niet uit het Olo worden verwijderd. Daarom is het cijfer '0' gehanteerd. Dit onderdeel moet als niet ingediend worden beschouwd.

5 Toetsing activiteiten

5.1 RIE

De bedrijfsactiviteiten zijn getoetst aan de RIE. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een IPPC-installatie. Hiermee valt de inrichting niet onder de werksfeer van de categorie van de Richtlijn industriële emissies (RIE).

5.2 M.e.r (beoordelings)plicht

De activiteit wordt genoemd in de bijlage van het Besluit m.e.r.

Op grond van categorie 25.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) is er sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht als het project gaat over het oprichten, wijzigen of uitbreiden van een installatie bestemd voor de bovengrondse opslag van aardgas (in dit geval LNG) in gevallen de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 100.000 m³ of meer. In dit geval wordt deze drempelwaarde niet overschreden en kan worden volstaan met een aanmeldnotitie in het kader van de (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht.

De aanmeldnotitie m.e.r. is voorafgaand aan het indienen van de aanvraag ingediend.

Op grond van artikel 7.17 eerste lid van de Wet milieubeheer heeft de Omgevingsdienst Rivierenland besloten dat vanwege het oprichten van de inrichting een MER niet vereist is. Het besluit, kenmerk 0214121919, d.d. 13 juni 2019, is als bijlage 5 toegevoegd aan de aanvraag.

5.3 Activiteitenbesluit

Naast de aangevraagde activiteiten zijn ook de volgende onderdelen van het Activiteitenbesluit van toepassing:

- Financiële zekerheid voor de opslag van brandstoffen in ondergrondse opslagtanks (afdeling 2.10);
- Het verrichten van bodembedreigende activiteiten (afdeling 2.1 Bodem);
- Lucht en Geur (afdeling 2.3);
- Lozen van hemelwater, niet afkomstig van een bodembeschermende voorziening (afdeling 3.1 Afvalwaterbeheer);
- Afleveren van vloeibare brandstoffen en Ad-Blue aan motorvoertuigen voor het wegverkeer (afdeling 3.3);
- Ondergronds opslaan van vloeibare brandstoffen (afdeling 3.4).

5.4 Luchtkwaliteit en PAS/Wet natuurbescherming

Ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure is een quick scan luchtkwaliteit uitgevoerd. Ten behoeve van onderliggende aanvraag wordt verwezen naar deze rapportage, welke bij het bevoegd gezag aanwezig is.

5.5 BBT documenten

Voor de activiteiten is geen specifieke BBT document van toepassing.

Informatiedocumenten die van belang zijn:

- NRB 2012 Nederlandse Richtlijn Bodembescherming;
- PGS 9 Cryogene gassen opslag van 0,125 – 100 m³;
- PGS 28 Vloeibare brandstoffen – ondergrondse tankinstallaties en afleverinstallaties;
- PGS 30 Vloeibare brandstoffen – bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties;
- PGS 15 Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen;
- PGS 33-1 Aardgas: afleverinstallaties van vloeibaar aardgas (LNG) voor motorvoertuigen.

Op het te realiseren tankstation zal worden voldaan aan de eisen uit de van toepassing zijnde PGS richtlijnen.