

Projectnummer:

20190128

Projectnaam:

VDL Nedcar bv. - Onderbouwing aanvraag revisievergunning:
- milieu (omgevingsvergunning Wabo) en
- water (Waterwetvergunning)

Opdrachtgever : VDL Nedcar bv.

Omschrijving rapport : Onderbouwing van de aanvraag revisievergunning milieu (Wabo) en water (Waterwet) voor de inrichting van VDL Nedcar te Born

Projectplaats : Born

Documentnummer : 20190128-R100-02

Datum : 13-3-2020

Status : Definitief

Versie : A

Opgesteld door : Drs. R.J.A. (Roy) Savelkoul

CHANGE THE PERSPECTIVE

Inhoudsopgave

1.	Algemeen.....	6
1.1.	Aanvraag revisievergunning.....	6
1.2.	Wabo-dossier	7
2.	Inrichting VDL Nedcar	8
2.1.	Algemene gegevens.....	8
2.2.	Vergunningsituatie.....	10
2.3.	Veranderingen in hoofdzaak – capaciteit van de inrichting & motivatie.....	12
2.3.1.	Verandering in hoofdzaak	12
2.3.2.	Capaciteit van de inrichting.....	12
2.3.3.	Motivatie.....	13
2.4.	Situering.....	14
2.5.	Werktijden en medewerkers.....	16
3.	Interactie met overige regelgeving.....	17
3.1.	Bestemmingsplan – Provinciaal inpassingsplan	17
3.1.1.	Huidige bestemmingsplannen.....	17
3.1.2.	Nieuw bestemmingsplan: Provinciaal Inpassings Plan (PIP) & Coördinatiebesluit.....	19
3.2.	Milieueffectrapport (MER)	19
3.3.	Besluit externe veiligheid inrichtingen.....	20
3.4.	Besluit risico's zware ongevallen	21
3.5.	Activiteitenbesluit.....	22
3.6.	Wet natuurbescherming.....	23
4.	Gevraagde vergunningen	24
5.	Uitbreiding/wijziging - milieuruimte.....	26
5.1.	Algemeen.....	26
5.2.	Gefaseerde aanleg/realisatie.....	27
6.	Beschrijving van de inrichting en het productieproces.....	28
6.1.	Algemeen.....	28
6.2.	Productieproces.....	29
6.2.1.	Pershal	30
6.2.2.	Carrosseriehal.....	31

6.2.3. Lakstraat(hal)	31
6.2.4. Montagehal	32
6.2.5. Logistiek & WoW	33
6.2.6. Ondersteunende diensten	34
6.2.7. Ondersteunende activiteiten	35
6.2.8. Geïnstalleerd vermogen	38
7. IPPC – Beste Beschikbare technieken	40
8. Gevaarlijke stoffen	41
8.1. Opslaglocaties	41
8.2. Stoffenlijst (register) en nieuwe stoffen	42
8.2.1. Stoffenlijst	42
8.2.2. Inname nieuwe stoffen	42
8.2.3. ZZS-stoffen	43
8.3. Tankenpark - huidig	44
8.4. Tankenpark uitbreiding	45
8.5. LPG tankstation met ondergronds reservoir	45
8.6. Opslaggebouw V15 (en PGS-containers/opslag lege emballage)	45
8.7. -Nieuw opslaggebouw Lakstraat	47
8.7.1. Wijze van opslag en voorzieningen	47
8.7.2. Risico-analyse	49
8.8. PGS-containers Lakstraat – huidige situatie	51
8.9. PGS-containers Lakstraat - uitbreiding	51
8.10. Reststoffendepot	51
8.11. Centrale opslag gasflessen	52
8.12. Bovengrondse propaantank	52
8.13. Kalkmelktank(s)	52
8.14. Opslag voorbehandeling en waterzuivering Lakstraat – huidig (Lakstraat Noord)	53
8.14.1. Algemeen	53
8.14.2. Opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling	53
8.14.3. Opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering	54
8.15. Opslag voorbehandeling en waterzuivering Lakstraat – uitbreiding	54
8.15.1. Algemeen	54
8.15.2. Opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling	55

8.15.3.	Opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering	55
8.16.	Bovengrondse argontank en koolzuurtank - huidig	55
8.17.	Bovengrondse argontank en koolzuurtank - uitbreiding	56
8.18.	Opslag accu-batterijen (t.b.v. elektrische auto's).....	56
8.19.	Opslagcontainers – pur huidige situatie	57
8.20.	Opslagcontainers – pur uitbreiding	57
8.21.	Overig.....	58
8.21.1.	Decentrale opslagen en dagvoorraad.....	58
8.21.2.	Materiaal-voorbereidingsruimten Lakstraat (niet opslag)	58
9.	Bodembescherming.....	60
9.1.	Bodem-0-situatie	60
9.1.1.	Huidige inrichting.....	60
9.1.2.	Uitbreiding van de inrichting	61
9.2.	Bodembeschermende voorzieningen	62
10.	Geluid naar de omgeving	63
11.	Luchtkwaliteit	65
11.1.	Emissies.....	65
11.1.1.	Koolwaterstoffen/VOS	65
11.1.2.	NO _x -emissie	67
11.1.3.	Lasdampen	68
11.1.4.	Stofemissie Lakstraat	68
11.1.5.	Emissie ZZS-stoffen	69
11.2.	Besluit luchtkwaliteit – titel 5.2 luchtkwaliteitseisen Wm	69
12.	Water en riolering.....	70
12.1.	Rioolstelsel.....	70
12.1.1.	Bestaande rioolstel.....	70
12.1.2.	Rioolstelsel nieuwe terrein	71
12.2.	Waterkwantiteit.....	72
12.2.1.	Hemelwater	72
12.2.2.	Bedrijfsafvalwater (proceswater en faecaliën)	72
12.3.	Waterkwaliteit.....	73
12.3.1.	Hemelwater	73
12.3.2.	Bedrijfsafvalwater (proceswater en faecaliën)	73

13.	Externe veiligheid	78
13.1.	Activiteiten met component externe veiligheid	78
13.2.	Overige activiteiten met raakvlak aan externe veiligheid	80
13.3.	Algemene veiligheidsaspecten	81
14.	Energie en verruimde reikwijdte	82
14.1.	Energie	82
14.2.	Registratie	83
14.3.	Verruimde reikwijdte	84
15.	Reststoffen	86
15.1.	Scheiding	86
15.2.	Preventie	87
16.	Toekomstige ontwikkelingen	89
17.	Niet technische samenvatting	90
18.	Lijst van afkortingen	92

_Toc35165746

1. Algemeen

1.1. Aanvraag revisievergunning

VDL Nedcar bv (verder aangeduid als VDL Nedcar) is onderdeel van de VDL Groep. VDL Nedcar is de enige autoproducent van seriemodellen in Nederland. In verband met:

- de productie van nieuwe modellen sedert juli 2014 en de gedeeltelijke ombouw van de fabriek, waarvoor steeds omgevingsvergunningen (milieu-neutraal veranderen; veranderingsvergunning) zijn aangevraagd en verleend, en
- het vergroten van de productie-capaciteit tot 400.000 auto's per jaar, waarbij een fysieke uitbreiding van de inrichting wordt gerealiseerd en nieuwe productiehallen zijn voorzien,

worden de bestaande milieuvergunningen van VDL Nedcar (Wet milieubeheer (Wm)¹ en Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo))² gereviseerd.

Deze onderbouwing aanvraag revisievergunning heeft betrekking op:

- revisie van de omgevingsvergunning van het aspect milieu (artikel 2.1.e, resp. 2.6., lid 1, Wabo);
- revisie van de waterwetvergunning voor het lozen van afvalwater rechtstreeks op de RWZI (artikel 6.2 lid 2, Waterwet).

Deze revisievergunningen worden niet alleen gelijktijdig aangevraagd, maar tevens gecoördineerd aangevraagd met een wijziging van het bestemmingplan in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (PIP), inclusief m.e.r. (milieueffectrapportage).

Daarnaast worden in deze gecoördineerde aanvraag nog een aantal andere toestemmingen gevraagd. Verwezen wordt naar notitie 20190128-R100-01 inzake toestemmingen, waarin een en ander nader is uitgewerkt en die deel uit maakt van onderhavig Wabo-dossier (zie paragraaf 1.2).

Deze aanvraag geeft een integrale beschrijving van de milieuaspecten van de inrichting. In het aanvraagformulier van het Omgevingsloket online (OLO) zal naar onderhavig document worden verwezen.

Aanvullend op de ingediende aanvraag geldt dat voor zover thans aangevraagde activiteiten onder de rechtstreekse werking van het Activiteitenbesluit vallen, de aanvraag tevens beschouwd moet worden als een melding in het kader van het Activiteitenbesluit, voor zover deze activiteiten nog niet gemeld zijn.

De melding in het kader van het Activiteitenbesluit (Besluit Algemene Regels Inrichtingen Milieubeheer) is vormvrij.

¹ Deze vergunning is van rechtswege overgegaan in een Omgevingsvergunning krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

² De Wvo is inmiddels overgegaan in de Waterwet (Ww, 2009)

1.2. Wabo-dossier

Deze onderbouwing maakt onderdeel uit van de aanvraag omgevingsvergunning voor het aspect milieu en water voor de inrichting van VDL Nedcar. In het kader van deze aanvraag worden ook andere documenten en tekeningen ingediend (via het Omgevingsloket online).

Gelijktijdig met deze aanvraag omgevingsvergunning milieu en water wordt een omgevingsvergunning voor het aspect bouw aangevraagd, voor een aantal maatgevende gebouwen. In de aanvraag omgevingsvergunning bouwen, die gelijktijdig met de aanvraag omgevingsvergunning voor het aspect milieu en water wordt ingediend, worden de bouwkundige- en constructieve aspecten uitgewerkt..

Voor gedetailleerde tekeningen per maatgevend gebouw wordt dan ook verwezen naar de tekeningen, die zijn ingediend bij het onderdeel Omgevingsvergunning – bouwen.

Het totaal aan documenten en tekeningen en berekeningen, voor zowel de aspecten milieu/water en bouwen, alsmede de bijlagen waarnaar wordt verwezen, is in dit document verder aangeduid als “Wabo-dossier”.

2. Inrichting VDL Nedcar

2.1. Algemene gegevens

Gegevens inrichting:

VDL Nedcar bv

Dr. Hub van Doorneweg 1

6121 RD Born

Kadastrale ligging:

Kadastrale gemeente: Born (geheel, dan wel gedeeltelijk)

sectie I nr. 993, 1002, 1004, 1005, 1007, 1009, 1010, 1013, 1228, 1291, 1292, 1293, 1420 en 1426

sectie L nr. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 237, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294 en 295

Sectie F nr. 962, 1009 en 1010

Sectie N nr. 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125 en 126.

NB:

Op tekening 1914-0-B14 is een kadastrale tekening opgenomen, waarin de situering van alle gronden binnen het PIP-MER-plangebied is weergegeven.

Gegevens aanvrager:

VDL Nedcar bv (VDL Nedcar)

Dr. Hub van Doorneweg 1

6121 RD Born

Contactpersoon:

de heer J.L. Wassenberg

Postbus 150

6130 AD Sittard-Geleen

tel: 046 – 489 48 34

e-mail: j.wassenberg@vdlnedcar.nl

Verantwoordelijk Manager:

de heer P. van Vuuren

Chief Executive Officer

tel: 046 – 489 4444 (alg)

Aard van de inrichting:

Fabricage van automobielen, platines, persdelen, service-onderdelen en SKD-bodies³.

³ SKD: Semi Knocked Down: Volledig gelakte body, met alle losse onderdelen, welke als totaal-pakket elders in elkaar gezet kunnen worden.

Bevoegd gezag – Milieu:

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor een bedrijf:

1. waarin een IPPC-installatie staat en
2. waar het Besluit omgevingsrecht (Bor) Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag aanwijst.

Ad 1:

In bijlage 1 van de Richtlijn Industriële Emissies (RIE) is aangegeven wanneer er sprake is van een IPPC-installatie. Geprojecteerd naar de activiteiten bij VDL Nedcar zijn de navolgende activiteiten binnen VDL Nedcar aanwezig:

- 2.6. Installaties voor oppervlaktebehandeling van metalen en kunststoffen door middel van een elektrolytisch of chemisch procedé, wanneer de inhoud van de gebruikte behandelings-baden meer dan 30 m³ bedraagt;
- 6.7. Installaties voor de oppervlaktebehandeling van stoffen, voorwerpen of producten, waarin organische oplosmiddelen worden gebruikt, in het bijzonder voor het appreteren, bedrukken, het aanbrengen van een laag, het ontvetten, het vocht dicht maken, lijmen, verven, reinigen of impregneren, met een gebruikscapaciteit van meer dan 150 kg oplosmiddel per uur, of meer dan 200 ton per jaar.

Ad 2:

In het Besluit omgevingsrecht (Bor) is aangegeven wanneer Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is:

- Als categorieën inrichtingen als bedoeld in artikel 1.1, derde lid, van de Wet milieubeheer worden aangewezen de categorieën inrichtingen in bijlage I, onderdeel B, en onderdeel C.
- cat 13.3. Onverminderd de artikelen 3.3, eerste lid, tweede volzin, en 6.7, eerste lid, derde volzin, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning of omtrent een verklaring van geen bedenkingen ten aanzien van inrichtingen, behorende tot deze categorie, voor zover het betreft inrichtingen voor:
 - a. het vervaardigen of assembleren van automobielen of motoren voor automobielen met een productieoppervlak ten aanzien daarvan van 10.000 m² of meer;

Deze omschrijvingen zijn van toepassing op de inrichting van VDL Nedcar te Born.

Aan beide voorwaarden wordt voldaan, derhalve zijn Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg Bevoegd gezag.

Bevoegd gezag – Water:

VDL Nedcar loost bedrijfsafvalwater rechtstreeks op een zuivering-technisch werk, in casu de RWZI te Susteren. Voor deze lozing is de waterkwaliteitsbeheerder (Waterschap Limburg) in dit geval bevoegd gezag.

Het hemelwater dat afkomstig is van de bestaande gebouwen en verharde terreinen binnen de grens van de huidige inrichting wordt geloosd op de grachten/beken (oppervlakte water) rondom de inrichting. Voor deze lozing is Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag.

Het hemelwater, afkomstig van daken en verharde oppervlakten, van de nieuwe terreinen wordt niet (direct) geloosd; er wordt voorzien in waterbergingen (Wadi, voorziening onder bestrating, infiltratie). Deels wordt mogelijk voorzien in open bergingen met vertraagde lozing op omliggende beken en/of een overstortvoorziening. Op deze berging is – via de Keur- het Waterschap Limburg het bevoegd gezag.

2.2. Vergunningsituatie

De huidige, vigerende vergunningen in relatie tot de aangevraagde omgevingsvergunning milieu en waterwetvergunning zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.2.1 Vergunningsituatie

Onderdeel	kenmerk beschikking	Besluit datum	omschrijving	Aspect
Wvo	V03-051	29-04-2004	Lozing hemelwater van daken en verharde terreinen (m.u.v. deel Pershal), koelwater en grondwater op de ringgracht	Water
Wm	03/14063	27-04-2004	Revisievergunning (ambtshalve aangepast in 2009)	Milieu – revisie
Grondwaterwet	2007/14312	07-07-2007	Onttrekken van grondwater, maximale onttrekking 220.000 m ³ /jr	Onttrekken grondwater
Wm	2009/13952	07-01-2008	Wijzigen monitoringsfrequentie in en uitstromend grondwater	Milieu - verandering
Wvo	V-2009.002	19-11-2009	Lozen van afvalwater via het transportriool (vervangt V2003-052 d.d. 29/04/2004)	Water
Wabo	2013/19056 (zaaknummer 2013-0204)	28-03-2013	Reclameheuvel langs A2	Bouwen
Wabo	2013/27169 (zaaknummer 2013-0196)	08-05-2013	Bouwen 5-tal bouwwerken	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2013/65019 (zaaknummer 2013-0649)	21-11-2013	Gebouwuuitbreiding FAS (loslocatie stoelen)	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2014/49310 (zaaknummer 2014-0722)	11-09-2014	Bouwen DCP-hal/sluis en reardoor bodyshop	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2014/49309 (zaaknummer 2014-0723)	11-09-2014	Bouwen subassembly	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2015/13397 (zaaknummer 2014-0938)	26-02-2015	Bouwen luifel aan bestaande hal	Milieu – neutraal Bouwen Kappen Strijdig ruimtelijke ordening Uitvoeren werk
Wabo	2015/14006 (zaaknummer 2014-1409)	05-03-2015	Aanpassing Hochregallager	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2015/32005 (zaaknummer 2015-0407)	21-05-2015	Nieuwbouw van een ovengebouw tbv bodyshop	Milieu – neutraal Bouwen
Activiteitenbesluit Wm	2015-1159	08-07-2015	Opslaan AdBlue in een ondergrondse tank	Milieu - melding
Wabo	2015/62189 (zaaknummer 2015-0591)	27-08-2015	Nieuwbouw schakelstation	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2015/78520 (zaaknummer 2015-0400)	22-10-2015	Uitbreiden testbaan met testheuvel	Milieu - neutraal
Wabo	2015/90679 (zaaknummer 2015-1800)	03-12-2015	Sluis DCP hal -Triangle	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2015/97388 (zaaknummer 2015-0822)	17-12-2015	Opslag van het koelmiddel R1234YF in een ondergrondse tank	Milieu - verandering

Onderdeel	kenmerk beschikking	Besluit datum	omschrijving	Aspect
Wabo	zaaknummer 2016-0037	26-02-2016	Kapvergunning voor het kappen van 19 populieren	Kappen
Activiteitenbesluit Wm	2016-0801	06-06-2016	Opnieuw in gebruik nemen tank 123 voor opslag van transmissie olie/ versnellingsbakken.	Milieu - melding
Wabo	2016/45389 (zaaknummer 2016-0421)	16-06-2016	Aanleggen (tijdelijke) parkeerplaatsen	Milieu – neutraal Strijdig ruimtelijke ordening Uitvoeren werk
Wabo	2016/60585 (zaaknummer 2016-600299)	04-08-2016	Uitbreiden RPB bodybuffer	Milieu – neutraal Bouwen
Waterwet/Keur	2016.0178	09-08-2016	Plaatsen duiker, hemelwater verhard oppervlak	Water Keur
Wabo	2016/66465 (zaaknummer 2016-600596)	25-08-2016	Uitbreiden PDP-gebouw	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2016/71846 (zaaknummer 2016-600986)	09-09-2016	Het bouwen van een unloadingdock bij de pershal	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2016/61426 (zaaknummer 2016-600910)	20-10-2016	Uitbreiding logistiek centrum FAS	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2016/87807 (zaaknummer 2016-601092)	03-11-2016	Tijdelijk gebouw aan FAS	Milieu – neutraal Bouwen Strijdig ruimtelijke ordening
Wabo	2016/87809 (zaaknummer 2016-601177)	03-11-2016	Dichtbouwen shelter opslaghal 2 (OH2)	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2016/87810 (zaaknummer 2016-601291)	03-11-2016	Het bouwen van een shelter t.p.v. Triangle gebouw	Milieu – neutraal Bouwen
Waterwet	2016.0301	23-12-2016	Duiker in Lindbeek en afrastering in beschermingszone	Water
Wabo	2017/7403 (zaaknummer 2016-603070)	26-01-2017	Uitbreiding en dichtbouwen bestaande shelter M85	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2017/13726 (zaaknummer 2016-603272)	16-02-2017	Uitbreiden traileryard	Milieu – neutraal Kappen
Wabo	2017/28697 (zaaknummer 2017-200587)	20-04-2017	Nieuwbouw trafogebouw en stalen trappen	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2017/35142 (zaaknummer 2017/201269)	18-05-2017	Bouwen tochtsluis en auto afspoelruimte PDP-gebouw	Milieu – neutraal Bouwen
Waterwet	V03-051 (Zaaknummer 2017-Z2600)		Lozing afvalwater spoelzone PDP	Water
Wabo	2018/31773 (zaaknummer 2018-201622)	09-05-2018	Uitbreiding PDP-gebouw met folieruimte	Milieu – neutraal Bouwen
Wabo	2019/62040 (zaaknummer 2019-203216)	15-08-2019	Nieuwbouw Afterlines en inpandige testbaan	Milieu – neutraal Bouwen Uitvoeren werk
Wabo	2019/1818 (zaaknummer 2019-207647)	10-01-2020	Uitbreiding LC-FAS	Milieu – neutraal Bouwen Beschermd monument

Wvo: Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Wm: Wet milieubeheer

Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Daarnaast beschikt VDL Nedcar over een emissievergunning in het kader van CO₂-emissiehandel, zie tabel 2.2.2

Tabel 2.2.2. Vergunning CO₂-emissiehandel

Onderdeel	kenmerk beschikking	Besluit datum	omschrijving	Aspect
Emissievergunning	NL 200500043	17-08-2005	Emissievergunning CO ₂ -emissiehandel	Emissie

VDL Nedcar beschikt voorts over een Natuurbeschermingswetvergunning, zie paragraaf 3.6.

2.3. Veranderingen in hoofdzaak – capaciteit van de inrichting & motivatie

2.3.1. Verandering in hoofdzaak

Zoals uit het overzicht van de aanwezige milieu- en watervergunningen blijkt, zie paragraaf 2.2, dateert de laatste revisievergunning milieu van VDL Nedcar uit 2004. De vigerende Watervergunningen dateren uit 1966, 2004 en 2009.

De thans aangevraagde revisievergunning vindt zijn basis in art. 2.6 van de Wabo, en beoogt alle geldende milieu- en watervergunning van de inrichting van VDL Nedcar BV, te vervangen, door één nieuwe, de gehele inrichting omvattende vergunning.

In feite wordt daarmee de hele lijst aan verleende vergunningen, als opgenomen in tabel 2.2.1 – voor zover het betreft de aspecten milieu en water- opgeschoond en ontstaat een nieuw vertrekpunt.

De bestaande rechten voor de reeds vergunde activiteiten blijven met deze revisievergunning in stand.

Daarnaast wordt de bestaande inrichting van VDL Nedcar in fysieke zin uitgebreid:

- Het bestaande bedrijfsterrein wordt met ca 59 ha aan bedrijfsterrein uitgebreid;
- Op deze uitbreiding worden nieuwe productiehallen gerealiseerd:
 - Pershal (Press);
 - Carrosseriehal (Bodyshop);
 - Montagehal (Final Assembly – FAS),

alsmede een tweedeks parkeergarage voor geproduceerde auto's (green okay: GOK) en aan het productieproces ondersteunende bouwwerken gerealiseerd. Tevens worden deze terreinen ingericht voor de stalling van trailers met onderdelen (Warehouse-on-Wheels – WoW) en voor de stalling van geproduceerde auto's (green okay-auto's) en parkeerfaciliteiten voor de medewerkers;

- Tevens worden op het bestaande deel van de inrichting een productiehal gerealiseerd:
 - Tweede lakstraat (Paint),

alsmede is voorzien in een parkeergarage voor medewerkers. Ook hier worden aan het productieproces ondersteunende bouwwerken gerealiseerd, alsmede vindt herinrichting van terreinen plaats voor WoW-activiteiten.

2.3.2. Capaciteit van de inrichting

Met deze uitbreiding wordt de productiecapaciteit verhoogd naar 400.000 auto's per jaar. De productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar wordt derhalve aangevraagd⁴.

Thans is een productiecapaciteit vergund voor 350.000 auto's per jaar.

⁴ Een SKB wordt hierbij geteld als één auto.

2.3.3. Motivatie

De huidige omgevingsvergunning (voor de activiteit milieu) laat een productie van 350.000 auto's per jaar toe. Dit betekent dat een intensivering (door bijvoorbeeld met een drie ploegendienst en/of op zaterdag te werken) ten opzichte van het huidige productieniveau (200.000 auto's in 2018) milieutechnisch gezien in beginsel mogelijk is.

Met de insourcing van BMW in 2013 binnen de inrichting is echter een -ten opzichte van de voorgaande automerken- andere wijze van productie geïntroduceerd: daar waar in het verleden (Volvo – Mitsubishi) de modellen over dezelfde assemblage- en Montagelijnen liepen, is – uit efficiencyoverwegingen, nu sprake van specifiek per model ingerichte werkstations.

De hele productieruimte is daarmee thans ingevuld voor de huidige modellen. Om een hogere productiecapaciteit te realiseren, maar ook om nieuwe modellen te kunnen gaan produceren en daarmee een tweede OEM-er (Original Equipment Manufacturer (lees: eventueel een ander merk dan BMW) onafhankelijk van de ander te kunnen bedienen, is voorzien in een volledige tweede productielijn (Pershall-Carosseriehal-Lakstraat-Montagehal)⁵. Naast het gegeven dat VDL Nedcar hierdoor minder afhankelijk is van één opdrachtgever, kan VDL Nedcar zo ook invulling geven aan de gewenste flexibiliteit die in de autofabricagemarkt gevraagd wordt en schommelingen in de productievolumes (levensloop model) opvangen. Door de manier waarop de productie van de auto's plaatsvindt is uitbreiding van de productiecapaciteit alleen mogelijk door het bouwen van een complete nieuwe (tweede) productielijn.

In hoofdstuk 2 van het MER (zie ook paragraaf 3.2) is een uitgebreide motivatie van de uitbreiding van VDL Nedcar opgenomen. Onderstaand zijn relevante delen uit de samenvatting van deze motivatie overgenomen uit het MER. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het MER.

Samenvatting motivatie uitbreiding bedrijfsterrein VDL Nedcar BV. met ca 59 ha:

- De bestaande situatie met één productielijn maakt VDL Nedcar kwetsbaar, afhankelijk van één enkele opdrachtgever en gevoelig voor de dynamiek van de automarkt, de conjunctuur en de productcyclus van automodellen;
- Een enkele productielijn leidt – als gevolg van de beperkingen die een enkele lijn oplevert en vanwege de levenscyclus van automodellen – tot grote schommelingen in productievolumes en daarmee in de directe en indirecte werkgelegenheid;
- Om te kunnen overleven in de competitieve automotive sector is uitbreiding van de fabriek met een nieuwe tweede productielijn noodzakelijk;
- Een tweede lijn maakt VDL Nedcar flexibeler, minder afhankelijk van een enkele opdrachtgever en een meer stabiele factor ten aanzien van de werkgelegenheid;
- Een tweede productielijn is alleen concurrerend en bedrijfseconomisch levensvatbaar als deze wordt gesitueerd naast de bestaande eerste productielijn, als deze als één ruimtelijk samenhangende lijn kan worden gebouwd, en er optimale mogelijkheden zijn voor efficiënte logistieke processen;
- Binnen het huidige fabrieksterrein wordt de beschikbare ruimte optimaal en efficiënt gebruikt. Er is geen ruimte aanwezig (en er kan ook nauwelijks tot geen ruimte worden (vrijgemaakt) om (delen van) een tweede productielijn te situeren);

⁵ VDL Nedcar is een zogenaamde Vehicle Contract Manufacturer (VCM): een bedrijf dat in opdracht van een OEM auto's produceert. Anders dan een OEM ontwerpt en ontwikkelt een VCM zelf geen automodellen.

- Bij het bepalen van de ruimte die nodig is voor de uitbreiding is waar mogelijk en haalbaar al gebruik gemaakt van de mogelijkheden van meerlaags gebruik van de ruimte;

Met deze tweede productielijn wordt een totale productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar gerealiseerd en aangevraagd.

De uitbreiding van het bestaande bedrijfsterrein past niet binnen de planologische kaders. Derhalve wordt - gecoördineerd met deze aanvraag- een Provinciaal Inpassingsplan opgesteld en in procedure gebracht, overeenkomstig artikel 3.33 eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening (Coördinatiebesluit), zie verder paragraaf 3.1

2.4. Situering

In tekening 1914-0-B06 is de situering van de huidige inrichting weergegeven. Tevens is de nieuwe inrichtingsgrens op deze tekening geprojecteerd (op de bestaande ondergrond). In tekening 1914-0-B02 is de situering van de inrichting, inclusief de daarbinnen geprojecteerde en aangevraagde uitbreiding weergegeven.

In onderstaande figuur 2.1 is deze situering eveneens weergegeven, alsmede de grens van de inrichting.

Opmerking:

De bestaande inrichting valt geheel binnen de nieuwe inrichtingsgrens, inclusief uitbreiding, met uitzondering van het parkeerterrein ten westen van de Hub van Doorneweg. Dit deel zal aan de inrichting van VDL Nedcar worden onttrokken.



Figuur 2.1. Ligging inrichting, inclusief uitbreidingen. NB: onderdeel 6 is vervallen

Daar waar in onderhavige onderbouwing van de aanvraag is aangegeven:

- Bestaande bedrijfsterrein, wordt bedoeld het bedrijfsterrein binnen de huidige grens van de inrichting (tekening 1914-0-B06).

Daar waar in onderhavige onderbouwing van de aanvraag is aangegeven:

- Nieuwe terrein, uitgebreid terrein en/of uitbreiding, wordt bedoeld de gronden die met deze aanvraag aan de inrichting worden toegevoegd (tekening 1914-0-B02).

2.5. Werktijden en medewerkers

VDL Nedcar is een vol-continue bedrijf en daarmee 24 u/etmaal in werking, in een meerploegendienst.

De bedrijfstijden zijn met name van belang met het oog op de geluidsproductie. Daar waar op delen van het terrein (tijdelijk – gefaseerde realisatie, zie hoofdstuk 5) beperkingen gelden aan de bedrijfstijd vanuit akoestisch oogpunt is dit in hoofdstuk 10 aangegeven.

Binnen het bedrijf zullen, na realisatie van de aangevraagde uitbreiding, ca 11.000 medewerkers werkzaam zijn (vaste medewerkers en flexibele schil).

3. Interactie met overige regelgeving

3.1. Bestemmingsplan – Provinciaal inpassingsplan

3.1.1. Huidige bestemmingsplannen

Het bestaande bedrijfsterrein van VDL Nedcar B.V maakt deel uit van het bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297. De uitbreiding is gesitueerd in bestemmingsplan Buitengebied Born-Geleen⁶.

In tabel 3.1 is een overzicht opgenomen van deze bestemmingsplannen. In figuur 3.1 is de ligging van deze bestemmingsplannen weergegeven.

Tabel 3.1 - Bestemmingsplannen

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Bevoegd gezag
Industriepark Swentibold/N297	Juli 2000	Gedeputeerde Staten provincie Limburg
Buitengebied Born-Geleen	27 juni 2013	College van Burgemeester en Wethouders van Sittard-Geleen

⁶ Het hele PIP-plangebied is ruimer en is ook gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Echt-Susteren (vastgesteld 24 december 2017)



Figuur 3.1. Huidige bestemmingen (Bron: MER). De oranje omlijning betreft het gezoneerde industrieterrein. De witte lijn omvat het PIP-plangebied. De rode stippellijn is de huidige 50dB geluidscontour.

3.1.2. Nieuw bestemmingsplan: Provinciaal Inpassings Plan (PIP) & Coördinatiebesluit

Om de ontwikkelingen mogelijk te maken is een herziening van de hierboven genoemde bestemmingsplannen noodzakelijk. Dit wordt gereguleerd middels een Provinciaal Inpassings Plan (verder aangeduid als PIP), waarvoor Provinciale Staten van Limburg het bevoegd gezag zijn.

De uitbreiding van de fabriek betekent ook een toename van verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto's) als ook van het personeelsverkeer. De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende provinciale wegen N297 en N276. Daarnaast zijn er knelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer.

Derhalve voorziet het PIP tevens in de benodigde infrastructurele aanpassingen aan het omliggend provinciaal wegennet.

Voor de realisatie van de uitbreiding van VDL Nedcar bv als uitgewerkt in deze aanvraag, is een nieuwe vergunning (milieu, water, bouwen) vereist alsook een nieuw bestemmingplan (PIP).

In de procedure voor de uitbreiding van VDL Nedcar worden het inpassingsplan PIP voor de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar én de benodigde infrastructurele aanpassingen gecoördineerd met de omgevingsvergunning milieu en bouwen voor de fabrieksuitbreiding.

Deze coördinatie is geformaliseerd door een Coördinatiebesluit dat Provincie Staten (PS) op 18 april 2019 hebben genomen. Met dit besluit hebben PS besloten om de voorbereiding en bekendmaking van het inpassingsplan zoals bedoeld in artikel 3.26, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening, ten behoeve van de realisatie en ingebruikname van de uitbreiding van en wijzigingen aan het bestaande fabrieksterrein van VDL Nedcar te Sittard-Geleen te coördineren met de voorbereiding en bekendmaking van de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor de uitbreiding van en wijzigingen aan het bestaande fabrieksterrein VDL Nedcar (coördinatie als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder b, Wet ruimtelijke ordening).

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de benodigde omgevingsvergunningen voor de infrastructurele aanpassingen niet worden gecoördineerd met het PIP en de omgevingsvergunningen voor de fabrieksuitbreiding.

3.2. Milieueffectrapport (MER)

De uitbreiding van de productiecapaciteit als aangevraagd is een activiteit die is aangewezen in het Besluit milieu-effectrapportage. Voor het PIP geldt eveneens een MER-plicht.

Door de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit moet er derhalve ten behoeve van de te nemen besluiten een milieueffectrapportage (m.e.r.⁷) worden uitgevoerd. Plan-MER-plicht volgt omdat de activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn en het PIP hiervoor kaderstellend is.

De relevante categorieën uit het Besluit m.e.r. zijn weergegeven in tabel 3.2.

⁷ Het is gebruikelijk de afkortingen m.e.r. (voor milieueffectrapportage, de procedure) en MER (voor het milieueffectrapport) te gebruiken.

Tabel 3.2.: relevante categorieën uit het Besluit m.e.r

Onderdeel	Activiteiten	Gevallen
D11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.
D32.5	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het vervaardigen van motorvoertuigen, motoren voor motorvoertuigen of het assembleren van motorvoertuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een productiecapaciteit van 1.000 motorvoertuigen of motoren voor motorvoertuigen per jaar of meer.

Derhalve is een MER opgesteld. Dit is bijgevoegd bij het Wabo-dossier.

In het kader van de m.e.r.-procedure zijn Provinciale Staten van Limburg het bevoegd gezag voor het Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Het MER bestaat uit twee delen. In Deel A zijn alternatieven op een gelijkwaardige manier onderzocht en beoordeeld met een detailniveau dat past bij het ruimtelijk besluit. Deel A vormt de basis voor het aanduiden van het voorkeursalternatief (VKA). Het tweede deel (B) gaat meer in detail in op de milieugevolgen van het VKA. Hier wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader uit de NRD, maar meer gedetailleerd (en vaker kwantitatief).

Het totale MER (deel A en deel B samen) is de basis voor zowel het provinciaal inpassingsplan als onderhavige aangevraagde omgevingsvergunning.

3.3. Besluit externe veiligheid inrichtingen

De inrichting van VDL Nedcar BV. valt binnen de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In onderstaande tabel zijn de activiteiten opgenomen, die onder deze werkingssfeer (gaan) vallen.

Tabel 3.3. Activiteiten onder werkingssfeer Bevi

Nr.	Activiteit	Verwijzing Bevi	Locatie
1	Opslag gevaarlijke stoffen in een compartiment met een opslagcapaciteit > 10 ton (V15)	Artikel 2.1 onder f	Opslaggebouw V15 ten noorden van Lakstraat (*)
2	Opslag gevaarlijke stoffen in een compartiment met een opslagcapaciteit >10 ton: 2 compartimenten nieuwe Lakstraat	Artikel 2.1. onder f	Nieuwe lakstraat op huidig terrein

(*): deze opslag komt te vervallen bij realisatie van de nieuwe Lakstraat. Daarin wordt voorzien in een nieuwe opslaglocatie, bestaande uit 2 volledig gescheiden compartimenten.

Op basis van de risicokaart zijn voorts de navolgende overige risicovolle-activiteiten aanwezig binnen de inrichting:

- LPG-tankstation met ondergronds reservoir;
- Bovengrondse propaantank (voor verwarming portiersgebouw);
- Gasflessenopslag;
- Ondergrondse opslagtank koudemiddel R1234YF;
- Gasdrukregel- en meetstation en hoge-drukaardgasleiding naar het meetstation.

Het gasdrukregel- en meetstation is in eigendom en onder beheer van de Gasunie en maakt geen deel uit van de inrichting.

Op het nieuwe terrein van de inrichting worden de navolgende overige risicovolle-activiteiten aangevraagd:

- Ondergrondse opslagtank koudemiddel R1234YF.

Daarnaast wordt het bedrijf/de inrichting voorbereid op productie van elektrische auto's. Anders dan in huidige productielijn, zullen hiertoe accu-pakketten worden gehandeld en worden opgeslagen. Met name de opslag kent een component van (externe) veiligheid. Momenteel zijn hiervoor nog geen normen/richtlijnen voorhanden. Op basis van best practices zal opslag plaatsvinden. Dit is in hoofdstuk 8.18 en 13 verder uitgewerkt.

In hoofdstuk 13 zijn de externe veiligheidsaspecten vanwege de inrichting nader uitgewerkt.

Opgemerkt wordt dat over terrein van de inrichting 2 ondergrondse hogedruk aardgasleidingen lopen met een belemmeringenstrook van 5 m aan weerszijde van de leiding. Bij de inrichting van de terreinen wordt met de aanwezigheid van deze leidingen/belemmeringenstroken rekening gehouden. Dit geldt tevens voor de risico-contouren van deze leiding. Met de Gasunie zijn en worden hieromtrent contractuele afspraken gemaakt.

3.4. Besluit risico's zware ongevallen

De opslaghoeveelheden aan gevaarlijke stoffen binnen de inrichting overschrijden de hoeveelheden, genoemd in de kolom 3 van deel 1 of kolom 3 van deel 2 van bijlage I bij de Richtlijn 2012/18/EU van het Europees Parlement (Post Seveso III) en de Raad, betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, houdende wijziging en vervolgens intrekking van Richtlijn 96/82/EG van de Raad, niet. Daarmee valt de inrichting van VDL Nedcar niet onder de werkingssfeer van het Besluit risico's zware ongevallen – 2015.

Door VDL Nedcar is een brzo-toets uitgewerkt, die tevens toeziet op de uitbreiding. De hoeveelheden aan gevaarlijke stoffen zijn getoetst aan de drempelwaarden uit bijlage van de Richtlijn. Indien op basis van de sommatie een waarde wordt berekend dan 1 is er sprake van een overschrijding van de drempelwaarde (lage drempelwaarde – hoge drempelwaarde) en valt een inrichting onder de werkingssfeer van het Brzo2015

Indien geen afzonderlijke gevaarlijke stof aanwezig is in een hoeveelheid van meer dan of gelijk aan de vermelde drempelwaarden, zijn sommatieregels opgenomen. Deze regels zijn verder verduidelijkt in PGS 6:

- De sommatieregel wordt gebruikt ter beoordeling van de gezondheidsgevaaren, fysische gevaaren milieugevaaren;
- De regel moet daarom driemaal worden toegepast;
- De bepalingen van de Post Seveso III – Richtlijn zijn van toepassing zodra het sommeringsresultaat van een van de 3 sommeringen groter dan 1 is.

Binnen VDL Nedcar zijn geen afzonderlijke stoffen aanwezig in hoeveelheden van meer dan of gelijk aan de drempelwaarde.

In onderstaande tabel 3.4 is sommatieberekening naar gezondheidsgevaaren, fysische gevaaren en milieugevaaren samengevat.

Tabel 3.4 Sommatieberekeningen Brzo2015

Klasse	Sommatieberekening	Drempelwaarde (*)	Brzo-plicht
Gezondheidsgevaaren	0,192	1	Nee
Fysische gevaaren	0,938	1	Nee
Milieugevaaren	0,416	1	Nee

(*): lage drempel. Indien de lage drempel niet wordt overschreden, wordt automatisch ook hoge drempelwaarde niet overschreden.

In bijlage B – Brzo-toets is een en ander uitgewerkt. Deze bijlage is gebaseerd op de VDL Nedcar aanwezige stoffenlijst, geëxtrapoleerd naar de uitbreiding van de productiecapaciteit.

NB: De stoffenlijst (bijlage A), welke ten grondslag ligt aan de Brzo-toets, als opgenomen in bijlage B, wordt door VDL Nedcar actueel gehouden, zie paragraaf 8.2.

3.5. Activiteitenbesluit

De opslaghoeveelheden aan gevaarlijke stoffen binnen de inrichting overschrijden de hoeveelheden, genoemd in de kolom 3 van deel 1 of kolom 3 van deel 2 van bijlage I bij de Richtlijn 2012/18/EU van het Europees Parlement en de Raad, betreffende de beheersing van de gevaaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, houdende wijziging en vervolgens intrekking van Richtlijn 96/82/EG van de Raad, niet.

VDL Nedcar is een Type C-bedrijf in de definitie van het Besluit algemene regels voor inrichtingen (Barim, activiteitenbesluit), art. 1.2:

Type C-inrichting: een inrichting die behoort tot een categorie van inrichtingen die op grond van artikel 1.1, derde lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is aangewezen.

In artikel 1.1, lid 3 van de Wabo is aangegeven dat een inrichting waartoe een IPPC-installatie behoort als type C-inrichting aangemerkt moeten worden. In paragraaf 2.1. is aangegeven dat zulks voor de inrichting van VDL Nedcar het geval is.

Voor de activiteiten binnen de inrichting als genoemd in hoofdstuk 3 van het Barim zijn de voorschriften uit hoofdstuk 2 en 3 van het Barim van rechtstreekse toepassing.

Dit betreft onder meer:

- Uitwendig wassen van motorvoertuigen;
- Opslaan van propaan in bovengrondse tank;
- In werking hebben van stookinstallaties;
- Opslaan in ondergrondse tanks van vloeibare brandstof en diverse oliën;
- Algemene milieuregels voor bodembedreigende stoffen (NRB-checklist).

3.6. Wet natuurbescherming

VDL Nedcar beschikt over een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming uit 2017. Deze vergunning is gerelateerd aan een productiecapaciteit van 350.000 auto's per jaar. In de voorschriften is vastgelegd dat de inrichting van VDL Nedcar jaarlijks maximaal 103.982 kg NO_x mag emitteren.

Tabel 3.4 Wet natuurbeschermingsvergunning

Onderdeel	kenmerk beschikking	Besluit datum	omschrijving	Aspect
Wet natuurbescherming	2017/61051 (zaaknummer 2013-0230)	31-08-2017	Vergunning ingevolge Wet natuurbescherming	Verstoring en stikstofdepositie

Gelet op de verhoging van de productiecapaciteit van 350.000 auto's per jaar naar 400.000 auto's per jaar is separaat van onderhavige aanvraag een nieuwe vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Hierin is tevens de aanlegfase (lees: bouw van de nieuwe gebouwen) meegenomen.

Opmerking: deze aanvraag maakt geen deel uit van onderhavige aanvraag.

4. Gevraagde vergunningen

De productie van auto's is een dynamisch proces en vergt flexibiliteit binnen de onderneming. Te meer nu er sprake is van een uitbreiding van de inrichting met een nieuwe productielijn, waarvan alleen de kaders (lees: gebouwcontouren) al vast liggen.

De bestaande milieuvergunning van VDL Nedcar is een zogenaamde Vergunning op Maat, waarin de milieukaders zijn vastgelegd en waarbinnen VDL Nedcar borgt dat hieraan wordt voldaan. Het gecertificeerd milieumanagementsysteem (NEN-EN-ISO 14001) geldt als basis-instrument voor deze borging. Via het E-PRTR-register wordt jaarlijks verantwoording afgelegd.

De systematiek van de Wabo staat het huidige instrument van de Vergunning op Maat niet meer toe. Als basis geldt dat alle wijzigingen/veranderingen door middel van een omgevingsvergunning milieu dienen te worden gereguleerd.

VDL Nedcar verzoekt om optimale flexibiliteit in de vergunningvoorschriften te waarborgen (binnen de kaders van de Wabo), als volgt:

- De aangevraagde situatie omvat:
 - Productiehallen en overige aan het productieproces ondersteunende bouwwerken;
 - Alle daarin plaatsvindende werkzaamheden, inclusief productieprocesgebonden en gebouwgebonden installaties (als luchtbehandelingsinstallaties, ed);
 - Buitenterreinen, ingericht voor de stalling van trailers met onderdelen (Warehouse-on-Wheels – WoW) en voor de stalling van geproduceerde auto's (green ok-auto's) en parkeerfaciliteiten voor de medewerkers;
- Hiervan wordt de footprint vastgelegd, alsmede worden de significante opslaglocaties en emissiepunten vastgelegd in de aanvraag. Gedetailleerde procesomschrijvingen maken geen onderdeel uit van de aanvraag en van de vergunning;
- Per milieucompartiment wordt de maximale milieuruimte vastgelegd (geluid, verwaarloosbaar bodemrisico, emissie naar lucht en water);
- Borging van fasering in de voorschriften;
- Wijzigingen van ondergeschikte aard worden periodiek met VDL Nedcar besproken. In overleg met het bevoegd gezag wordt bepaald of dan wel in hoeverre deze of een aantal daarvan middels een omgevingsvergunning milieuneutraal veranderen van de inrichting worden gereguleerd.

VDL Nedcar blijft het hierboven aangeduide milieumanagementsysteem inzetten als basisinstrument voor de borging van de milieuvergunning. Bij het niet meer in stand houden van dit milieumanagementsysteem wordt voorzien in een gelijkwaardige borging van de milieuvergunningsvoorschriften.

Navolgende gegevens maken onderdeel uit van de vergunning (het betreft separate documenten):

- | | |
|--|---|
| • Tekeningen: | B&W-architecten, als bijgevoegd bij Wabo-dossier; |
| • Stoffenlijst: | Bijlage A bij 20190128-R100-02; |
| • Brzo-toets: | Bijlage B bij 20190128-R100-02; |
| • PGS – toets | Bijlage C bij 20190128-R100-02; |
| • Schematisch overzicht Lakstraat | Bijlage D bij 20190128-R100-02; |
| • Schematisch overzicht waterzuivering | Bijlage E bij 20190128-R100-02; |
| • IPPC-toets: | Document 20190128-R100-10_IPPCtoets; |

Navolgende gegevens maken geen onderdeel uit van de vergunning:

- MER, eindversie d.d. 05-02-2020 – 5ii2020eindversieMER (Antea-group);
- Vooronderzoek Bodem uitbreiding VDL Nedcar – 200309 0432287_116 d.d. 09-03-2020 (Antea-group);
- Rapportage evaluatie bodemkwaliteit – 20073065-13 d.d. 24-7-2009 (Cauberg-Huygen);
- Brief provincie inzake bodem-0-situatie – CAS200900007248 d.d. 19-10-2009 (provincie Limburg);
- Externe Veiligheid uitbreiding VDL Nedcar – 200309 0432287_115 VDL Nedcar EV-rapport d.d. 10-03-2020 (Antea-group), inclusief QRA ondergrondse R1234YF-tanks (bijlagenr. 0432287.196);
- Uitbreiding VDL Nedcar onderdeel water – 2020 0313 432287.101 d.d. 10-03-2020 (Antea-group);
- Oplegvel voor leggeververgunning VDL Nedcar – 0432287.101 d.d. 03-03-2020 (Antea-group).
- Akoestisch onderzoek uitbreiding VDL Nedcar – versie in Wabo-dossier (Antea-group)
- Luchtkwaliteitsonderzoek revisievergunning VDL Nedcar – versie in Wabo-dossier (Antea-group).

Gegevens, informatief toegevoegd aan het Wabo-dossier:

- Rapportage EED-audit – EED_auditrapport_VDLNedcar_13122019 d.d. 13-12-2019 (VDL Nedcar);
- NRB-toets VDL Nedcar – NRBtoets_VDL_2020_V1 versie d.d. 11-03-2020 (VDL Nedcar);
- Toelichting emissies Lakstraat – 20190128-R100-20_toelichtingemissies d.d. 10-03-2020 (Volantis Consultants)
- Lijst gasgestookte installaties – lijst gasgestookte installaties_2020-03-09 d.d. 09-03-2020 (VDL Nedcar).

5. Uitbreiding/wijziging - milieuruimte

5.1. Algemeen

Het bestaande bedrijventerrein van VDL Nedcar wordt met ca 59 ha uitgebreid. De situering van de inrichting is aangegeven op tekening 1914-0-B2.

De aangevraagde uitbreiding van de productiecapaciteit vindt plaats vindt door realisatie nieuwe productiehallen, inclusief de productieprocesgebonden en gebouwgebonden installaties (als luchtbehandelingsinstallaties, ed). Hiervoor is milieuruimte noodzakelijk, die in deze aanvraag is onderbouwd.

Om deze milieuruimte te onderbouwen wordt gelijktijdig met deze aanvraag omgevingsvergunningen voor het aspect bouwen aangevraagd voor de maatgevende gebouwen. Onder maatgevend gebouwen wordt verstaan die productiehallen en gebouwen, die noden tot benodigde, additionele milieuruimte (significante geluid- en emissiebronnen). Het betreft:

- Nieuwe productiehal Press;
- Nieuwe productiehal Body;
- Nieuwe Lakstraat(hal);
- Nieuwe Montagehal;
- 2-laags parkeerdek op yard;
- 6-laags parkeergarage – Zuid;

Hoe de exacte indeling van het terrein zal plaatsvinden bij de gevraagde uitbreiding van de productiecapaciteit (400.000 auto's per jaar) is niet bekend. De positie van de maatgevende gebouwen ligt evenwel -in hoofdlijnen- qua footprint, bouwvolume en hoogte vast. Op basis hiervan kan de benodigde milieuruimte (met in achtname van de Beste beschikbare technieken) onderbouwd worden.

Voor de overige, ondersteunende en qua milieu-aspecten ondergeschikte gebouwen en bouwwerken worden te zijner tijd steeds apart omgevingsvergunningen voor het aspect bouwen aangevraagd. Deze bouwwerken kunnen dan "milieu-neutraal" binnen de thans aangevraagde milieu-ruimte voor de gehele inrichting gerealiseerd worden. De realisatie van deze bouwwerken is voorzien in en derhalve verankerd in het PIP (zie paragraaf 3.1.2).

Als aangegeven in paragraaf 3.1.2 wordt dit PIP gecoördineerd met onderhavige omgevingsvergunning milieu en water en met de omgevingsvergunning(en) bouwen voor de fabrieksuitbreiding. Met de omgevingsvergunning bouwen voor de fabrieksuitbreiding worden de hierboven genoemde maatgevende gebouwen bedoeld. Voor de bouwkundige informatie van deze maatgevende gebouwen wordt verwezen naar de aanvraag-documenten voor het aspect bouwen, die in het Wabo-dossier zijn opgenomen.

In notitie 20190128-R01 is de onderlinge samenhang tussen de diverse toestemmingen, en de positie van onderhavige aanvraag daarbinnen, uiteen gezet.

5.2. Gefaseerde aanleg/realisatie

De uitbreiding/wijziging vindt -naar verwachting- gefaseerd plaats. Dit is afhankelijk van de OEM-er(s), waarmee VDL Nedcar een contract afsluit.

De aanleg van gebouwen, maar ook van de benodigde infrastructuur op het terrein van VDL Nedcar (lees: ondergrondse infra, omlegging/verlegging waterhuishouding, aanleg verhard terrein etc.) vindt steeds plaats als er een klantvraag ligt.

Het huidige productievolume (zie paragraaf 2.3.3) ligt op circa 200.000 auto's per jaar. Met de tweede productielijn, in casu de uitbreiding van de nieuwe, aangevraagde maatgevende gebouwen, wordt de capaciteit met 200.000 auto's vergroot naar 400.000 auto's per jaar.

Indien VDL Nedcar in eerste instantie een contract afsluit met een lager productievolume dan worden de productiehallen⁸ mogelijk eerst deels gerealiseerd en alleen die terreindelen ingericht (verhard) die noodzakelijk zijn. De investeringen lopen hiermee in de pas met de invulling van de productiecapaciteit.

Bij de gevraagde milieuruimte in deze aanvraag wordt uitgegaan van de totale uitbreiding van de productiecapaciteit tot 400.000 auto's. (De gevraagde geluidruimte -bijvoorbeeld- voorziet in de totale uitbreiding/wijziging.)

Per milieucompartiment/-aspect wordt hierbij steeds aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan de fasering in relatie tot de borging van de milieuaspecten, mede in het licht van handhaafbare voorschriften, die daartoe aan de omgevingsvergunning verbonden moeten worden.

⁸ Dit geldt niet voor de Lakstraat. Deze wordt als geheel direct volledig gebouwd. Wel zal de inrichting ervan met laklijnen gefaseerd plaatsvinden.

6. Beschrijving van de inrichting en het productieproces

6.1. Algemeen

Het terrein van VDL Nedcar ligt direct aan de A2 ter hoogte van afslag 47 Born. Het bedrijventerrein waarop VDL Nedcar gelegen is wordt grotendeels begrensd door infrastructuur, te weten de A2, de N276 en de N297 (Figuur 6.1). In de omgeving van het bedrijf zijn meerdere woonkernen gelegen:

- Westkant: Born en Holtum;
- Oostkant Nieuwstadt;
- Noordoostkant Susteren;
- Zuidoostkant Sittard.

Aan de noordkant van het bedrijventerrein is het Rijksmonumentale Kasteel Wolfrath gelegen en aan de zuidkant het Limbrichterbos.

De afstand tot de dichtstbijzijnde woningen bedraagt:

- 40 m richting Nieuwstadt (woning Limbrichterweg)
- 200 m richting Holtum (woning Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan)



Figuur 6.1: Situering VDL Nedcar

6.2. Productieproces

De hoofdactiviteit van VDL Nedcar is het produceren van auto's. Als VCM-er bouwt VDL Nedcar auto's op bestelling, conform specifieke eisen en wensen van de klant. Zodra de order geplaatst is, wordt deze in het productieproces gepland conform het 'build-to-order' principe (op volgorde van binnenkomst). Ook kunnen subsamenstellingen van auto's geproduceerd worden, als persdelen en platines voor derden.

Het productieproces, in casu een productielijn, kent 4 productiesectoren:

- Pershal (vervaardigen van persdelen) – Press shop;
- Carrosseriebouw (assembleren van persdelen tot kale body's) – Body shop;
- Lakstraat (het aanbrengen van beschermende lagen en het aflakken van de body's) – Paint shop;
- Montage (het aankleden van de body tot auto) – Final Assembly (FAS).

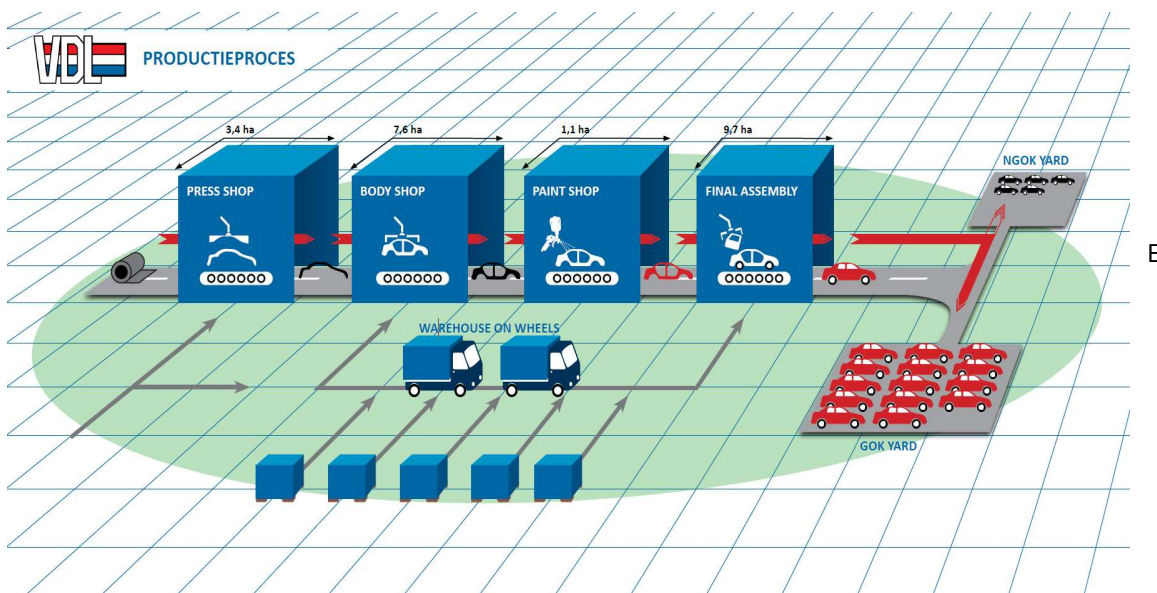
Daarnaast zijn er ondersteunde gebouwen aanwezig als logistiek, testfaciliteiten, onderhoud, utilities, opleidingsruimten en kantoor.

De bevoorrading van de shops vindt plaats middels een Warehouse-on-Wheels principe.

Tenslotte zijn er terreinen ingericht voor:

- Auto's die worden gestald in afwachting van transport: GOK-Yard⁹;
- Auto's die -op basis van een kwaliteitscontrole- nog een nabewerking moeten ondergaan (NGOK-Yard – Not green-okay Yard);
- Parkeerterreinen medewerkers en bezoekers.

In onderstaande figuur 6.2 is dit productieproces schematisch weergegeven.



Figuur 6.2 Schematische weergave productieproces VDL Nedcar

⁹ Auto's die na kwaliteitsbeoordeling als gereed worden beschouwd, worden aangeduid als Green-Okay-auto's.

Elke productiesector heeft een fors oppervlak van meerdere hectares. De sectoren van het productieproces zijn aan elkaar gekoppeld. De afstand tussen de verschillende sectoren moet zo klein mogelijk zijn, vanwege kwaliteitseisen, aansluiting in en van het logistiek proces, het minimaliseren van de risico's op beschadiging en uiteraard ook uit kostenefficiëntie.

Binnen het thans bestaande bedrijfsterrein is er sprake van één productielijn bestaande uit:

- Een Pershal;
- Een Carrosseriehal;
- Een Lakstraat(hal);
- Een Montagehal.

Met de uitbreiding, zoals thans aangevraagd, wordt een tweede productielijn gerealiseerd, die eveneens bestaat uit de hierboven beschreven productiesectoren. Per productiesector wordt voorzien in een nieuwe productiehal. In onderstaande tabel zijn deze gebouwuuitbreidingen samengevat. Voor de ligging/situering wordt verwezen naar figuur 2.1.

Tabel 6.1: Nieuwe productiehallen per sector - uitbreiding

Nr. (Zie figuur 2.1.)	Productiesector	Gebruiksoppervlak in m ²
1	Pershal, inclusief verbinding met Carrosseriehal	49.914
2	Carrosseriehal	76.792
3	Lakstraat	86.238
4	Montagehal	110.419

Onderstaand zijn de 4 productiesectoren nader beschreven.

Voor de goede orde: het betreft in totaal 2 productielijnen, die elk uit de 4 productiesectoren bestaan.

Voorts wordt in de paragrafen 6.2.5 en volgende ingegaan op logistiek en aan het hoofdproces ondersteunende activiteiten binnen de inrichting.

6.2.1. Pershal

De Pershal is de eerste stap in het productieproces. Rollen plaatstaal vormen de basis voor de plaatdelen, die in dit deel van de fabriek gemaakt worden. De rollen worden afgerold, vlak gemaakt, in stukken (platines) geknipt en op maat gesneden. Uit deze platines worden in grote perslijnen met hoge precisie de afzonderlijke plaatdelen gevormd waaruit de carrosserie wordt opgebouwd. Bij het persen wordt gebruik gemaakt van geavanceerde persen, apparatuur en technologie. De persen maken gebruik van mallen (persgereedschappen) die voor elk onderdeel verschillend zijn. De persdelen gaan vervolgens naar de carrosseriebouw. De vers geperste onderdelen zijn gevoelig voor corrosie. Dit stelt eisen aan de condities voor de tussenopslag en het tussentransport.

Activiteiten (in hoofdzaak):

- Aanvoer staal in coils (rollen plaatstaal) per as;
- Opslag coils;
- Op maat snijden van plaatstaal;
- Persen van platen tot persdelen door middel van:
 - transferpersen;

- diverse persstraten;
- excenterpersen.
- Opslag persdelen in tussenopslag;
- Opvang afval plaatstaal in kelder;
- Afval plaatstaal via schrootpers in daartoe bestemde containers (geheel inpandig);
- Afvoer afval plaatstaal per as;
- Ondersteuning pershal door gereedschapsmakerij ter reparatie, wijziging en onderhoud van persstempels;
- Opslag persstempels;
- Afvoer persdelen naar derden uit tussenopslag;
- Aanvoer persdelen vanuit tussenopslag naar Carrosseriebouw.

6.2.2. Carrosseriehal

In de carrosseriebouw beginnen de auto's vorm en stabiliteit te krijgen. De afzonderlijk geperste nog ongelakte plaatdelen worden door robots met een groot aantal puntlassen samengevoegd tot bodems, zijwanden en uiteindelijk tot complete carrosserieën, ook wel body's genoemd. Ook de aanschroefdelen, zoals portieren, motorkappen en kofferdeksels worden hier door robots samengesteld en aan de auto gemonteerd. Het merendeel van de werkzaamheden in de carrosseriebouw is geautomatiseerd. Het eindproduct, de kale body (Body-in-White), vervolgt via een geautomatiseerde tussenopslag (body-buffers) zijn weg naar de lakstraat.

Activiteiten (in hoofdzaak):

- Assemblage van persdelen tot body's door middel van lasrobots;
- Assemblage van persdelen tot subsamenstellingen;
- Plaatsen body's en subsamenstellingen in tussenopslag;
- Afvoer body's en subsamenstellingen naar derden;
- Aanvoer body's en subsamenstellingen naar Lakstraat;
- Onderhoudswerkzaamheden vanuit daartoe ingerichte werkplaatsen.

6.2.3. Lakstraat(hal)

VDL Nedcar heeft een geavanceerde Paintshop (lakstraat). Kale body's worden hier gereinigd, ontvet en voorzien van een grondlaag, zodat de aflaklaag van waterafdundbare lak optimaal hecht. Hierbij wordt de body in zijn geheel ondergedompeld. Vervolgens worden de naden van de body afgekit en voorzien van geluidsisolerend materiaal. Daarna wordt de body voorzien van diverse laklagen. Het lakproces vindt plaats in diverse lijnen. Deze laklijnen bestaan uit een spuitzone (geheel, danwel gedeeltelijk gerobotiseerd) en een droogzone (ovens).

Nadat de body is voorzien van de door de klant gewenste carrosseriekleur wordt deze nog voorzien van een kleurloze lak, de zogenaamde 'clearcoat'.

Na de lakstraat gaan de body's naar de montage.

Activiteiten (in hoofdzaak):

- Lakvoorbereiding: in de lakvoorbereidingsruimtes worden lakken geconditioneerd en (indien nodig) op de vereiste spuitviscositeit gebracht en voorts aangeboden aan de cabines;
- Voorbehandeling body's (fosfateertunnel, aanbrengen electrocoat);
- Afdichten van naden;

- Aanbrengen coating onderzijde body's;
- Aanbrengen tussenlak;
- Aflakken;
- Controle eindproduct;
- Procesbeheersing door middel van meet- en regelkamer;
- Aanvoer lakproducten vanuit pompenkamers (lakvoorbereidingsruimten);
- Transport van gelakte body's naar tussenbuffer voor Montage;
- Externe afvoer subsamenstellingen en body's;
- Aanleveren aan Montage.

6.2.4. Montagehal

De Eindmontage vormt de laatste en meest arbeidsintensieve stap van het productieproces. In deze processtap worden alle onderdelen op de gelakte body gemonteerd. Op de montagelijijn worden onderdelen zoals bumpers, motoren, wielen, lampen en stoelen gemonteerd.

De montagelijijn bestaat uit een lopende band waarlangs een groot aantal werkstations aanwezig is waar in achtereenvolgende stappen alle onderdelen aan de body worden bevestigd en geassembleerd. Elk station heeft een eigen takenpakket, verwerkt eigen onderdelen en heeft een bepaalde taktijd per auto (de tijd per product). Elke individuele te bouwen auto gaat zo van station naar station in een vaststaande productievolgorde. De eindmontage maakt efficiënt gebruik van de ruimte, onder andere doordat het transportsysteem van de auto's en van toegeleverde onderdelen deels is opgehangen aan de dakconstructie

Het productieproces in de Montagehal vraagt om een constante aanvoer van onderdelen, die op het juiste moment op de juiste plek moeten zijn. Het voeden van de productielijn met de onderdelen en voorgemonteerde componenten (als dashboards en motoren) verloopt via intern transport. Daarvoor worden diverse middelen gebruikt (lopende band, vorkheftrucks, trekkers met volgkarren (E-frame), overhead-conveyors). In de eerste lijn van de montage worden de deuren uit de gelakte body's verwijderd en deze worden via bovenliggende transportsystemen naar sub-assemblagelijnen gebracht en de compleet gemonteerde portieren worden eveneens weer door die transportsystemen naar een station verder in de montage gebracht, waar ze weer in de auto gemonteerd worden.

Aan het einde van de montagelijijn is de auto helemaal gereed. De auto mag de fabriek echter pas verlaten na een aantal uitgebreide controles en functionaliteitstesten. Zo worden de remmen en aandrijving getest en wordt getest of de auto daadwerkelijk waterdicht is. Tevens kan de auto door middel van een in pandige testbaan gecontroleerd worden op nog loszittende delen.

Activiteiten (in hoofdzaak):

- Aanvoer afgelakte body's;
- Aanlevering van te monteren onderdelen vanuit de WoW's;
- Montage van alle noodzakelijke onderdelen (motoren, stoelen, dashboards, bumpers, ramen, banden etc);
- Vullen van de auto's met benodigde vloeistoffen (rem-, koel-, ruitenwisser-, airco-vloeistof, brandstof, oliën);
- Repair-werkzaamheden, inclusief herstel van lakfouten;
- Controle functionaliteit, waterdichtheid, loszittende onderdelen;
- Eindcontrole ;
- Afvoer naar NGOK-yard;
- Afvoer naar GOK-yard.

6.2.5. Logistiek & WoW

Het samenstellen van een auto is onmogelijk zonder een uitgekiend logistiek proces, waarbij alle onderdelen op het juiste moment op de juiste plek bij de werkstations in de productiesectoren aan de lopende band moeten arriveren om toegevoegd te worden aan de geleidelijk vorm en inhoud krijgende auto. Dit vraagt een strak georganiseerd samenspel van productie bij toeleveranciers, transport, goederenontvangst, opslag en intern transport van (lege emballage) en naar de productielijnen (zie bovenstaand).

Het grote aantal keuzemogelijkheden voor de klant en de korte levertermijn maken de logistiek extra complex. Het logistieke systeem van VDL Nedcar is in hoge mate geautomatiseerd en maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Waar mogelijk zorgt de leverancier van onderdelen er voor dat deze in precies dezelfde volgorde worden aangeleverd als de auto's worden gebouwd (Just-in-Sequence, JIS). Ook worden de onderdelen zo veel mogelijk pas geleverd op het moment ze daadwerkelijk nodig zijn (Just-in-Time, JIT).

Warehouse on Wheels

VDL Nedcar maakt voor veel onderdelen gebruik van het systeem Warehouse on Wheels (WoW). Dit houdt in dat de trailers waarmee onderdelen worden aangevoerd op daarvoor ingericht traileryards worden geplaatst. De traileryard fungeert daardoor als tijdelijke opslag van onderdelen. Op het moment dat onderdelen in het productieproces nodig zijn wordt de trailer van de traileryard gehaald via eigen tugmasters en gekoppeld aan de fabriek middels unloading docs.

Opmerking:

Een tugmaster is een op fossiele brandstof of elektrisch aangedreven vervoermiddel, bestaande uit een cabine, waaraan een trailer kan worden gekoppeld, zie onderstaande afbeelding 6.3.



Figuur 6.3 – voorbeeld tugmaster

Voorts gaan de onderdelen rechtstreeks vanuit de vrachtwagen in de unloading docs naar de productielijn. Daarna zorgt intern transport er voor dat de onderdelen op tijd op de juiste plek aan de productielijn arriveren. De WoW is gebaseerd op optimale transportplanning en houdt mede rekening met de aanlevering door toeleveranciers en (beperkte) periodes waarin aanvoer niet of beperkt mogelijk is (zoals zon- en feestdagen in Duitsland).

De WoW-terreinen zijn de tekeningen bij het Wabo-dossier weergegeven.

Afvoer van geproduceerde auto's

De geproduceerde auto's verlaten de fabriek na uitgebreide controles en functionaliteitstesten. Als de auto aan alle vereisten voldoet, wordt deze klaar gemeld en geparkeerd op de Green Okay Yard (GOK-yard). De medewerkers maken hiertoe gebruik van shuttletransport (busjes).

Op het moment dat de auto op de GOK-yard geparkeerd is gaat het juridische eigendom over naar de opdrachtgever. Vanaf de GOK-yard worden de geproduceerde auto's afgevoerd per truck.

Als uit controles en functionaliteitstesten blijkt dat er kleine herstel- of controlewerkzaamheden noodzakelijk zijn of als er nog een onderdeel ontbreekt, dan wordt de auto niet naar de GOK-yard verplaatst maar naar de NGOK-yard. Na herstel worden de auto's nogmaals getest en alsnog klaar gemeld en naar de GOK-yard verplaatst.

De afleveryards (GOK en NGOK) zijn op de tekeningen bij het Wabo-dossier weergegeven.

6.2.6. Ondersteunende diensten

Het productieproces wordt ondersteund door de navolgende diensten:

Energiecentrale

De energie Centrale heeft een sleutelpositie met betrekking tot:

- De distributie van elektriciteit, aardgas, drinkwater, heetwater, perslucht, koelwater, bronwater;
- Het bedienen van equipment en het registreren (en waar mogelijk zelf oplossen) van storingen (verwarming, ventilatie, koeling, verlichting, rolpoorten, liften, sanitair, etc.);
- Het onderhoud van installaties: preventief, curatief en revisies;
- Onderhouden equipment voor afdelingen zonder eigen Technische dienst (TD);
- Verzamelen, ordenen en verwerken van de energie verbruiksgedaten van geheel VDL Nedcar ten behoeve van de financiële verwerking, analyses, (verbruiks)rapportages.

Om uitvoering te kunnen geven aan bovenstaande taken en verantwoordelijkheden is de Energie Centrale 24/7 'bemand'.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van een gebouwbeheersysteem met betrekking tot de actuele status, storingen, procesopvolging aan bijvoorbeeld comfort- en procesinstallaties.

Het registreren en monitoren van het energie- en waterverbruik vindt plaats via het Energie Management en Informatiesysteem (EMIS). Met deze tool wordt verbruiksdata gemanaged, gerapporteerd en de performance opgevolgd. Ten behoeve van dit systeem is de gehele inrichting voorzien van aardgas-, elektriciteits- en watermeters, die deels zijn gekoppeld aan een automatische registratie en deels handmatig worden afgelezen. Bij verbetertrajecten worden, indien noodzakelijk, additionele meters in het systeem ingebracht. Periodiek wordt een rapportage opgesteld van het aardgas-, elektriciteits- en waterverbruik en geëvalueerd.

Arbo en milieu

Binnen VDL Nedcar zijn arbo- en milieufunctionarissen werkzaamheden, die toezien op de adequate arbeidsomstandigheden, (arbeids)veiligheid en milieu-aspecten. De systematische beoordeling en borging van relevante arbo- en milieuaspecten is verankerd in het managementsysteem (zie hoofdstuk 4).

De lijnmanagers zijn verantwoordelijk voor de operationele uitvoering. Specifieke inspecties, monitoring en registraties zijn ondergebracht bij de afdeling Plant Engineering

BHV-organisatie

VDL Nedcar beschikt over BHV-organisatie waarvan een aantal medewerkers beschikken voer een adequate brandweeropleiding. Op het middenterrein is een brandweerkazerne aanwezig; VDL Nedcar beschikt over 2 interventievoertuigen.

Opmerking:

VDL Nedcar overweegt momenteel om haar BHV-organisatie op te schalen naar een bedrijfsbrandweerniveau, gevraagd vanuit de huidige OEM-er. Er zal hierbij **geen** sprake zijn van een formele bedrijfsbrandweer, als bedoeld in de Wet Veiligheidsregio's. Deze wordt ook niet aangevraagd middels onderhavige aanvraag omgevingsvergunning.

In algemene zin zijn de volgende veiligheidsmaatregelen getroffen:

- Intern Noodplan (Intern Noodplan VDL Nedcar) en noodprocedures (inclusief oefeningen);
- Sprinklerinstallatie in de fabriekshallen;
- Blusmiddelen in de fabriekshallen;
- Bedrijfsbewaking (24/7).

6.2.7. Ondersteunende activiteiten

Het productieproces wordt ondersteund door de navolgende diensten:

Opslag gevaarlijke stoffen

De opslag van gevaarlijke stoffen is apart uitgewerkt in hoofdstuk 8.

Centraal ketelhuis

De benodigde warmtebehoefte van het bestaande terrein van VDL Nedcar wordt grotendeels centraal geleverd, vanuit het Ketelhuis op het Middenterrein in de vorm van een heetwatersysteem. Uitzondering vormt de huidige Lakstraat, welke is voorzien van een decentrale ketel.

Gasgestookte stookinstallaties (CV-installaties)

Naast de centrale heetwatervoorziening zijn een aantal gebouwen en gebouwonderdelen voorzien van decentrale gasgestookte stookinstallaties (variërend in thermische vermogens van < 130 kWth tot 5 MWth

Voor de uitbreiding wordt voorzien in decentrale stookinstallaties in de diverse productiesectoren en ondersteunende gebouwen, variërend in vermogen van < 130 kWth tot 5 MWth.

Alle gasgestookte installaties vallen onder de rechtstreekse werking van het Activiteitenbesluit.

VDL Nedcar beheert een lijst van aanwezige installaties. Deze lijst is informatief toegevoegd aan deze aanvraag (document: lijst gasgestookte installaties_2020-03-09).

Koelinstallaties

De benodigde koeling in het productieproces wordt geleverd door koelcompressoren, specifieke koelinstallaties en airco-installaties (gebouwen):

- Binnen deze koelsystemen worden geen CFK's meer toegepast, doch uitsluitend H(C)FK's.
- Er wordt geen grondwater meer gebruikt voor koeldoeleinden.

In onderstaande lijst is een overzicht opgenomen van de bestaande koelinstallaties (bestaand bedrijfsterrein) met inhoud > 3 kg. Deze lijst wordt vanuit het milieumanagementsysteem actueel gehouden en zal ook voor de uitbreiding van de inrichting steeds worden geactualiseerd.

	Inhoud installaties in kg					2087,0
	R22T	R22	R134a	R407c	R410a	R404a
Koudemiddel						
Facilities:						
Koelinstallaties conform MIP PE-03-01 (lijst van koelinstallaties > 3 kg) (20 installaties, verspreid over geheel bestaande bedrijfsterrein Nedcar)		0,0	347,0	153,0	113,9	226,5
Paintshop:						
10016271 EC koeler (323kg + 323kg) (2013)			646,0			
10016272 WAD1 koeler (73kg + 73kg) (2013)			146,0			
10016273 WAD2 koeler (73kg + 73kg) (2013)			146,0			
10018186 RPL koeler (73kg + 73kg) (2015)			146,0			
10023040 DOCKS koeler DOCK 7 T/M 15 (44kg + 44kg) (2017)			88,0			
Bodyshop:						
TH00130700 Bonnet #45/#50 (2013)				4,8		
TH00130698 Bonnet #45/#50 (2013)				4,8		
TH00130696 Bonnet #45/#50 (2013)				4,8		
TH00131499 Lasertestcel (2013)				4,8		
TH00130697 Frontdoor 55R02 LH/RH (2013)				4,8		
TH00130701 Frontdoor 55R03 LH/RH (2013)				4,8		
TH00130702 Frontdoor 55R04 LH/RH (2013)				4,8		
TH00130740 Frontdoor 20R01 LH (2013)				4,8		
TH00130699 Frontdoor 20R01 RH (2013)				4,8		
TL00150540 Reardoor 15R01 (2015)				4,8		
TL00150538 Reardoor 50R02 (2015)				4,8		
TL00150539 Reardoor 50R03 (2015)				4,8		
Pressshop:						
1118305 Droop & Rein (17 Kg, nieuw wk 50-2014)			17,0			
Totaal in kg	0,0	0,0	1536,0	210,6	113,9	226,5

Perslucht

In het ketelhuis vindt centrale opwekking plaats van perslucht door middel van compressoren voor het bestaande bedrijfsterrein, waarbij de perslucht via een leidingensysteem naar de bestaande productiehallen wordt geleid.

Voor de uitbreiding wordt -vooralsnog- voorzien in decentrale persluchtvoorzieningen door middel van lokale compressoren. Bij de detail-engineering wordt een centrale voorziening nader onderzocht.

NB: Voordeel van een centrale voorziening is de mogelijkheid tot het gebruik van vrijkomende warmte, die bij de perslucht opwekking vrijkomt.

Grondwateronttrekking

Ten behoeve op peil houden van de gracht wordt grondwater opgepompt op een diepte van circa 17 m-mv, in een 2-tal onttrekkingspunten. Doel van deze grondwateronttrekking is het op peil houden van de gracht:

- Het garanderen dat er voldoende blus- en sprinklerwater is ingeval van brand. Het is noodzakelijk dat het waterpeil in de gracht op een bepaald niveau wordt gehouden in verband met het goed functioneren van de sprinklerinstallatie. Daarbij dient de gracht als bluswatertoevoer-reservoir;
- De gracht heeft een functie in het kader van de Authorised Economic Operator AEO) status van VDL Nedcar. Er wordt een barrière gecreëerd die een functie heeft met betrekking tot veiligheidsoverwegingen. M.a.w. de gracht heeft een functie m.b.t. het buitenhouden van ongenode gasten, het voorkomen van diefstal e.d.
- Daarnaast wordt met het onttrekken van grondwater en het lozen ervan op de ringgracht gezorgd voor voeding aan de Lindbeek en daarmee aan instandhouding flora en fauna in en rondom de gracht. Het grachtenstelsel watert nu af op de Lindbeek (de Lindbeek mondt uit in de Hons-Venkebeek die uiteindelijk uitmondt in de Vloedgraaf/Geleenbeek). De natuurlijke voeding van de Lindbeek is onvoldoende om deze permanent watervoerend te houden. Bij realisatie van de uitbreiding aan de noordzijde vervalt weliswaar een deel van de gracht, evenwel door een nieuwe aansluiting op de Hons-Venkebeek wordt het voedingssysteem in stand gehouden.

Afvalwaterzuiveringsinstallaties

Het afvalwater binnen VDL Nedcar wordt gezuiverd bij de bron. Daartoe heeft VDL Nedcar een decentrale waterzuivering die het afvalwater afkomstig van Lakstraat zuivert. Dit geldt zowel voor de bestaande Lakstraat als voor de nieuwe Lakstraat.

Dit proces wordt verder beschreven in hoofdstuk 12;

Olie- en vetafscheiders

Om te voorkomen dat er bij lozing van afvalwater oliën en/of vetten in het rioolstelsel terecht komen maakt VDL Nedcar gebruik van olie- en vetafscheiders, eventueel in combinatie met zandvangsers. De bestaande afscheiders zijn op de rioleringstekening 1914-0-B08 (zie verder hoofdstuk 12) weergegeven en bestaan al geruime tijd. Deze afscheiders zijn destijds afgestemd op de hoeveelheid afvalwater.

Alle vetafscheiders worden jaarlijks geïnspecteerd. Reiniging vindt jaarlijks plaats voor aangewezen afscheiders (bijv. in tankenpark). Voor de overige afscheiders wordt aan de hand van de bevindingen tijdens de jaarlijkse inspectie bepaald of reiniging noodzakelijk is.

VDL Nedcar houdt hiervan een register bij.

Inspectie en reiniging vindt plaats door vakbekwaam personeel overeenkomstig NEN-EN 585-2.

Voor de uitbreiding geldt dat daar waar in de processen oliën en/of vetten in het afvalwater terecht kunnen komen wordt voorzien in olie- en vetafscheiders overeenkomstig NEN-EN 858-1 en 2. Overeenkomstig het VDL-Nedcar-beleid zullen deze afscheiders worden geïnspecteerd en gereinigd, overeenkomstig het hierboven aangegeven regime. Inspectie en reiniging vindt plaats door vakbekwaam personeel conform NEN-EN 858-2.

Kantoorgebouwen

Het productieproces wordt ondersteund door kantoor-activiteiten, inclusief vergader- en kantinefaciliteiten.

Deze faciliteiten dienen ter aansturingen en administratieve ondersteuning van het productieproces.

De kantoorgebouwen zijn met name aan de westzijde van het bedrijf gelegen.

In de gebouwen van de uitbreiding zullen -naar behoefte- kantoren worden voorzien (zie ook hoofdstuk 4).

Kantines waar voedingsmiddelen worden bereid zijn en worden (nieuwbouw) voorzien van een vetafscheiders (Zie kopje “olie- en vetafscheiders”).

Onoverdekte testbaan

Aan de zuidoostzijde van het bedrijf is een onoverdekte testbaan aanwezig, waarop de gemonteerde auto's worden getest. Voor verdere informatie wordt verwezen naar hoofdstuk 10.

Daarnaast zijn (bestaande terrein) en wordt (uitbreiding) voorzien in inpandige test-tracks in de Montagehallen.

Laboratoria

VDL Nedcar beschikt over een proceslaboratorium. Het proceslaboratorium is gelegen in de bestaande Lakstraat (Noord - 1e verdieping) en heeft als functie de procescontrole van de voorbehandeling en electrocoat-installaties in de Lakstraat, inclusief deelstroomzuiveringen. In het laboratorium worden monsters, die uit het proces worden genomen, geanalyseerd om te beoordelen of de benodigde procescondities in orde zijn. Het betreft relatief eenvoudige bepalingen als pH, Ec, en titratie- en flokkulatietesten (aandeel vaste bestanddelen). In het laboratorium is een zuurkast aanwezig, waarin de monsters worden geanalyseerd. Ten behoeve van de benodigde chemicaliën is een brandveiligheidskast aanwezig.

In de nieuwe Lakstraat is eveneens een dergelijk proceslaboratorium voorzien.

Acculaadstations

Ten behoeve van elektrische transportmiddelen zijn (bestaand) en worden (uitbreiding) in de inrichting op diverse locaties acculaadstations ingericht. De inrichting vindt plaats op basis van een risico-inventarisatie en evaluatie. Op basis van geïdentificeerde risico's worden voorzieningen getroffen. Denk hierbij aan voldoende ventilatie of ATEX-zonering. Daar waar natte accu's geladen (gaan) worden, wordt een vloeistofdichte voorziening gerealiseerd (lekbak of vloeistofdichte vloer).

Op tekening 1914-0-B15 zijn de huidige hoofdacculaadstations (bestaande bedrijfsterrein) weergegeven. De tekening wordt steeds geactualiseerd bij nieuwe stations (uitbreiding).

6.2.8. Geïnstalleerd vermogen

In onderstaande tabellen is het geïnstalleerd vermogen opgenomen. Voor de uitbreiding heeft hierbij een extrapolatie plaats gevonden, daar de exacte invulling hiervan nog niet bekend is.

Tabel 6.2 Geïnstalleerd vermogen – elektrisch (in MW, afgerond)

Bedrijfsonderdeel	Bestaand	Uitbreiding
Pershal	3	3
Carrosseriebouw	9	9
Lakstraat	17,5	17,5
Montage	3	3
Ketelhuis (perslucht) en overig	3	3
Onvoorzien:		10
Totaal, afgerond	35	45
Totaal	80	

Tabel 6.3 Geïnstalleerd vermogen – thermisch (in MW, afgerond)

Bedrijfsonderdeel	Bestaand	Uitbreiding
Ketelhuis	52,5	
Decentrale ketel Lakstraat	3,4	5
Lakstraat	57,8	60
Overig	20,3	75
Onvoorzien:		25
Totaal, afgerond	142 (*)	165
Totaal	300	

(*) op basis van informatief toegevoegde lijst gasgestookte installaties

VDL Nedcar beheert in het kader van het Monitoringsplan CO₂-emissie een actuele lijst van de aanwezige gasgestookte installaties per installatiegroep (technische eenheid). Nieuwe installaties worden toegevoegd aan deze lijst.

In tabel 6.4 is de thans actuele lijst opgenomen.

 Tabel 6.4 Actuele lijst gasgestookteinstallaties per installatiegroep (bron: Monitoringsplan CO₂-emissie)

Installatiegroep	Emissiebron (technische eenheid) - naam, omschrijving	Vermogen (MWth)	Locatie / bedrijfsonderdeel
1	Ketel -1 -- ketelhuis (energiecentrale)	17,5	ketelhuis
2	Ketel -2 -- ketelhuis (energiecentrale)	17,5	ketelhuis
3	Ketel -3 -- ketelhuis (energie centrale)	17,5	ketelhuis
4	Decentrale ketel (Lakstraat)	3,4	paintshop
5	Luchtbehandelingskasten (LBK's) / naverbranders / droogovens -# 1 (inclusief Roofpaintline)	27,8	paintshop (begane grond, penthouse C, penthouse WAD1) verfmagazijn
6	Overige installaties - # 1	0,1	luifel carhall
7	LBK's / naverbranders / droogovens WAD 2 - # 2	12,4	paintshop, WAD 2
8	Overige installaties - # 2 (stralingspanelen, ketel, gasgestookte zwarte buisstralers)	0,1	hoofdloge, losdock FAS
9	Overige installaties - # 3 (stralingspanelen)	0,1	carhall, CCFT-hal, opleidingen, gereedschapmakerij
10	Overige installaties - # 4 (ketel, luchtverhitter)	0,4	kantoor noord, waterzuivering
11	Overige installaties - # 5 (droogoven, spuitcabine, spuit/droogcabine)	1,4	montage HWP
12	Overige installaties - # 6 (luchtverwarming)	0,6	opslaghal 2
13	Overige installaties - # 7 (luchtverwarming)	0,5	opslaghal 2
14	Overige installaties - # 8 (verwarming)	5,3	logistiek dak
15	LBK's/naverbrander- # 3 (Cabines WAD 1, droogovens)	18,6	paintshop WAD 1
16	LBK's/naverbrander- # 4 (droogoven, brander)	3,3	paintshop, I-wax
17	Overige installaties- # 9 (stralingspanelen, kanaalbrander, jetbrander, oven reardoor)	1,4	opslaghal, componentenhal
18	Overige installaties- # 10	2,9	PDP
19	EDC - ketels (2 ketels elk 1,25 MW)	2,5	EDC2
20	LC FAS (4 ketels elk 1,25 MW)	5	logistic Center FAS
TOTAAL	(inclusief vermogen Lakstraat)	134	

7. IPPC – Beste Beschikbare technieken

Binnen VDL Nedcar is (en blijft met de uitbreiding) sprake van een IPPC-installatie, in casu de Lakstraat (bestaande Lakstraat en uitbreiding). De lakstraat is een IPPC-installatie op basis van de navolgende categorie-indeling uit Bijlage I van de RIE:

- 2.6. Installaties voor oppervlaktebehandeling van metalen en kunststoffen door middel van een elektrolytisch of chemisch procedé, wanneer de inhoud van de gebruikte behandelings-baden meer dan 30 m³ bedraagt;
- 6.7. Installaties voor de oppervlaktebehandeling van stoffen, voorwerpen of producten, waarin organische oplosmiddelen worden gebruikt, in het bijzonder voor het appreteren, bedrukken, het aanbrengen van een laag, het ontvetten, het vochtdicht maken, lijmen, verven, reinigen of impregneren, met een verbruikscapaciteit van meer dan 150 kg oplosmiddel per uur, of meer dan 200 ton per jaar.

Voor IPPC-installaties houdt het bevoegd gezag bij de bepaling van de voor een inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken rekening met de BBT-conclusies (art 5.4 – Besluit omgevingsrecht). (Daarnaast wordt rekening gehouden met de in het Mor aangewezen documenten over beste beschikbare technieken.)

Voor de IPPC-installatie is een IPPC-toets uitgevoerd en gerapporteerd in document 2019018-R100-10_IPPCtoets. Dit document is bijgevoegd bij het Wabo-dossier.

Daarnaast geldt voor de Lakstraat, alsmede voor de overige delen van de inrichting, dat het bevoegd gezag bij de bepaling van de BBT rekening dient te houden met de Nederlandse informatiedocumenten over beste beschikbare technieken, die zijn opgenomen in de regeling omgevingsrecht (Mor).

Dit betreft, geprojecteerd naar de activiteiten binnen VDL Nedcar, de navolgende documenten:

- Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012;
- Diverse PGS-richtlijnen (onder meer PGS 15, 28 en 31);
- Algemene Beoordelingsmethodiek 2016.

Deze BBT-aspecten zijn uitgewerkt in onderhavige onderbouwing van de aanvraag revisievergunning milieu (Wabo) en water (Waterwet) voor de inrichting van VDL Nedcar te Born.

8. Gevaarlijke stoffen

8.1. Opslaglocaties

Binnen de inrichting vindt opslag van gevaarlijke en/of milieukritische stoffen plaats. De opslag van deze stoffen vindt gecentraliseerd plaats (hoofdopslagen). De gecentraliseerde opslagen zijn in onderstaande tabel samengevat en op tekening 1914-0-B15 bij het Wabo-dossier aangegeven.

Van de aanwezige stoffen in de onderstaand aangegeven opslagen wordt een stoffenlijst actueel gehouden. De huidige stoffenlijst, inclusief de verwachte opslag voor de uitbreiding van de inrichting, is bij het Wabo-dossier opgenomen: Stoffenlijst - Bijlage A bij 20190128-R100-02.

Daarnaast vindt verspreid over de locatie decentrale opslag plaats van met name lokaal gebruikte chemicaliën, in PGS-kasten en/of boven lekbakken. Deze zijn niet op tekening weergegeven.

Tabel 8.1.1 Centrale opslaglocaties

Nr.	Omschrijving opslaglocatie
1	Tankenpark - huidig
2	Tankenpark - uitbreiding
3	LPG-station met ondergronds reservoir
4	Opslaggebouw V15
5	Nieuw opslaggebouw Lakstraat
6	PGS-containers Lakstraat huidige situatie
7	PGS-containers Lakstraat uitbreiding
8	Reststoffendepot
9	Centrale opslag gasflessen
10	Bovengrondse propaantank
11	Kalkmelktank
12	Opslag voorbehandeling en waterzuivering Lakstraat huidig
13	Opslag voorbehandeling en waterzuivering Lakstraat uitbreiding
14	Bovengrondse argontank en koolzuurtank huidige situatie
15	Bovengrondse argontank en koolzuurtank uitbreiding
16	Opslag accu-batterijen (tbv elektrische auto's)
17	Opslag pur - huidig
18	Opslag pur - uitbreiding

(*) nrs. Corresponderen met tekeningnr 1914-0-B15 bij het Wabo-dossier

In de onderstaande paragrafen 8.3 t/m 8.18 zijn deze opslaglocaties nader toegelicht.

8.2. Stoffenlijst (register) en nieuwe stoffen

8.2.1. Stoffenlijst

Zoals aangegeven wordt van de aanwezige stoffen binnen VDL Nedcar een register bijgehouden. De thans actuele lijst is bijgevoegd bij het Wabo-dossier: Stoffenlijst - Bijlage A bij 20190128-R100-02. Het betreft een dynamische lijst.

Door wijzigingen in het productieproces vinden doorlopend wisselingen plaats van stoffen. Ten gevolge van de nieuwe productielijn worden additionele gevaarlijke stoffen binnen de inrichting gebracht, als beschreven in de navolgende paragrafen. Thans is echter nog niet aan te geven welke stoffen dit betreft. Voor de aanvraag is ervan uitgegaan dat voor deze uitbreiding (nieuwe productielijn) met de huidige productielijn vergelijkbare stoffen worden opgeslagen (soort: ADR/GHS en hoeveelheid). De hoeveelheden zijn eveneens op de Stoffenlijst opgenomen.

Het register is als volgt opgebouwd:

Stofnaam	Centrale opslaglocatie (een van de locaties uit tabel 8.1)	Maximale opslag in kg	GHS	ADR	Brzo-stof (*)

(*): genoemd in Bijlage I, deel 1 of 2 van de Europese Seveso III-richtlijn (2012/18/EU)

Indien VDL Nedcar voornemens is stoffen met een andere ADR-classificatie op te slaan, dan opgenomen in de Stoffenlijst – Bijlage A bij 20190128-R100-02, wordt hiertoe een veranderingsvergunning Wabo aangevraagd.

8.2.2. Inname nieuwe stoffen

VDL Nedcar hanteert een procedure voor de inname van (nieuwe) stoffen, welke als volgt kan worden samengevat:

- Elke nieuwe stof wordt vooraf beoordeeld door de afdeling QESH aan de hand van MSDS;
- De stoffen worden beoordeeld op gevaarsklasse (GHS/ADR), zeer zorgwekkende stof (ZZS) en /of sprake is van waterbezwaarlijkheid (ABM Klasse Z, A, B, C). Binnen de categorie ZZS-stoffen wordt -vanuit arbeidsomstandigheden – beoordeeld of er sprake is van een SVHC-stof (substance of very high concern);

Voor ZZS-stoffen geldt een “uitsterf”-constructie, welke via REACH is verankerd in de Nederlandse stoffenregelgeving, danwel vanuit REACH rechtstreeks werkt. ZZS-stoffen kunnen worden ingedeeld in 5 categorieën:

1. De stof staat al op de lijst met beperkingen (REACH, Bijlage XVII);
2. De stof staat op de autorisatielijst om op termijn verboden te worden (REACH, Bijlage XIV);
3. De stof staat op de kandidatenlijst van REACH;
4. Er is een intentie om de stof op een van de bovengenoemde lijsten te plaatsen;
5. Door de eigenschappen kan de stof op een van de genoemde lijsten terechtkomen.

Ook voor stoffen met een waterbezwaarlijkheid klasse A geldt een dergelijke uitsterfconstructie (opmerking: dit geldt ook voor waterbezwaarlijkheid met klasse Z. Dit betreft echter ZZS-stoffen, welke reeds zijn ondervangen met het bovenstaande).

Momenteel betreft dit stoffen die in het lak-voorbehandelingstraject worden gebruikt. Het betreft geen hulpstof, echter een grondstof, die onlosmakelijk aan het product verbonden is. Deze stoffen kunnen via het

spoelwater in het afvalwater terecht komen. Door middel van decentrale zuivering wordt emissie naar water geminimaliseerd, zie verder paragraaf 12.3.

- Voor de thans nog aanwezige ZZS-stoffen (het betreft SVHC-stoffen) geldt dat deze periodiek (per 5 jaar) worden beoordeeld op vervangbaarheid, en indien dit niet het geval is, worden gereviewed op de voorwaarden waaronder deze gebruikt kunnen blijven worden. Het betreft zeer specifieke stoffen, die beperkt gebruikt worden en waarvoor ten behoeve van het gebruik maatregelen worden genomen ter bescherming van de werknemers.
- Voor nieuwe producten geldt een zero-tolerance-beleid ten aanzien van ZZS-stoffen en ABM-klasse Z en A, tenzij het product uit kwalitatief oogpunt noodzakelijk is, er geen gelijkwaardig alternatief beschikbaar is en voor de werknemers – op basis van een RI&E- adequate voorzieningen getroffen kunnen worden om blootstelling te voorkomen.

Stoffen die gebruikt gaan worden in de nieuwe productielijn worden straks ook op deze wijze beoordeeld.

Mocht uit deze beoordeling blijken dat er sprake is van een significantie emissie naar lucht en/of water dan wordt een immissieberekening overlegd, waarbij wordt aangetoond dat op immissieniveau wordt voldaan aan de MTR-grenzen, na het treffen van eventuele emissiebeperkende maatregelen (aspect lucht) en/of een waterbezwaarlijkheidstoets uitgevoerd, waarin wordt onderbouwd onder welke voorwaarde deze stof binnen de productie van VDL Nedcar kan worden toegepast (reductievoorzieningen/waterzuivering – aspect water).

Een en ander wordt alsdan gereguleerd middels een veranderingsvergunning Wabo en/of Waterwet

8.2.3. ZZS-stoffen

Op basis van de procedure inname (nieuwe) stoffen is het aantal stoffen met een -voorheen- minimalisatieverplichting sterk gereduceerd. Dit geldt ook voor de SVHC-stoffen. Er resteert nog een aantal ZZS-stoffen binnen de inrichting. In onderstaande tabel 8.2.1 is een overzicht opgenomen van de thans aanwezige ZZS-stoffen binnen de inrichting. Opgemerkt wordt dat in de een-na-laatste kolom het jaarverbruik van de ZZS-stoffen is opgenomen, inclusief de uitbreiding, waarbij het huidig verbruik 1-op-1 is geëxtrapoleerd naar de uitbreiding.

Tabel 8.2.1 Overzicht ZZS-stoffen

Productnaam	locatie	H-zin	nr. H-zin	CAS nr	omschrijving	ZZS	Percentage ZZS	Jaarverbruik in l/kg	Jaarverbruik in l/kg inclusief uitbreiding (*)	Potentiële emissie
Benzine	tankenpark	ja	H340, H350, H361	86290-81-5	Benzine & 1,3 butadieen (**)	CMR	0,59	1600000	3200000	lucht
Benzine	Cleaning	ja	H340, H350, H361	86290-81-5	Benzine & 1,3 butadieen	CMR	0,59	150	300	lucht
Benzine	Quality	ja	H340, H350, H361	86290-81-5	Benzine & 1,3 butadieen	CMR	0,59	100	200	lucht
Benzine	PDP	ja	H340, H350, H361	86290-81-5	Benzine & 1,3 butadieen	CMR	0,59	50	100	lucht
Velgenspray	Car lift	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	1-10	2	4	lucht
ruitensproei vloeistof	tankenpark	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	70-100	400000	800000	lucht
screenwash (alcoholic)	Quality	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	85-100	25	50	lucht
Welding Torch	Maintenance Body	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	1-2,5	50	100	lucht
Toeslagstof	Paint repair FAS/PDP	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	25-30	75	150	lucht
screenwash	Carwash	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	55-70	500	1000	lucht
screenwash	Quality	ja	H360FD, H362	64-17-5	Ethanol	CR	55-70	50	100	lucht
Aesub blue	Quality	ja	H360FD, H362, H361	110-54-3	Ethanol	CR	10-25	20	40	lucht

(*) : uitgangspunt is een tweede productielijn, zijnde een kopie van de bestaande productielijn. De locaties van de uitbreiding liggen nog niet exact vast.

(**) : benzine 0,18% ; 1,3 butadieen 0,41%

De ZZS-stoffen met een hoog verbruik betreft de vloeistoffen die aan de geproduceerde auto's toegevoegd worden, in casu benzine en ruitensproeivloeistof. Dit is inherent aan de productie van auto's. In het productieproces zelf worden nagenoeg geen ZZS-stoffen meer gebruikt.

De betreffende ZZS-stoffen kennen qua uitstroom naar het milieu alleen een potentiële emissie naar de lucht. Er vindt geen emissie naar water plaats.

8.3. Tankenpark - huidig

Aan de zuidwestzijde van het bedrijf is een tankenpark gerealiseerd. In het tankenpark zijn vloeistoffen opgeslagen ter dosering aan de auto's in de Montagehal (zoals benzine, diesel, motorolie, airco-vloeistof ed) – nr 1 tekening 1914-0-B15 bij het Wabo-dossier.

Vanuit deze tanks worden de vloeistoffen via pomphuisen geleid naar het productieproces.

Voor het tanken van eigen voertuigen is hier tevens een afleverplaats aanwezig.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen de tanks, product, inhoud, doorzet en bouwjaar.

Tabel 8.3.1 Tanks tankenpark huidig

Tanknr. (*)	Product	Inhoud in m ³	Doorzet/jr in m ³	OG/BG (**)	Bouwjaar
101	Benzine	25	1.500	OG	1986
102	Benzine	25		OG	1986
107	AdBlue	25	450	OG	1994
110	Transmissie-/versnellingsbakolie	25	300	OG	1994
115	Koelvloeistof	25	2.000	OG	1994
116	Ruitensproeivloeistof	25	160	OG	1994
117	Rem- en koppelingsvloeistof	10	250	OG	1994
120	Benzine (***)	25	100	OG	1996
121	Diesel	25	1.000	OG	1998
123	Versnellingsbakolie	25	750	OG	1996
130	Diesel (***)	5	40	BG	2010
200	Aircovloeistof R1234YF	25	300	OG	2016

(*): Identificatienummer VDL Nedcar bv.

(**): OG Ondergronds; BG Bovengronds

(***): met afleverplaats voor tanks 120 en 130, bedoeld voor tanken eigen voertuigen

Opmerking: AdBlue kent geen ADR-classificatie. De stof is alleen bodembedreigend (ureum).

In het tankenpark zijn thans 4 ondergrondse tanks leeg (nrs. 111, 112, 122, 124). De tanks zijn onder stikstofdeken geplaatst en kunnen eventueel nog in gebruik genomen worden voor overeenkomstige producten.

Tevens is nog een bovengrondse tank voor aircovloeistof aanwezig (KLEA 134A, tank 100). Deze wordt naar verwachting in 2021 buiten gebruik gesteld.

In bijlage C bij het Wabo-dossier zijn de tanks getoetst aan de PGS-richtlijnen, Bijlage C bij 20190128-R100-02.

8.4. Tankenpark uitbreiding

Ten behoeve van de nieuwe Montagehal wordt in de directe nabijheid van deze hal eveneens een centraal tankenpark gerealiseerd, van waaruit de betreffende vloeistoffen via pomphuisen naar het productieproces worden geleid, analoog aan het huidige tankenpark – nr 2 tekening 1914-0-B15. In tabel 8.2 is een overzicht van deze tanks opgenomen.

Er wordt niet voorzien in tanks voor het aftanken van eigen voertuigen. De eigen voertuigen blijven gebruik maken van het bestaande tankenpark, als beschreven in paragraaf 8.1.

Tabel 8.4.1 Tanks tankenpark uitbreiding

Tanknr. (*)	Product	Inhoud in m ³	Doorzet/jr in m ³	OG/BG (**)	Bouwjaar (***)
	Benzine	25	1.500	OG	
	Benzine	25		OG	
	Ad Blue	25	450	OG	
	Transmissie- /versnellingsbakolie	25	300	OG	
	Koelvloeistof	25	2.000	OG	
	Ruitensproeivloeistof	25	400	OG	
	Rem- en koppelingsvloeistof	10	250	OG	
	Diesel	25	1.000	OG	
	Versnellingsbakolie	25	750	OG	
	Aircovloeistof R1234YF	25	375	OG	

(*): nog niet genummerd. Nummering vindt plaats bij feitelijke realisatie

(**): OG Ondergronds; BG Bovengronds

(***): nog niet aangegeven. Vindt plaats bij feitelijke realisatie

8.5. LPG tankstation met ondergronds reservoir

Op het middenterrein is een ondergrondse LPG-tank gelegen met afleverzuilen ten behoeve heftrucks nr 3 tekening 1914-0-B15. De tank heeft een inhoud van 20 m³ en kent een doorzet van maximaal 1.500 m³/jr. Deze doorzet is gebaseerd op huidig gebruik, vermeerderd met het gebruik ten gevolge van de uitbreiding: ten behoeve van de uitbreiding wordt niet voorzien in een extra LPG-tank ten behoeve van de heftrucks. De huidige tank kan in de behoefte voorzien, omdat VDL Nedcar in toenemende mate overschakelt op elektrisch aangedreven heftrucks.

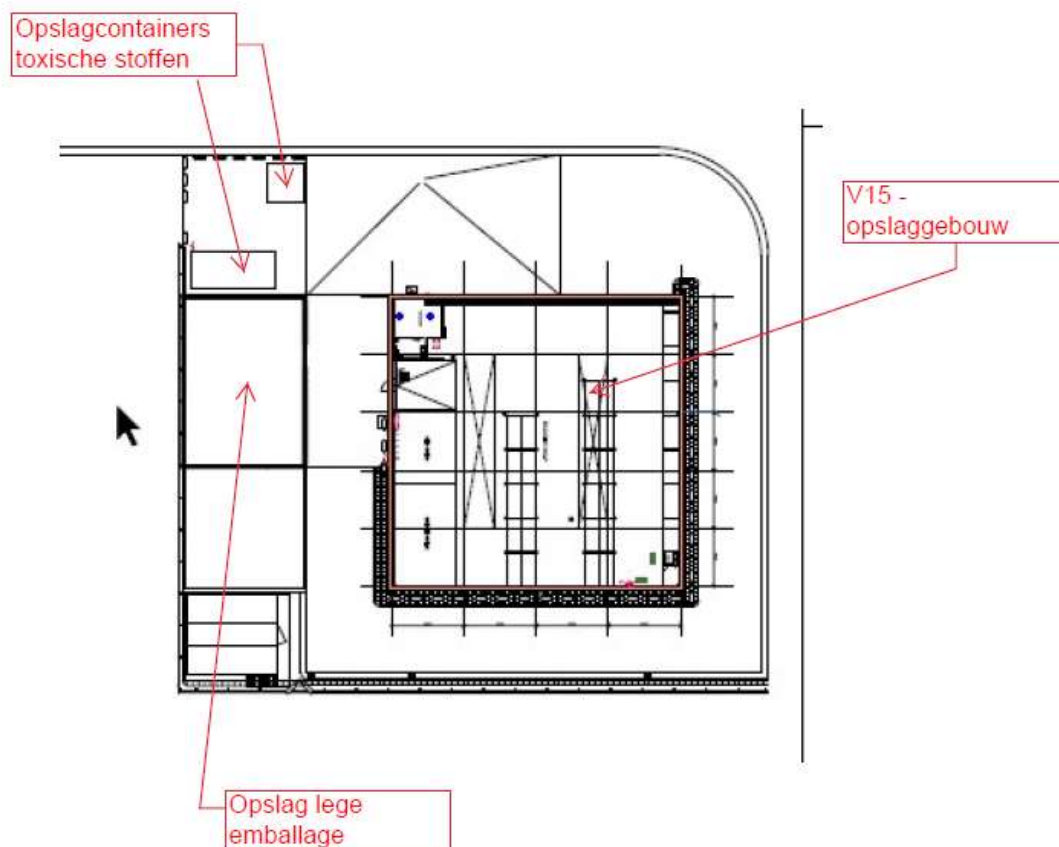
8.6. Opslaggebouw V15 (en PGS-containers/opslag lege emballage)

De hoofdopslag van gevaarlijke stoffen vindt thans plaats in opslaggebouw V15 - nr 4 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. Van hieruit worden de stoffen getransporteerd naar met name de huidige Lakstraat, de

lakvoorbereidingsruimten (zie par. 8.18) en andere units, waar lokale opslag van dagvoorraad plaatsvindt en/of de gevaarlijke stoffen aan een procesinstallatie worden gedoseerd.

Het opslaggebouw V15 kent een opslagcapaciteit van 300 ton aan gevaarlijke stoffen, die binnen de opslag door middel van vakscheiding zijn opgeslagen. Het gebouw is daartoe ingericht overeenkomstig het goedgekeurde plan van aanpak CPR 15-2 (vigerende milieuvergunning). Zoals aangegeven wordt van de opgeslagen stoffen een register bijgehouden.

Aan de buitenzijde van het gebouw zijn twee betreedbare PGS-opslagcontainer aanwezig voor de opslag van toxische stoffen. De opslag hiervan vindt derhalve niet plaats in gebouw V15. Tevens is een opslag voor lege emballage aanwezig (overkapping, voorzien van vloestofkerende vloer). In onderstaande afbeelding is een en ander weergegeven.



In beginsel zijn de gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van compartimentering, beschermingsniveau's, product- en bluswateropvang en brandrepressieve voorzieningen (sprinkler), als opgenomen in en uitgevoerd volgens het plan van aanpak CPR 15-2 nog steeds geldend. In bijlage C is V15 getoetst aan PGS 15, Bijlage C bij 20190128-R100-02

Gebouw V15 wordt gesloopt ten bate van de realisatie van de nieuwe Lakstraat (uitbreiding). In deze uitbreiding wordt voorzien in een opslag voor gevaarlijke stoffen (zie paragraaf 8.6). Tot die tijd blijft het gebouw in gebruik voor de opslag van gevaarlijke stoffen.

8.7. -Nieuw opslaggebouw Lakstraat

Ten noorden van de huidige Lakstraat wordt een tweede lakstraat gerealiseerd, nr 5 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. In deze lakstraat wordt een voorziening gerealiseerd voor de opslag van gevaarlijke stoffen. Deze opslag vervangt de opslag V15 (en container toxische stoffen) en voorziet in de benodigde centrale opslagcapaciteit voor gevaarlijke stoffen.

8.7.1. Wijze van opslag en voorzieningen

De opslag wordt uitgevoerd in 2 separate brandcompartimenten, elk voor de opslag van 300 ton gevaarlijke stoffen, overeenkomstig PGS 15 – hoofdstuk 4 – beschermingsniveau 1 met automatische sprinklerinstallatie.

De compartimenten worden fysiek (en constructief) 120-minuten brandwerendheid afgescheiden (tweezijdig) van het overig deel van de lakstraat, alsmede wordt tussen beide compartimenten eveneens een scheiding van 120 minuten gerealiseerd. Dit geldt ook voor de doorvoeren en deuren in de voorziening. Dit is een zwaardere eis dan PGS 15 stelt en is op aangegeven van de verzekeraar.

In de tekeningen bij het Wabo-dossier is het ontwerp van de PGS-opslag indicatief weergegeven:

- 1914-1-B01: Plattegrond nieuwe Lakstraat
- 1914-1-B07: Doorsneden; Doorsnede C-C' geeft een doorsnede van de opslagvoorziening
- 1914-1-B08: Details; detail V01 geeft inzicht in de bouwkundige uitvoering
- 1914-1-B13: Uitsnede opslaggebouw Lakstraat

De exacte engineering vindt plaats bij de uitwerking van de lakstraat.

Bij de indeling is uitgegaan van de volgende stoffenclassificatie (bron: Stoffenlijst – Bijlage A bij 20190128-R100-02):

ADR-klasse	Opslag in kg	% van totaal
2 (gassen) (*)	500	< 1
3 (brandbaar en ontvlambaar)	95.000	80
5 (oxiderend)	500	<1
6 (toxisch)	500	<1
8 (corrosief/irriterend)	17.500	15
9 (milieugevaarlijk)	4.000	3,5
Totaal	118.000	100

(*) Spuitbussen worden in twee een aparte, zelfstandige voorziening opgeslagen binnen de opslagvoorziening. Een en ander overeenkomstig de bepalingen uit PGS 15, binnen het hierboven aangegeven maximum.

De opslag wordt uitgevoerd met beschermingsniveau 1 – hoofdstuk 4 PGS 15 (voorschrift 4.2.1). Hiertoe wordt voorzien in een automatische sprinklerinstallatie, met schuimbijmenging.

De opslag wordt als lekbakconstructie uitgevoerd, waarmee tevens wordt voorzien in de benodigde product- en bluswateropvang (zie hierboven vermelde tekeningen).

De brandcompartimenten zijn hierbij onderverdeeld in vakken, zodanig dat stoffen die met elkaar kunnen reageren niet bij elkaar kunnen komen. De vakindeling volgt bijlage E uit PGS 15.

- Vakken maximaal 300 m²;
- Vakscheiding door paden van 3,5 m of brandwerende muren (3 zijdig, 1 zijde open).
- Op basis van Bijlage E kunnen sommige stoffen wel bij elkaar in een vak, maar dienen 2 m van elkaar te zijn gescheiden of te zijn voorzien van aparte lekbakken.

Bij de productopvang wordt uitgegaan van 100% opvang, overeenkomstig voorschrift 4.7.1 van PGS 15.

Rekenvoorbeeld:

Vakgrootte van 300 m² en geheel is onderverdeeld in 4 segmenten: een productopvang van 75 m³ (100% opvang – worst case – voorschrift 4.7.1 PGS 15)). Opgemerkt wordt dat sprinkler-eisen (vaak) een beperking stellen aan de maximale vakgrootte (180 m²). Hier zal in de productopvang rekening mee worden gehouden.

De bepaling van de benodigde bluswateropvangcapaciteit is bepaald overeenkomstig PGS 14, overeenkomstig voorschrift 4.6.1 uit PGS 15. De nominale bluswateropvangcapaciteit is het product van blustijd, sproeidichtheid, sproeioppervlak en veiligheidsfactor.

De werkelijke bluswateropvangcapaciteit is het product van de nominale bluswateropvangcapaciteit en een beschermingsfactor overeenkomstig PGS 14.

- Blustijd (B): Voor de opslag bedraagt de blustijd 60 minuten (automatische sprinkler-installatie.)
- Sproeidichtheid (S): Het maatgevende sproeivlak zal het stapelmagazijn, in de vorm van daknet en stellingsprinklers betreffen. Conform FM 7-29 dienen deze gebalanceerd, dus gelijktijdig aan te springen.
- De sproeihoeveelheid dient in het UpD van de sprinklerinstallatie bepaald te worden. Als reële richtwaarden gelden:
 - Rek: $8 \times 230 \text{ dm}^3/\text{min} = 1.840 \text{ dm}^3/\text{min}$
 - Daknet: $10 \times V_{0,5} \times 360 = 2.546 \text{ dm}^3/\text{min}$Totaal: 4,4 m³/min. Aangehouden is 5 m³/min
- Veiligheidsfactor (V): Voor de opslag wordt – worst case – uitgegaan van minimaal aan 2 zijden of meer open is (worst case). Daarmee is de veiligheidsfactor 3.
- Beschermingsfactor (f): ADR 3 – stoffen: Veiligheidsfactor = 0,25.
 - Voor ADR 8 stoffen is dit 0,5
 - Voor ADR 3 stoffen is dit maar 0,25.Aangehouden is een factor van 0,5.

Op basis van het bovenstaande bedraagt de benodigde bluswateropvangcapaciteit:

$$B * S * V * f = 60 * 5 * 3 * 0,5 = 450 \text{ m}^3.$$

Hierin wordt voorzien.

Voor beide compartimenten kan wordt volstaan met hetzelfde bluswateropvangreservoir. Uitgangspunt is immers dat maar 1 compartiment gelijktijdig in brand is.

De vloer van deze voorziening wordt vloestofdicht uitgevoerd overeenkomstig BRL SIKB 7700 of AS6700 inspection certificate according AS6700

8.7.2. Risico-analyse

De bovenstaande voorzieningen zijn gebaseerd op onderstaande risico-analyse

In de beide compartimenten wordt een automatische sprinklerinstallatie gerealiseerd, overeenkomstig voorschrift 4.8.1 van PGS 15.

PGS 15 beschrijft de best beschikbare technieken voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen. PGS 15 is, voor onderhavige inrichting, niet rechtstreeks werkend. In een afgegeven beschikking (Wabo-omgevingsvergunning milieu) kunnen voorschriften uit/gebaseerd op de PGS 15 worden opgenomen.

Bij de aangegeven voorzieningen in paragraaf 8.6.1 is aangesloten bij PGS 15. Het brandbestrijdingssysteem (VBB), in casu de sprinklerinstallatie is overeenkomstig PGS 14.

De aard, omvang en werking van de sprinklerinstallatie is overeenkomstig FM-datasheets en wordt beschreven in een nog op te stellen UpD van de sprinklerinstallatie dat ter goedkeuring aan het bevoegd gezag wordt voorgelegd, voordat met de aanleg ervan wordt begonnen.

Deze risicoanalyse beschrijft de maximale risico's van een brand van de opgeslagen gevaarlijk stoffen en de noodzakelijke beveiligingsmaatregelen om de effecten van een dergelijke brand te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

De risico-analyse bestaat uit:

- Identificatie van de risico's;
- Evaluatie van de risico's;
- Bepaling maatregelen en beveiligingen;
- Vaststellen van de overblijvende bedrijfseconomische gevolgen

In de twee compartimenten worden gevaarlijke stoffen opgeslagen. De navolgende risico's (brandscenario met maximaal effect) zijn geïdentificeerd:

- Brand in één van de twee compartimenten;
- Uitstroom van brandend product-/bluswater;
- Brand in de hal, in de directe nabijheid van het opslaggebied.

Het betreft risico's met een brandscenario's met een maximaal effect. Overige risico's zijn niet maatgevend in relatie tot de keuze en dimensionering van de brandbeveiligingsinstallatie en beheersbaarheid van brand.

Om te voorkomen dat zich mogelijk onverenigbare combinaties voordoen wordt daar waar noodzakelijk, vakscheiding, toegepast. In dit kader is tevens van belang dat bluswater niet van het ene in het andere compartiment kan geraken.

Binnen het PGS-gebied zijn brandbare en ontvlambare goederen opgeslagen. Gelet op deze situatie geldt dat zonder brandbeveiligingsmaatregelen voor alle 3 geïdentificeerde risico's een brand leidt tot een onbeheersbare situatie, waarbij de brand zich snel zal verspreiden.

Dit leidt onvermijdelijk tot de situatie dat het hele pand verloren zal gaan.

Daarnaast zullen chemicaliën (gevaarlijke stoffen) kunnen uitstromen (product-uitstroom) en mogelijk tot ongewenste reacties leiden (chemische reacties, ontledingsreacties, vorming toxische gassen). Dit effect wordt versterkt door bluswater, dat een brand in de Lakstraat of daarbuiten verder kan verspreiden.

Gelet op de geïdentificeerde risico's is er primair voor gekozen om de compartimenten bouwkundig en constructief volledig te scheiden van de rest van de nieuwe Lakstraat. De compartimenten worden 120 minuten brandwerend afgescheiden van de rest van de hal. Het betreft een tweezijdige brandwerendheid (van binnen naar buiten en van buiten naar binnen). De brandwerendheid van buiten naar binnen voorkomt een branddoorslag vanuit de Lakstraat naar de opslag van gevaarlijke stoffen..

Daarnaast worden beide compartimenten eveneens 120 minuten brandwerend van elkaar gescheiden.

Beide compartimenten kennen voorts een gescheiden bluswaterafvoer/productafvoer.

Het opslagen worden uitgevoerd met een vloeistofdichte vloer, met opstaande rand, die voldoende is voor product-opvang.

Conform voorschrift 4.5.1 van PGS 15 is voor het PGS-gebied een beschermingsniveau 1 vereist en wordt voorzien in een brandbeveiligingsinstallatie, in de vorm van automatische sprinklerinstallatie.

Gelet op de aard van de stoffen wordt een schuimvormend middel toegevoegd aan de sprinkler.

Voor de selectie van het sprinklersysteem is de verpakkingsgroep niet direct aan de orde, maar wordt gekeken naar vlampunt en kookpunt (gevaarenklasse). Ook de verpakkingsgrootte speelt geen rol, wel kan het verpakkingsmateriaal een rol spelen.

Deze aspecten hebben invloed op de wijze van uitvoering/inrichting van de sprinkler, maar niet op de toepassing van een sprinklerconcept, dat als beveiligingsmaatregel voor het maatgevend brandverloop is aangegeven.

Voor de sprinklerinstallatie in de opslagen, maar ook voor de gehele uitbreiding van de Lakstraat, geldt dat dit een gecertificeerde sprinkler is, op basis van FM-voorschriften. De sprinkler wordt dusdanig uitgevoerd dat een beginnende brand door de aanwezige sprinkler geblust wordt, in een vroeg stadium derhalve. Zodra een sprinklerkop is geactiveerd vindt alarmering plaats, waardoor de ontruimingsoperatie en het repressieve traject snel gestart kan worden.

Het brandveiligheidsconcept, als hierboven beschreven, gaat derhalve uit van:

- Optimale fysieke scheiding tussen opslag gevaarlijke stoffen en omliggende hal;
- Fysieke scheiding tussen de twee compartimenten voor gevaarlijke stoffen zowel qua opslag als qua bluswater/productafvoer;
- Blussende sprinklers in de Lakstraat als in de opslag gevaarlijke stoffen, waarbij in de opslag een schuimblussing plaats vindt;
- Gedurende de sproeitijd zal geconstateerd worden of repressief optreden van de brandweer noodzakelijk is. Hierbij is voldoende bluswatercapaciteit voorradig, als voorgaand reeds beschreven.

Middels het beschreven concept, bestaande uit bouwkundige voorzieningen en sprinklerinstallatie wordt een beginnende brand in een vroeg stadium door een automatische sprinklerinstallatie ontdekt en bestreden.

De sprinklerinstallatie heeft als doel om de brand te blussen dan wel onder controle te houden, zodat deze blijft in het compartiment, waarin deze is ontstaan. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de inhoud van het compartiment. Dit is een geaccepteerde consequentie.

Voor de nieuwe Lakstraat, die uitgevoerd is als 1 groot brandcompartiment, wordt uitgegaan van een blussende werking van de sprinkler, dan wel een beheersing van de brand binnen het geactiveerde sprinkler-gebied.

Gedurende de sproeitijd zal geconstateerd worden of repressief optreden van de brandweer noodzakelijk is. Hierbij is voldoende bluswatercapaciteit voorradig.

Als aangegeven wordt op basis van deze risicoanalyse voor aanleg van het sprinklersysteem een concrete uitwerking gegeven in een UpD van de sprinklerinstallatie, waarin in detail het niveau van de sprinklerbeveiliging in de opslag van de gevaarlijke stoffen is beschreven. Dit UpD zal aansluiten bij FM-voorschriften.

Overigens wordt voor de gehele Lakstraat Uitbreiding in het kader van zowel de bouwvoorschriften (gelijkwaardigheid grote brandcompartimenten) als vanuit verzekeraar, voor gevaarlijke stoffen een UpD uitgewerkt en voorzien van een geldig inspectiecertificaat dat is afgegeven op grond van het CCV-inspectieschema Vastopgestelde Brandbeheersings- en Brandblussystemen. Het UpD van de opslag gevaarlijke stoffen in het nieuwe opslaggebouw Lakstraat Uitbreiding maakt hier integraal onderdeel van uit en zal derhalve ook CCV-gecertificeerd worden.

8.8. PGS-containers Lakstraat – huidige situatie

In de huidige lakstraat zijn op de begane grond 12 containers geplaatst (betreedbaar) met een WBDBO van 60 minuten, elk, overeenkomstig PGS 15 (opslag tot 10 ton) - nr 6 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. In deze containers vindt opslag van lakken plaats, geconditioneerd.

De containers zijn elk voorzien van gekoppelde rookmelders. Bij brandmelding sluiten de deuren alle 12 containers en schakelt ventilatie uit.

8.9. PGS-containers Lakstraat - uitbreiding

In de nieuwe lakstraat wordt op de begane grond een zelfde containerpark geplaatst als in de huidige lakstraat: 12 containers met een WBDBO van 60 minuten elk, overeenkomstig PGS 15 (opslag tot 10 ton) - nr 7 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. In deze containers vindt opslag van lakken plaats, geconditioneerd.

De containers zijn elk voorzien van gekoppelde rookmelders. Bij brandmelding sluiten de deuren alle 12 containers en schakelt ventilatie uit.

8.10. Reststoffendepot

Vrijkomende reststoffen in en bij het productieproces worden gescheiden (zie hoofdstuk 15) ingezameld en afgevoerd. Dit gebeurt zo veel mogelijk vanaf de plaatsen waar de reststoffen ontstaan. Van (afgevoerde) afvalstoffen worden registraties bijgehouden.

Gevaarlijke reststoffen, die niet direct worden afgevoerd, worden centraal ingezameld in het reststoffendepot. Dit depot is gesitueerd ten noorden van huidige Pershal, nr 8 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

Het betreft een open opslag bestaande uit, met een totale opslagcapaciteit van 10 ton:

- 2 DUPA-containers, voor de opslag van elk 2.500 kg aan gevaarlijke stoffen. De containers voldoen aan productopvang en brandwerendheid aan PGS 15;
- 2 open trailers voor kortstondige opslag. Dagelijks tot wekelijks worden deze afgevoerd, waarbij een lege trailer geplaatst wordt. Op de trailers worden geen lege gasflessen opgeslagen, noch vindt hier opslag plaats van reststoffen met ADR-stoffen 4.1 t/m 4.3 (zelfontbrandend en peroxiden);

- De afstand van de trailers tot aan omliggende bebouwing bedraagt 15 m.. Het gebied rond de trailers is 15 m vrij van gebouwen en andere brandbare materialen. Overwogen kan worden om deze afstand te reduceren, waarbij dan ter plaatse een brandwerende voorzieningen geplaatst worden:
 - WBDBO 60 min: de afstand wordt terug gebracht tot 0 m
 - WBDBO 30 min: de afstand wordt terug gebracht tot 5 m.
- De opslag is voorzien van een calamiteitenbuffer met afsluiter, om afstroming van gemorst product via het riool te voorkomen.

Overige reststoffen die niet direct worden afgevoerd, worden hier ter plaatse in open (tenzij anders vermeld) verzamelcontainers gescheiden opgeslagen:

- A-hout
- B-hout (afgedicht)
- Plastic
- Folies
- Papier/karton
- Overig.

8.11. Centrale opslag gasflessen

Op het middenterrein is een centrale opslag van gasflessen gesitueerd - nr 9 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

Vanuit deze opslag worden diverse gasflessenbatterijen in de inrichting bevoorraad.

De opslaglocatie is gerealiseerd met inachtneming van de minimumafstand tot omgevingsobjecten en voorzien van een brandmuur, als bepaald in PGS 15.

De opslag betreft een mix van volle als lege emballage gebruikt, met in totaal een maximaal volume van 5 m³. Het betreft stikstof, zuurstof, argon, acetyleen, kooldioxide en menggassen.

8.12. Bovengrondse propaantank

Ten behoeve van de verwarming van de portiersloge is een bovengrondse propaantank aanwezig met een inhoud van 5 m³ (afgerond) - nr. 10 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. Deze tank wordt circa 2-3 per jaar gevuld.

De tank valt onder de rechtstreekse werking van het activiteitenbesluit, paragraaf 3.4.1 – artikel 3.27 en 3.28, alsmede aan paragraaf 3.4.1 Regeling algemene regels voor inrichtingen – artikelen 3.28 t/m 3.31.

Binnen 20 m bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten, zie ook hoofdstuk 13)

Voor de uitbreiding van VDL Nedcar worden geen additionele solitaire propaantanks voorzien.

8.13. Kalkmelktank(s)

Aan de noordzijde van de huidige lakstraat is een bovengrondse kalkmelktank met een opslagcapaciteit van 18 ton geplaatst (kalkpoeder) ten behoeve van de lakvoorbereiding/waterzuivering in de huidige Lakstraat - nr 11 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

Bij de realisatie van de nieuwe Lakstraat wordt deze tank verplaatst naar de noordzijde van de nieuwe Lakstraat. Ter plaatse zijn dan 2 bovengrondse kalkmelktanks aanwezig van elk 18 ton – nr 11 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

Het betreft stalen tanks.

In bijlage C bij het Wabo-dossier zijn de tanks getoetst aan de PGS-richtlijnen, Bijlage C bij 20190128-R100-02.

8.14. Opslag voorbehandeling en waterzuivering Lakstraat – huidig (Lakstraat Noord)

8.14.1. Algemeen

De begane grond Lakstraat-Noord is ingericht voor de procesgebonden voorraad- en vluchttanks van de voorbehandeling en waterzuivering, beiden met chemicaliënopslag. Deze chemicaliënopslag is aangegeven als nr. 12 tekening 1914-0-B15 - Wabodossier.

De voorbehandeling omvat een proces waarbij de te lakken body's door een aantal baden worden geleid:

- ontvettingsbad;
- fosfateringsbad en
- EC (electrocoat)-bad,

afgewisseld met baden met schoon water. Deze proces baden hebben een inhoud van 180-220 m³ en zijn gesitueerd op de eerste verdieping van de Lakstraat.

De baden van de voorbehandeling zijn voorzien van vluchttanks met een inhoud van elk 200 m³ (3 vluchttanks). Deze zijn gesitueerd op de begane grond van de Lakstraat. Tevens zijn hier buffertanks gelegen voor waterige vloeistoffen uit de voorbehandeling, ter verwerking in de waterzuiveringsinstallaties. Het betreft 2 tanks van 100 m³ en 12 (4-stuks gekoppeld) tanks van 25 m³.

Op de begane grond Lakstraat-Noord zijn tevens de decentrale waterzuiveringsunits gelegen, waarmee het afvalwater van de Lakstraat wordt gezuiverd, voordat het via de bedrijfsriolering wordt afgevoerd.

De beschreven voorraadtanks, vluchttanks, waterzuiveringsinstallaties en bijhorende opslage van chemicaliën zijn gelegen binnen een vloeistofkerende bak, waarin een compartimentering is aangebracht. De opslagtanks worden vanaf een losplaats centraal gedoseerd aan de tanks. Deze losplaats is (en wordt, bij bouw nieuwe lakstraat dient deze verplaatst te worden) vloeistofkerend uitgevoerd en verbonden met de vloeistofkerende - gecompartmenteerde- bak van de Lakstraat Noord, zodat eventueel gemorst product bij het lossen in deze bak loopt.

Onderstaand is de opslag van gevaarlijke stoffen van de voorbehandeling en waterzuivering opgenomen.

8.14.2. Opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling

Aan de baden worden chemicaliën gedoseerd vanuit voorraadtanks/IBC's op de begane grond. In tabel 8.4 is een overzicht opgenomen.

Tabel 8.4 Opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling

Proces	Opslagmedium	Hoeveelheid in m ³
Ontvetting	Vorraadtank	10
Fosfatering	Vorraadtank	2 x 10 & 1 x 15
	IBC	15 x 1 m ³
Electrocoat	Vorraadtank	2 x 20
	IBC	6 x 1 m ³
Azijnzuur (30%)	IBC a 0,5 m3	
Salpeterzuur (53%)	Vat a 200 l	0,2 m ³
Salpeterzuur (9%)	IBC a 1 m3	1
Diversen (butylglycol, parmetol, butoxypropanol)	Vaten, blikken	0,5 m ³

8.14.3. Opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering

In onderstaande tabel 8.5 is de opslag van gevaarlijke stoffen van de waterzuivering opgenomen

Tabel 8.5 Opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering

Proces	Opslagmedium	Hoeveelheid in m ³
Zoutzuur (30%)	Tank	19 & 0,375 (t.b.v. demi-installatie)
Natriumhydroxide (33%)	Tank	14 & 0,2 (t.b.v. demi-installatie)
Ijzerchloride (40%)	Tank	14
Organosulfide (41%)	IBC a	2 x 1 m ³
Lakslib	Containers	3 x 20 m ³

Dit overzicht is exclusief “aanmaaktanks”, die als onderdeel van de procesinstallatie worden beschouwd.

Zowel voor de opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling als voor de opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering geldt dat de opslag van IBC's, vaten en blikken plaatsvindt overeenkomstig PGS 15.

In bijlage C bij het Wabo-dossier zijn de tanks getoetst aan de PGS-richtlijnen, Bijlage C bij 20190128-R100-02.

8.15. Opslag voorbehandeling en waterzuivering Lakstraat – uitbreiding

8.15.1. Algemeen

De begane grond aan de noordzijde van de nieuwe lakstraat wordt, overeenkomstig de bestaande Lakstraat Noord, als beschreven in paragraaf 8.14, uitgevoerd nr. 13 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. De processen en werkwijze zijn gelijk aan de bestaande lakstraat. Ook hier is sprake van het plaatsen van de tanks en installaties in een vloeistofkerende bak en een vloeistofkerende losplaats, die verbonden is met de vloeistofkerende bak, waar de installaties en tanks – gecompartmenteerd- in worden geplaatst.

Dit systeem wordt volledig losgekoppeld van het systeem in de huidige Lakstraat Noord, als beschreven in paragraaf 8.14.

De opslag van de nieuwe voorbehandeling en waterzuivering is daarmee gelijk aan die van de huidige Lakstraat, en in de onderstaande paragrafen opgenomen.

8.15.2. Opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling

Aan de baden worden chemicaliën gedoseerd vanuit voorraadtanks/IBC's op de begane grond. In tabel 8.6 is een overzicht opgenomen.

Tabel 8.6 Opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling

Proces	Opslagmedium	Hoeveelheid in m ³
Ontvetting	Vorraadtank	10
Fosfatering	Vorraadtank	2 x 10 & 1 x 15
	IBC	15 x 1 m ³
Electrocoat	Vorraadtank	2 x 20
	IBC	6 x 1 m ³
Azijnzuur (30%)	IBC a 0,5 m ³	2 x 0,5 m ³
Salpeterzuur (53%)	Vat a 200 l	0,2 m ³
Salpeterzuur (9%)	IBC a 1 m ³	1
Diversen (butylglycol, parmetol, butoxypropanol)	Vaten, blikken	0,5 m ³

8.15.3. Opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering

In onderstaande tabel 8.7 is de opslag van gevaarlijke stoffen van de waterzuivering opgenomen

Tabel 8.7 Opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering

Proces	Opslagmedium	Hoeveelheid in m ³
Zoutzuur (30%)	Tank	19 & 0,375 (t.b.v. demi-installatie)
Natriumhydroxide (33%)	Tank	14 & 0,2 (t.b.v. demi-installatie)
Ijzerchloride (40%)	Tank	14
Organosulfide (41%)	IBC a	2 x 1 m ³
Lakslib	Containers	3 x 20 m ³

Dit overzicht is exclusief "aanmaaktanks", die als onderdeel van de procesinstallatie worden beschouwd.

Zowel voor de opslag gevaarlijke stoffen voorbehandeling als voor de opslag gevaarlijke stoffen waterzuivering geldt:

- Opslag in tanks (staal, resp. kunststof) overeenkomstig PGS 31
- Opslag van IBC's, vaten en blikken plaatsvindt overeenkomstig PGS 15.

8.16. Bovengrondse argontank en koolzuurtank - huidig

Op het midden-terrein ter plaatse van de grote reclame-mast zijn een bovengrondse argontank van 3,1 m³ (waterinhoud) en een koolzuurtank 5,5 m³ (waterinhoud) gesitueerd ter ondersteuning van de lasprocessen in de bodyshop nr. 14 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

De tanks kennen een doorzet op jaarbasis van:

- Argontank: 65.000 kg;
- Koolzuurtank: 35.000 kg.

De tanks voldoen aan PGS 9.

8.17. Bovengrondse argontank en koolzuurtank - uitbreiding

Ook voor de nieuwe bodyshop wordt een bovengrondse argontank en koolzuurtank voorzien, ter ondersteuning van de lasprocessen. De ligging is op tekening weergegeven, ter indicatie en kan wijzigen op basis van de feitelijke realisatie van de bodyshop - nr 15 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

De tanks voldoen aan PGS 9.

Tabel 8.8 Argon- en koolzuurtank - uitbreiding

Tank	Inhoud (waterinhoud) in m ³	Doorzet op jaarbasis in kg
Argontank	5	80.000
Koolzuurtank	8	50.000

8.18. Opslag accu-batterijen (t.b.v. elektrische auto's)

Naast auto's met een conventionele verbrandingsmotor zullen elektrische auto's gemaakt gaan worden. Deze worden voorzien van een accu-pakket, bestaande uit lithium-ion accu's. Lithium-ion batterijen zijn gevaarlijke stoffen, overeenkomstig het ADR en Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Deze batterijen vallen niet onder de werkingssfeer van PGS 15.

Op dit moment is er geen regelgeving beschikbaar voor de opslag van deze batterijen en is alleen een handreiking beschikbaar.

De batterijen kunnen opwarmen, waarbij de reactie zichzelf versterkt. Oorzaken:

- Productiefout;
- Vallen, beschadiging tijdens transport.
- Overladen en/of te hoge bedrijfstemperatuur.

Een eenmaal ontbrande batterij is lastig te blussen en kan leiden tot een "thermal runaway" bij naastgelegen batterijen. Een brand is nagenoeg niet blusbaar en zal meerdere dagen duren, waarbij giftige stoffen kunnen vrijkomen.

De batterijen (ca 600 kg/per stuk, onverpakt) worden adequaat verpakt aangevoerd in speciaal daarvoor ontwikkelde emballage. Door de BHV-organisatie zijn testen uitgevoerd in relatie tot het vallen/aanrijden. Hieruit blijkt dat ten gevolge van de wijze van verpakking geen brand ontstaat.

De lithium-ion batterijen worden just-in-time aangeleverd en geplaatst op het WoW. De trailers verblijven hier maximaal 2 tot 3 dagen, op basis van het first-in – first out-principe. Er is sprake van maximaal 25 trailers. Per trailer kunnen 28-30 batterijen worden opgeslagen.

Op het WoW wordt een aparte locatie ingericht voor de stalling van trailers met lithium-ion-batterijen, nr 16 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier. Het betreft een terrein van ca 60 bij 60 m.

Deze locatie wordt aan alle zijden 10 m vrij gehouden van andere trailers en/of brandbare stoffen, waarmee wordt aangesloten bij hoofdstuk 5 uit de Handreiking Opslag Li-ion energiedragers (accu's en batterijen) – jan 2019.

De batterijen blijven tijdens de opslag in hun originele verpakking.

Binnen de bedrijfsorganisatie van VDL Nedcar is altijd sprake van een minimale bezetting van 2 personen bij de bewaking. Het WoW-terrein, waar ook de trailers met lithium-ion batterijen worden opgeslagen, wordt voorzien van permanent toezicht middels een camerabewaking en/of infrarood-detectie. Een calamiteit wordt daarmee snel en adequaat ontdekt.

De opslag is aan alle kanten vrij bereikbaar.

Op het buitenterrein zijn 2 calamiteitencontainers aanwezig voorzien van een storch-koppeling, waarop een brandweerslang kan worden aangesloten. Mocht een Lithium-ion accu ontbranden, wordt deze in de calamiteitencontainer geplaatst en via de storch-koppeling onder water gezet. De accu kan hier dan tot meerdere dagen verblijven, zodat deze gecontroleerd uitbrand/afkoelt.

In overleg met de brandweer wordt, bij inrichting van de WoW-locatie voor de stalling van de trailers met batterijen, de exacte locatie van deze calamiteitencontainers afgestemd.

Vanuit de WoW / danwel rechtstreeks vanaf inkomende vrachtwagen worden de batterijen via de unloading-docs aangeboden aan het productieproces, waarbij er derhalve steeds een dagvoorraad van deze batterijen in de Montagehallen aanwezig zal zijn. Vooralsnog betreft dit 70 batterijen, die per Montagehal aanwezig zijn. De vrachtwagens met delen van de dagvoorraad worden bij aanvang van de dienst bij het betreffende unloading doc geplaatst. Na afloop van productiedienst zijn in de unloading docs geen trailers met batterijen aanwezig (alleen tijdens productie kunnen hier trailers met batterijen staan – dan is er altijd toezicht door aanwezigheid personeel).

Indien het aandeel elektrische auto's toeneemt, kan overwogen worden om een separate, geconditioneerd fysieke opslag in te richten, op basis van de dan ontwikkelde regelgeving.

8.19. Opslagcontainers – pur huidige situatie

In de huidige Montagehal is een opslagplaats ingericht voor de opslag van isocyaan en polyol. Dit betreft schuimmiddel, ten behoeve van het vullen van holle ruimten in de auto. Er zijn 4 containers aanwezig, elk met een maximale opslag van 2.500 kg, waarin 1-m³ IBC's aanwezig, nr 17 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

De containers zijn uitgevoerd overeenkomstig PGS 15 – hfst 3.

8.20. Opslagcontainers – pur uitbreiding

In analogie aan de huidige situatie is in de nieuwe Montagehal eveneens een opslag voor de opslag van isocyaan en polyol voorzien. De opslag bestaat eveneens uit 4 containers, elk met een opslag van maximaal 2.500 kg, met 1-m³ IBC's, nr 18 tekening 1914-0-B15 - Wabo-dossier.

Ook deze containers zullen worden uitgevoerd overeenkomstig PGS 15 – hfst. 3.

8.21. Overig

8.21.1. Decentrale opslagen en dagvoorraad

Additioneel ten opzichte van de aangegeven opslagen in dit hoofdstuk vindt – verspreid door de gehele inrichting- opslag van gevaarlijke stoffen plaats in kleine hoeveelheden:

- Veiligheidskasten voor de opslag van chemicaliën, overeenkomstig PGS 15, paragraaf 3.3. (Opmerking: in deze paragraaf is een onderscheid gemaakt tussen kasten voor 2006 en na 2006). Bij de betreffende opslagen zijn chemiekaarten aanwezig van de opgeslagen stoffen;
- Vatenopslag, zoals oliën in werkplaatsen, in lekbak op of vloeistofkerende vloer.

Daarnaast zijn, eveneens verspreid in de gehele inrichting, dagvoorraden aan stoffen aanwezig in:

- bulkcontainers (dubbelwandig);
- bulkcontainers in lekbak;
- gasflessen en flessenbatterijen ten behoeve van onder andere laswerkzaamheden;
- bijvulling van airco-vloeistoffen, antivries, koudemiddelen en dergelijke.

De locaties van deze kleine opslagen en dagvoorraden kunnen wijzigen en zijn derhalve niet op tekening weergegeven.

De locaties zijn bekend bij de betreffende lijnmanagers. Uitgangspunten bij de kleine opslagen zijn:

- maximaal 2 brandveiligheidskasten (als bedoeld in paragraaf 3.3. van PGS 15) per ruimte;
- maximaal 8 vaten boven 1 lekbak.

De totale hoeveelheid is < 2% van de hoeveelheid in de centrale opslagen.

8.21.2. Materiaal-voorbereidingsruimten Lakstraat (niet opslag)

Op de begane grond in de huidige Lakstraat zijn 3 materiaalvoorbereidingsruimten aanwezig:

- doseersysteem UBC;
- oude lakvoorbereiding;
- nieuwe lakvoorbereiding.

In deze ruimten is de dagvoorraad aan afdichtingsmaterialen, lakken en spoelverduuners aanwezig, als onderdeel van de procesinstallaties (pompen). De twee ruimten lakvoorbereiding zijn uitgevoerd als aparte compartimenten met een brandwerendheid van 60 minuten brandwerend¹⁰.

In de nieuwe lakstraat worden materiaalvoorbereidingsruimten ingericht, gelijk aan de huidige Lakstraat. Gelet op de afstand tot omliggende gebouwen zijn (vooralsnog) geen additionele eisen ten aanzien brandoverslag noodzakelijk¹¹.

In onderstaande tabel 8.9 is -ter informatie- een overzicht opgenomen van de aanwezige voorraden.

¹⁰ De lakvoorbereidingsruimte in Lakstraat Zuid is richting de brandweerkazerne uitgevoerd met een WBDBO van 120 over de gehele lengte van de lakvoorbereidingsruimte + 7 m. Dit om brandoverslag naar deze brandweerkazerne te voorkomen.

¹¹ Indien bij de detail-engineering blijkt dat voorzieningen noodzakelijk zijn, al dan niet op verzoek van de verzekeraar, dan worden deze te zijner tijd in het ontwerp geïntegreerd. Uitgangspunt is en blijft dat brandoverslag naar omliggende gebouwen voorkomen blijft.

Tabel 8.9 Dagvoorraden materiaalvoorbereidingsruimten

Omschrijving	Huidige Lakstraat	Lakstraat Uitbreiding
Werkketels (*)	40 stuks – 60 m ³	40 stuks – 60 m ³
Dagvoorraad bij werkketels	90 stuks – 90 m ³	90 stuks – 90 m ³
Dagvoorraad clearcoat, filler en try-outs	12 stuks – 60 m ³	12 stuk – 60 m ³
Opvangtanks voor demi-mix en spoelverdunner	2 stuks – 12 m ³	2 stuks- 20 m ³
Dagvoorraad Spoelverdunner in tanks en vaten	60 m ³	60 m ³

(*): van waaruit lakken/spoelverduunners aan de proceslijnen worden gedoseerd, inclusief voorraadcontainer.

Totale inhoud ca 1,5 m³

9. Bodembescherming

9.1. Bodem-0-situatie

In het kader van de omgevingsvergunning milieu moet de kwaliteit van de bodem van de inrichting worden vastgesteld. Het doel van deze zogenaamde nulsituatie is het vastleggen van het referentieniveau van de feitelijke bodemkwaliteit (grond en grondwater), als toetsingsgrond voor eventuele toekomstige verontreinigingen.

9.1.1. Huidige inrichting

Reeds in 1995 is, in het kader van de toen verleende milieuvergunning, voor het gehele VDL Nedcar-terrein de kwaliteit van de bodem en het grondwater onderzocht en vastgelegd. Aanvullend daarop zijn een aantal bodemonderzoeken en -saneringen uitgevoerd.

VDL Nedcar bv. heeft in juli 2009 de evaluatie van de bodemsaneringsoperatie voor het inrichtingsterrein afgerond met een "Rapportage Evaluatie Bodemkwaliteit NedCar te Born" (Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., 24 juli 2009, rapportnr. 200703065-13)

In de vigerende milieuvergunning, voorschrift D5, moet, als op enig moment de (verontreiniging)situatie van de bodem door bijvoorbeeld sanerende maatregelen is gewijzigd ten opzicht van de vastgelegde bodem-0-situatie, die wijziging aan het bevoegd gezag worden overlegd. De Rapportage Evaluatie Bodemkwaliteit is in dit kader aan het bevoegd gezag voorgelegd en maakt daarmee integraal onderdeel uit van de bodem-0-situatie van het bestaande bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Een en ander is bevestigd bij schrijven van 19 oktober 2009, kenmerk CAS200900007248, DOC200900113504 van de Provincie Limburg. Dit schrijven is -ter informatie- bij het Wabo-dossier gevoegd.

Het oorspronkelijk bodem-0-onderzoek uit 1995 maakt onderdeel uit van de Rapportage Evaluatie Bodemkwaliteit. Met deze rapportage Evaluatie bodemkwaliteit ligt de bodem-0-situatie voor het bestaande deel van de inrichting vast. Deze rapportage is bijgevoegd bij deze aanvraag.

In het kader van het PIP/MER – omgevingsvergunningen is door Antea een vooronderzoek Bodem uitgevoerd, vooronderzoek bodem, rapportnr. 0432287.116 d.d. 09-03-2020. Dit onderzoek is opgenomen in het Wabo-dossier en maakt geen deel uit van aanvraag/vergunning.

In het onderzoek is vastgesteld dat op een tweetal locaties op het bestaande terrein van VDL Nedcar mogelijk PFAS is gebruikt. Het onderzoek naar deze stof(groep) in de bodem en het grondwater is een zeer actuele ontwikkeling (juli 2019) in het beleidskader van bodemonderzoek.

Voor deze twee locaties wordt derhalve een aanvullend onderzoek naar het voorkomen van PFAS uitgevoerd. De resultaten worden toegevoegd aan de bodem-0-situatie.

De twee locaties omvatten:

- Huidige brandweerkazerne, waar ten gevolge van oefenactiviteiten mogelijk PFAS in de bodem terecht is gekomen;
- Voormalige opslag reststoffen, dat door brand is verwoest. Bij het blussen destijds zijn geen verontreinigingen in de bodem aangetoond. Evenwel is destijds niet op PFAS onderzocht.

Voor nieuwe activiteiten op het bestaande terrein van de inrichting, zoals deze thans worden aangevraagd, die in potentie bodembedreigend zijn, wordt gelijktijdig met het bodemonderzoek ten behoeve van de omgevingsvergunning bouwen (uitgestelde indieningsvereiste, zie paragraaf 9.1.2), specifiek de bodem-0-situatie vastgelegd door middel van een bodemonderzoekstraject op basis van NEN 5740.

Dit betreft in ieder geval:

- Nieuw opslaggebouw gevaarlijke stoffen Lakstraat Nieuw.

Opgemerkt wordt dat bij de realisatie van de nieuwe Lakstraat het huidige opslaggebouw V15 wordt verwijderd. Ter plaatse zal een verificatieonderzoek naar de bodemkwaliteit worden uitgevoerd (eindonderzoek).

9.1.2. Uitbreiding van de inrichting

Voor de terreinen buiten de inrichting is door Antea een vooronderzoek uitgevoerd, als bovenstaand reeds aangegeven.

Uit dit vooronderzoek blijkt dat de uitbreidingen overwegend agrarisch gebied/bos met semi-verharde wegen omvatten (huidig gebruik):

- Wolfrath;
- Pasveld;
- Yard E;
- IPS;
- Overig.

Deze terreinen zijn uit oogpunt van mogelijke bodemverontreiniging gekwalificeerd als onverdacht. Delen van de locaties zijn in het kader van terreinoverdracht verkennend onderzocht, waarbij de onderzoeksinspanning niet altijd volledig aansluit bij de voorgenomen ontwikkeling.

De enige potentiële bronnen van bodemverontreiniging zijn een enkele boomgaard (gebruik bestrijdingsmiddelen) en terreinverhardingen/ wegen.

Voor de te ontwikkelen terreinen wordt steeds voorafgaand aan de bouw van een bouwwerk (uitgestelde indieningsvereiste) een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij dit onderzoek zal ook naar specifieke bodembedreigende activiteiten worden gekeken, vanwege de door VDL Nedcar ter plaatse te realiseren activiteiten.

De resultaten van dit onderzoek worden dan aan de bodem-0-situatie van het gehele Nedcar-terrein toegevoegd.

In analogie met het huidig terrein geldt dat bij de uitgevoerde onderzoeken het aspect PFAS in onvoldoende mate betrokken is. Dit wordt bij de uit te voeren onderzoek steeds meegenomen.

NB: Ook de resultaten van uit te voeren onderzoeken voor de aanleg van infrastructuur (voor zo ver relevant voor de inrichting van VDL Nedcar), terreinverhardingen en omleggen beken (eveneens voor zover relevant) worden aan de bodem-0-situatie toegevoegd.

9.2. Bodembeschermende voorzieningen

VDL Nedcar beschikt over een bodemrisico-checklijst, op basis waarvan een verwaarloosbaar bodem-risico aanwezig is op het bestaande terrein.

Voor de uitbreiding geldt dat alle potentieel bodembedreigende activiteiten met een verwaarloosbaar bodemrisico worden gerealiseerd.

De bodemrisicochecklijst is een dynamisch document, waaraan nieuw gerealiseerde activiteiten, als beschreven in deze aanvraag worden toegevoegd. Bij het Wabo-dossier is -ter informatie- de op 13 maart 2020 geldende bodemrisicochecklijst toegevoegd.

Opgemerkt wordt dat voor de Lakstraten geldt dat een groot deel van de installaties op de verdieping is gelegen. Bij eventuele lekkage/calamiteiten zijn daarmee voldoende beschermende voorzieningen getroffen. Daarenboven geldt dat de gehele bestaande lakstraat, alsook straks de nieuwe lakstraat, van een procesbeheersysteem zijn voorzien, met continue monitoring. Een eventuele lekkage/storing/lekverlies in het systeem wordt direct signaleerd, waarna kan worden ingegrepen (incidentenmanagement).

10. Geluid naar de omgeving

De inrichting van VDL Nedcar is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. In het kader van het PIP/MER wordt de thans vigerende geluidzone herzien. Het betreft zowel een herziening van de binnengrens van de zone als van de buitengrens.

Tot het gezoneerde industrieterrein behoren 2 inrichtingen:

- VDL Nedcar, inclusief uitbreiding;
- Distributiecentrum Mitsubishi.

In het kader van het PIP/MER is door Antea een akoestisch onderzoek uitgevoerd, gericht op de benodigde geluidruimte van de voorgestane ontwikkelingen en de daartoe benodigde geluidzone. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande verleende Hogere Grenswaarden, de ruimte om additionele Hogere Grenswaarden te verlenen, rekening houdend met te treffen brongerichte maatregelen bij VDL Nedcar (en DC Mitsubishi), maximale ontheffingscriteria en cumulatie van geluidbronnen.

Dit akoestisch onderzoek is bijgevoegd bij dit Wabo-dossier, Rapport Uitbreiding VDL Nedcar – geluid, Antea Group.

Op basis van dit onderzoek is geluidruimte aan de inrichting van VDL Nedcar toegekend in de (zone)bewakingspunten. Deze aan VDL Nedcar toegekende geluidruimte wordt thans aangevraagd.

Zoals in het akoestisch onderzoek is aangegeven dient VDL Nedcar diverse maatregelen en voorzieningen te treffen om in de situatie na volledige uitbreiding, als aangevraagd, te kunnen blijven voldoen aan de toegekende geluidsbelastingen in de (zone)bewakingspunten.

Deze maatregelen zal VDL gefaseerd treffen:

- VDL Nedcar heeft de huidige situatie akoestisch in kaart gebracht en in een akoestisch model vervat;
- Bij de ontwikkeling van een terrein/gebouw wordt steeds voorafgaand aan de realisatie ervan een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin wordt aangetoond dat met deze ontwikkeling voldaan blijft worden aan de toebedeelde geluidbelasting in de (zone)bewakingspunten, al dan niet met het treffen van voorzieningen/maatregelen. Het treffen van de akoestische voorzieningen/maatregelen loopt daarmee gelijk op met de ontwikkeling van de diverse uitbreidingen op het terrein. Hierbij moet gedacht worden aan navolgende faseringen:
 - Elk van de maatgevende bouwwerken, als genoemd in paragraaf 5.1;
 - Aanleg IPS zuid: WoW;
 - Aanleg Yard per fase:
 - Aanleg GOK;
 - Aanleg WoW;
 - Aanleg parkeerterrein personeelsparkeren.

Opgemerkt wordt dat in het akoestisch rapport van de maatregelen/voorzieningen wordt aangegeven op welke wijze deze handhaafbaar gemonitord/gecontroleerd kunnen worden.

Trillingen

Trillingen buiten de inrichting van wege VDL Nedcar zijn niet te verwachten. De enige significante bronnen op het bestaande bedrijfsterrein zijn de transferpersen in de Pershal. Deze zijn voorzien van een trillingsdempende massa (betonfundering). Vanuit de omgeving zijn hieromtrent nimmer klachten/opmerkingen geuit.

Voor de uitbreiding geldt dat de nieuwe Pershal ter plaatse van de persen, eveneens wordt voorzien van trillingsdempende massa. Hiertoe is voorzien in kelders met een gewapende betonfundering.

11. Luchtkwaliteit

11.1. Emissies

Binnen het bedrijf zijn de navolgende potentiële bronnen voor emissies naar de atmosfeer aanwezig:

Tabel 11.1.1 Potentiële emissies

Emissie	(hoofd)bron
Koolwaterstoffen/VOS	Lakstraat
Stikstofoxiden	Verbrandingsinstallaties
Zware metalen	Lasactiviteiten
Stof	Lakstraat, lasactiviteiten

In het kader van het emissiereductieprogramma KWS 2000 zijn binnen VDL Nedcar de aanwezige oplosmiddelen grotendeels vervangen door watergedragen producten. Hierdoor vindt geen significante uitstoot van geur-emittenten (meer) plaats. Eventuele geuremissie wordt tegengegaan door de uitwassystemen en naverbranders in de Lakstraat.

Voor de uitbreiding van de inrichting, in casu de nieuwe lakstraat, wordt aangesloten bij de huidige lakprocessen, waardoor er geen geur-emissie zal plaatsvinden.

11.1.1. Koolwaterstoffen/VOS

De belangrijkste emissie van Nedcar vormt de uitstoot van koolwaterstoffen. Deze vluchtige organische stoffen (VOS) komen in hoofdzaak vrij in de Lakstraat (> 90%). Deze emissies vinden deels plaats via een aantal centrale verzamelkanalen en deels via separate kanalen (voorbehandeling, WAD-lijnen, roof-paintline). Een en ander is schematisch weergegeven in Bijlage D bij 20190128-R100-02.

Verspreid binnen de inrichting komen VOS-emissies vrij ten gevolge van repair-werkzaamheden.

Het betreft alle emissies van vluchtige organische stoffen uit oplosmiddeleninstallaties die onder de werkingssfeer van afdeling 2.11 van het Activiteitenbesluit (Oplosmiddelen) vallen. Daarnaast zijn op deze emissies BBT-conclusies van toepassing, overeenkomstig artikel 13 lid 7 van de Richtlijn industriële emissies.

Op basis van afdeling 2.11 van het Activiteitenbesluit bedraagt de VOS-emissiegrenswaarde 60 g/m² voor het bestaande bedrijfsterrein (huidige lakstraat) als aangegeven in tabel 2.28a, waarbij het oppervlak is gedefinieerd als het berekende oppervlak van het totale elektroforetisch coatingvlak en het oppervlak van delen die eventueel in latere fasen van het coatingproces worden toegevoegd en met dezelfde coating worden bekleed als voor het desbetreffende product wordt gebruikt, of het totale oppervlak van het in de installatie gecoate product.

In de BBT-conclusies (zie ook hoofdstuk 7) zijn technieken beschreven, waarmee een emissieniveau van maximaal 35 g/m² wordt bereikt. VDL Nedcar heeft de daar opgenomen technieken geïmplementeerd in de bestaande Lakstraat.

Ten tijde van de huidig vigerende milieuvergunning was de VOS-emissie gereguleerd in het Oplosmiddelenbesluit, op basis waarvan een rechtstreeks werkende eis van 45 g/m² gold.

Vanuit een uitvoerig emissieprogramma in de periode 1993-2001 is -in overleg met het bevoegd gezag toegewerkt naar een oplosmiddelenboekhouding, die voldeed aan de eisen uit het Oplosmiddelenbesluit. De totstandkoming hiervan is -ter informatie- opgenomen: Toelichting emissies Lakstraat en totstandkoming oplosmiddelenboekhouding – 20190128-R100-20.

Zoals in de genoemde bijlage aangegeven is de oplosmiddelenboekhouding een rekenmodel waar in de emissie per onderdeel is gedimensioneerd. De input van het model zijn verbruiksgegevens, emissiefactoren en afgevoerd materiaal. De emissiefactoren zijn gebaseerd op laboratoriumproeven en leveranciersgegevens. Op basis van het emissiemeetprogramma, als beschreven in deze bijlage, is het aandeel koolwaterstoffen, dat verbrandt in de Thermische naverbranders bepaald. Dit aandeel wordt steeds verdisconteerd in de oplosmiddelenboekhouding.

De resultaten van de oplosmiddelenboekhouding in de periode 2003-heden geven een emissiewaarde van 11-25 gr/m².

In onderstaande tabel zijn deze emissiewaarden afgezet tegen het normstellend kader.

Tabel 11.1.2 Emissiewaarden vs normstellend kader

Resultaten oplosmiddelenboekhouding 2003-heden	Afdeling 2.11 – Barim (tabel 2.28a)	BBT-conclusies (BAT 80)
11-25 g/m ²	60 g/m ²	35 g/m ²

Voor de bestaande Lakstraat van VDL Nedcar gold op basis van het Oplosmiddelenbesluit een emissiegrenswaarde van 45 g/m². Deze is evenwel van rechtswege overgegaan in een normwaarde van 60 g/m², overeenkomstig het Barim.

Opgemerkt wordt dat in de huidige vergunning een emissieplafond voor de totale emissie van VOS is opgenomen van 1.120 ton/jr.

De emissie in de jaren 2016 t/m 2018 is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 11.1.3 Totale VOS-uitstoot 2016-2018 (bron: e-MJV)

Onderdeel	2016	2017	2018
VOS-emissie in ton/jr	62,7	146,0	110,9

Uit de tabel blijkt dat het emissieplafond ruimt onderschreden blijft in de huidige situatie. Ook na de aangevraagde uitbreiding, waarbij een verdubbeling van de emissie verwacht mag worden, wordt ruim binnen dit emissieplafond gebleven.

11.1.2. NO_x-emissie

De belangrijkste NO_x-bronnen binnen de inrichting (bestaand en uitbreiding) zijn:

- Stookinstallaties;
- Naverbranders lakstraat.

De stookinstallaties (ketels in ketelhuis, decentrale ketels en verwarmingsinstallaties) vallen onder de rechtstreekse werking van het Activiteitenbesluit.

De thermische naverbranders (TNV) in de Lakstraat vormen een significante bron van stikstofemissie. In het kader van de inmiddels vervallen regelgeving omtrent NO_x-emissiehandel en het in dat kader opgestelde monitoringsprotocol, zijn in 2005 geaccrediteerde metingen verricht naar de aan de NO_x-emissie van de TNV's. De resultaten van deze metingen zijn in onderstaande tabel samengevat.

Tabel 11.1.4 Emissie NO_x – naverbranders Lakstraat (huidig)

NO_x- naverbranders lakstraat			
- concentraties: gemeten in december 2005 - elke naverbrander -> 3 * 0.5 uurs gemiddelde			
- met uitzondering Duo-rep en lak 1-2 (indicatief uit periode 1994-1999)			
Een en ander conform Monitoringsprotocol Nox-emissiehandel - versie 9			
TNV	concentratie	debiet	vracht/uur
	(mg/m³ -norm)	(nm³/uur)	(uur)
Duo-rep	49	3300	161,7
Lak-2	43	8050	346,2
EC	89,3	20070	1792,3
Filler -1	109	7015	764,6
Filler -2	94,9	7560	717,4
UBC-1	81,9	7945	650,7
UBC-2	57,5	7740	445,1
WAD 1- 1	58	7560	438,5
WAD 1-2	65,9	7145	470,9
WAD 2-1	86,2	6850	590,5
WAD 2-2	88,8	6410	569,2
Totaal			6947,1
Grensmassastroom gA5			2000
Emissiegrenswaarde	200		

De totale vracht overschrijdt de grensmassastroom als opgenomen in art. 2.5 lid 7 van het Activiteitenbesluit. Elke individuele thermische naverbrander voldoet aan de emissiegrenswaarde.

Door vervanging van de bestaande branders vanuit periodiek onderhoud/"end-of-life" zullen de komende jaren - gefaseerd- nieuwe branders worden geïnstalleerd. Op basis van verkenningen binnen VDL Nedcar is de verwachting dat voor deze branders emissieniveau 's gerealiseerd zullen worden op een niveau dat aansluit bij de WAD-lijnen (60-65 mg/nm³). Dit geldt ook voor de naverbranders in de nieuwe lakstraat.

Voldaan wordt en blijft aan de emissiegrenswaarde voor zowel de TNV's in de huidige lakstraat als in de uitbreiding.

Opgemerkt wordt dat in de Lakstraat ten behoeve van de luchthuishouding gebruik gemaakt wordt van zogenaamde luchtbehandelingskasten (LBK's). Dit betreft open branders, waarover lucht van buiten voorverwarmd wordt. Bij deze verbranding ontstaat NO_x. In het kader van het Monitoringsprotocol NO_x-emissiehandel zijn in 2005 indicatieve metingen verricht aan deze branders. Hierbij zijn concentratieniveaus gemeten < 5 mg/nm³ (bron: monitoringsprotocol NO_x-emissiehandel – versie 9).

Deze concentraties liggen ruim onder de emissiegrenswaarde.

Op basis hiervan is in het kader van de emissiehandel vastgelegd, dat voor de verdere bepaling van de vrachten gebruik gemaakt kan worden van kentallen voor deze installaties.

11.1.3. Lasdampen

Het lasproces vindt voor meer dan 90% plaats middels puntlassen in de Carrosseriebouw. De dampen worden afgezogen. Het betreft een combinatie van individuele en gecombineerde emissiepunten en omvat in hoofdzaak CO₂-lassen, puntlassen en TIG-lassen.

In 1999 is een meetprogramma uitgevoerd (zie 20190128-R100-20: toelichting emissies lakstraat en totstandkoming oplosmiddelenboekhouding), waaruit blijkt dat grensmassastroom niet wordt benaderd. Binnen deze metingen is tevens nagegaan of emissie van nikkel of chroom plaats vindt. Bij 1 meting is een aantoonbare concentratie nikkel vastgesteld. Voor nikkel en chroom (VI) geldt een minimalisatieverplichting.

Het toepassen van deze materialen is nagenoeg geëlimineerd.

In de periode na 2004 zijn controlemetingen uitgevoerd; deze zijn echter niet meer terug vindbaar.

11.1.4. Stofemissie Lakstraat

Emissie van stof kan plaatsvinden in de spuitcabines en bij de ovens.

Bij NedCar wordt bij de afzuiging van de spuitcabines in de laklijnen structureel gebruik gemaakt van venturi-afscheiding in combinatie met waterbaden. (De EC is een dompelbad. Dit is een gesloten systeem, waarbij geen stof-emissies vrijkomen).

In de venturi worden de slibdeeltjes gecentreerd en voorts in het waterbad afgefilterd in de waterfase. Door flotatie worden de deeltjes afgescheiden. Er is derhalve sprake van een combinatie van watergordijn(-bad) met venturi.

Op basis van indicatieve stofmetingen (1999) zijn stofemissies gemeten < 3 mg/nm³.

Daarmee voldoet de stofemissie aan het BAT-AEL (Best Available Techniques – BAT-associated emission level) voor bestaande installaties: 5 mg/m³ (Generieke BAT, nr. 43 – zie IPPC-toets, hoofdstuk 7).

De spuitcabines in de nieuwe lakstraat worden gelijkwaardig aan de huidige spuitcabines uitgevoerd. Door deze wijze van uitvoering zullen ook deze cabines voldoen het BAT-AEL voor nieuwe installaties van 3 mg/m³.

De stofemissies uit de naverbranders, zo is uit de metingen in 1999 gebleken, voldoen aan de eis van 15 mg/nm³, zoals in de vigerende vergunning opgenomen. Deze eisen zijn van rechtswege vervallen, omdat op deze emissie het Barim rechtstreeks van toepassing is (in de BBT-conclusies zijn geen BAT's opgenomen voor stofemissies), in casu artikel 2.5 lid 3. Hieraan wordt voldaan in de huidige Lakstraat.

Ook de stofemissies in de nieuwe Lakstraat zullen voldoen de normstelling als opgenomen in artikel 2.5 lid 3 van het Barim.

11.1.5. Emissie ZZS-stoffen

Op basis van het overzicht van ZZS-stoffen (paragraaf 8.2.3) is de maximale emissie van ZZS-stoffen in tabel 11.1.5 berekend.

Tabel 11.1.5 Maximale emissie van ZZS-stoffen naar lucht

Productnaam	Ademverlies & verdrijvingsverlies in kg (0,05%)	Percentage ZZS	Aandeel ZZS	uren/jr	Massastroom in g/u	Grensmassastroom in g/u	indeling	Voldoet	totaal in g	voldoet
Benzine	1600	0,59	9,44	8760	1,08	2,5	MVP2	ja		
Benzine	0,15	0,59	0,000885	2760	0,0003	2,5	MVP2	ja		
Benzine	0,1	0,59	0,00059	2760	0,0002	2,5	MVP2	ja		
Benzine	0,05	0,59	0,000295	2760	0,0001	2,5	MVP2	ja	1,081	ja
Velgenspray	0,002	10	0,0002	2760	0,0001	500	GO2	ja		
ruitensproeivloeistof	400	100	400	8760	45,662	500	GO2	ja		
screenwash (alcoholic)	0,025	100	0,025	2760	0,009	500	GO2	ja		
Welding Torch	0,05	2,5	0,00125	2760	0	500	GO2	ja		
Toeslagstof	0,075	30	0,0225	2760	0,008	500	GO2	ja		
screenwash	0,5	70	0,35	2760	0,127	500	GO2	ja		
screenwash	0,05	70	0,035	2760	0,013	500	GO2	ja		
Aesub blue	0,02	25	0,005	2760	0,002	500	GO2	ja	45,82	ja

Er is sprake van een tweetal stoffen-klassen:

- MVP1: benzeen; 1,3 butadien;
- GO2: ethanol.

Uit de berekening blijkt dat zowel getoetst als individuele verbinding, als gesommeerd per klasse, de grensmassastroom niet wordt overschreden.

In de Handreiking Zeer Zorgwekkende Stoffen (Kenniscentrum Infomil, maart 2020) is een stappenplan opgenomen. Hierin is aangegeven dat de grensmassastroom afdoende bescherming voor de milieukwaliteit biedt, als de emissie van het bedrijf de grensmassastroom niet overschrijdt. Toetsen aan het MTR is dan niet nodig.

Binnen VDL Nedcar is geen sprake van een overschrijding van de grensmassastroom. Een verdere immissieberekening ter toetsing aan het Maximaal Toelaatbaar Risico is dan ook niet noodzakelijk.

11.2. Besluit luchtkwaliteit – titel 5.2 luchtkwaliteitseisen Wm

Door Antea is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd in het kader van de revisievergunningsaanvraag omgevingsvergunning milieu. Dit onderzoek is bijgevoegd bij dit Wabo-dossier, Rapport Luchtkwaliteitsonderzoek revisievergunning VDL Nedcar – geluid, Antea Group.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat op alle onderzochte locaties wordt voldaan aan de te toetsen grenswaarden uit Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

12. Water en riolering

12.1. Rioolstelsel

12.1.1. Bestaande rioolstel

Binnen het bestaande bedrijfsterrein is sprake van 3 gescheiden rioleringstelsels:

- Hemelwaterriool;
- Faecaliënriool;
- Fabrieksriool.

De hoofdstrengen van deze rioleringsstelsels zijn weergegeven op tekeningen 1914-0-B07, 1914-0-B08 en 1914-0-B09 bij dit Wabodossier en onderstaand beschreven. Het faecaliën- en fabriekswater worden centraal geloosd, zie onderstaand.

Hemelwaterriool:

Het overgrote deel van het bestaande verhard oppervlak binnen het bestaande bedrijfsterrein (daken, parkeer- en afleverterreinen; zie verder paragraaf 12.3) is aangesloten op het hemelwaterriool. Dit hemelwaterriool watert grotendeels af op de huidige ringgracht en Lindbeek (oostelijk deel). De huidige ringgracht watert af op de Lindbeek.

Daarnaast zijn er 2 parkeerterreinen, waarvan de afvoer van het hemelwater afwijkend plaatsvindt:

- Tijdelijk parkeerterrein ten westen van Hub van Doorneweg: dit terrein watert af op de bermsloot A2 en op de sloot langs de Hub van Doorneweg. Vanuit de sloot langs de Hub van Doorneweg vindt vertraagde afvoer naar de Hons Venkebeek plaats. Deze lozingen komen op termijn te vervallen;
- Personeelsparkeerplaatsen West, tussen Hub van Doorneweg en de gracht. Dit parkeerterrein is voorzien van een first-flush systeem, waarbij de eerste 4 mm op de gemeentelijke riolering (langs Hub van Doorneweg) afstroomt (pompovertcapaciteit van 0,3 mm/h). Voorts wordt het overige hemelwater op de westelijke gracht geloosd.

NB: Naast het afvoeren van hemelwater heeft de gracht, als aangegeven in paragraaf 6.2.7, een drietal andere functies:

- Bluswatertoevoer-reservoir;
- Veiligheidsbarrière;
- Permanente voeding aan de Lindbeek en daarmee aan instandhouding flora en fauna in en rondom de gracht.

Faecaliënriool:

Het huishoudelijk afvalwater wordt afgevoerd via een faecaliën-rioolstelsel.

Fabrieksriool:

Vrijkomend proceswater in de productie- en opslaghallen wordt afgevoerd via het fabrieksriool. Waar noodzakelijk zijn olie- en vetafscheiders, eventueel in combinatie met zandvangers aangebracht, zie paragraaf 6.2.7. De ligging van deze afscheiders op tekening 1914-0-B08 weergegeven.

De huidige lakstraat is voorzien van een decentrale zuivering, zie paragraaf 12.3. Het afvalwater van deze decentrale zuivering is eveneens op het fabrieksriool aangesloten.

Centrale lozing

Het fabrieksriool en faecaliënriool¹² wordt naar een centraal punt geleid op het noordwestelijk deel van het bestaande bedrijfsterrein. Van hieruit wordt het water in de centrale afvoerleiding geloosd. Desgewenst kan het water, alvorens te worden geloosd, worden gebufferd in een centrale buffertank.

De centrale afvoerleiding transporteert het afvalwater naar de noordoostzijde van het bestaande bedrijfsterrein, waar het water middels een vrij-vervalsysteem rechtstreeks wordt getransporteerd naar de RWZI te Susteren. Het centraal afvoersysteem is eveneens op tekening weergegeven.

Opgemerkt wordt dat dit centraal transportsysteem in de terminologie binnen VDL Nedcar wordt aangeduid als Rioolpersleiding en derhalve als zodanig ook op de tekeningen bij dit Wabo-dossier aangegeven.

12.1.2. Rioolstelsel nieuwe terrein

Ten gevolge van de uitbreidingen van VDL Nedcar, als beschreven in deze aanvraag, alsmede door ingrepen diensgevolge in omliggende infrastructuur, vinden ingrijpende wijzigingen in de waterhuishouding van het PIP/MER-plangebied plaats. Dit betreft – onder meer- het omleggen van beken en het dempen van delen van het grachtensysteem van het Nedcarterrein. Een en ander is beschreven in rapportage Uitbreiding VDL Nedcar – onderdeel Water, 0432287.101 d.d. 10-03-2020 en oplegvel voor legvergunning VDL Nedcar, 0432287.101 d.d. 03-03-2020 (beiden, Antea-group). Deze documenten zijn bijgevoegd bij het Wabo-dossier.

Voor het bestaande bedrijfsterrein hebben deze ingrepen alleen een consequentie voor het afstromen van het hemelwater op het noordelijk deel van de ringgracht:

- De gracht ter plaatse wordt gedempt;
- Ter plaatse wordt voorzien in een ondergrondse rioleringsbuis, waarop de thans hierop uitkomende hemelwaterafvoeren worden aangesloten;
- De rioleringsbuis voert het water in westelijke richting af (*)
- En wordt daar aangesloten op de Hons-Venkebeek.

(*): op basis van nader onderzoek kan besloten worden deze rioleringsbuis als infiltratiebuis uit te voeren, op basis waarvan een deel van het hemelwater in het buissysteem infiltreert.

Voor het nieuwe terrein wordt een rioolstelsel aangelegd, dat gelijk is aan het huidige stelsel:

- Hemelwaterriool, dat hemelwater van verhard oppervlak afvoert naar buffer- en infiltratiesystemen (zie paragraaf 12.2);
- Faecaliënriool voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater;
- Fabrieksriool voor bedrijfsafvalwater. Analoog aan de huidige situatie wordt in de nieuwe lakstraat een decentrale zuivering gerealiseerd. Het gezuiverd afvalwater wordt geloosd op het fabrieksriool.

Op de tekeningen bij het Wabo-dossier is de ligging van de hoofdstrengen van dit nieuwe rioleringsstelsel weergegeven:

- Tekening 1914-0-B10: Faecaliënriool;
- Tekening 1914-0-B11: Fabrieksriool;
- Tekening 1914-0-B12: Hemelwaterriool.

¹² Met uitzondering van het huishoudelijk afvalwater van het huidige EDC2-gebouw, dat rechtstreeks op de vrij-vervalleiding loost, zie tekening.

Ook het nieuwe fabrieksriool en faecaliënriool worden naar het centraal punt geleid op het noordwestelijk deel van het bestaande bedrijfsterrein en daar samengevoegd met de afvalwaterstromen (fabrieks en faecaliën) van het bestaande bedrijfsbedrijfsterrein. Eveneens is buffering in de centrale buffertank mogelijk. Het afvalwater wordt voorts -via de hierboven beschreven- centrale afvoerleiding rechtstreeks afgevoerd naar de RWZI te Susteren.

12.2. Waterkwantiteit

12.2.1. Hemelwater

Voor de bestaande gebouwen en verhard oppervlak geldt dat deze grotendeels zijn aangesloten op het hemelwaterriool, welke afwatert op de omliggende gracht/Lindbeek (zie paragraaf 12.1). Dit vanuit het gescheiden rioolstelsel, zoals vanaf de ingebruikname van het terrein van VDL Nedcar nagenoeg direct is aangelegd (zie paragraaf 12.1).

Enkele delen van de gebouwen zijn echter qua hemelwaterafvoer niet aangesloten op het hemelwaterriool. Het betreft in ieder geval een deel van het dakwater van de pershal (ca 5.800 m²) en enkele delen van de westelijke delen (oudste delen derhalve) van de carrosserie- en montagehal. Hiervan zijn echter geen gegevens meer achterhaald (mondelinge toelichting VDL Nedcar).

Van deze delen, welke een beperkt deel van de bestaande gebouwoppervlakten betreffen, wordt het hemelwater direct op het fabriekswaterriool geloosd.

Voor de uitbreiding (nieuwe terrein) wordt verhard oppervlak gerealiseerd in de vorm van WoW-terreinen, GOK-yards, parkeerterreinen, wegen en -uiteraard- gebouwen. Voor deze uitbreiding geldt dat de realisatie van dit nieuw oppervlak steeds "waterneutraal" wordt uitgevoerd, overeenkomstig de daartoe geldende Verordening van het Waterschap, De Keur. Dit betekent dat steeds voldoende compenserende maatregelen worden genomen, zodat het oppervlaktewatersysteem na realisering van de verharding niet zwaarder wordt belast dan voordien, uitgaande van een waterberging, gebaseerd op 100 mm neerslag in 1 dag¹³.

In het PIP/MER wordt voorzien in deze benodigde bergingscapaciteit. In de rapportage Uitbreiding VDL Nedcar – onderdeel Water (Antea group, rapportnr. 0432287.101 d.d. 10-03-2020 is een en ander uitgewerkt.

Bij de fysieke aanleg van verhard oppervlak (lees: gebouw of terrein) wordt op dat moment de daarbij benodigde waterbergingscapaciteit gerealiseerd. De rapportage Uitbreiding VDL Nedcar – onderdeel Water, als hiervoor genoemd, dient daarbij als referentiekader.

12.2.2. Bedrijfsafvalwater (proceswater en faecaliën)

De hoofdverbruiker van water binnen de inrichting is de lakstraat (>90%). Het betreft spoelwater dat gebruikt wordt in de voorbehandeling (spoelbaden, zie paragraaf 12.2).

Zoals aangegeven in paragraaf 12.1 wordt het water van het fabrieksriool en faecaliënriool samengebracht en via een transportriool geloosd op de RWZI te Susteren. De capaciteit van dit transportriool bedraagt 150 m³/h. In de huidige situatie vindt lozing plaats van gemiddeld circa 15 m³/h.

¹³ Ook voor gedempte watergangen wordt gecompenseerd, zie rapportage Uitbreiding VDL Nedcar – onderdeel Water, Antea Group

Voor de uitbreidingen wordt een additioneel rioolstelsel aangelegd, als beschreven in paragraaf 12.1. De riolering wordt hierbij steeds gedimensioneerd met in acht name van het achterliggende gebruik. Ook dit stelsel wordt weer samengebracht naar het transportriool. Uitgaande van benodigde capaciteit, die gelijk is aan de bestaande productielijn, zal de lozing eveneens gemiddeld circa 15 m³/h bedragen.

Daarmee blijft de totale benodigde afvoercapaciteit (gemiddeld 30 m³/h) ruim binnen de beschikbare capaciteit van 150 m³/h.

Desgewenst is daarbij nog buffering mogelijk in de buffertank. De functie van deze buffertank is 2-ledig:

- Calamiteitenbuffer;
- Constante dosering afvalwater.

Door middel van een afsluiter kan de buffertank "in-/uitgeschakeld" worden in het afvalwaterlozingsproces.

12.3. Waterkwaliteit

12.3.1. Hemelwater

Het hemelwater wordt of in het oppervlaktewater geloosd (bestaande bedrijfsterrein) of geborgen (berging, infiltratie met overstort en/of vertraagde lozing – uitbreiding bedrijfsterrein). Op deze lozingen is het Barim en de daarin opgenomen kwaliteitseisen van rechtstreekse toepassing.

12.3.2. Bedrijfsafvalwater (proceswater en faecaliën)

Het bedrijfsafvalwater bestaat uit enerzijds faecaliën en anderzijds uit proceswater, als beschreven in paragraaf 12.1.

Navolgende potentiële bronnen van verontreiniging van het afvalwater kunnen plaatsvinden.

Tabel 12.1 overzicht bronnen verontreiniging afvalwater

Nr.	Activiteit	Potentiële verontreiniging	Getroffen maatregelen
1	Onderhoudswerkplaatsen	Minerale olie	- Elimineren afvalwaterstroom - Minimaliseren schrobputten danwel olie-/waterafscheiders - Schoonmaakmachines, met afvoer opgezogen water (*)
2	Pershal	Minerale olie/smeren	- Schoonmaakmachines met afvoer opgezogen water (*) - Verontreinigd koelwater persen (drop- en reininstallatie) wordt opgevangen (*)
3	Wassen auto's	Minerale olie/vaste bestanddelen	- Recirculatiesysteem (minimalisatie afvalwaterstroom) - Olie-/vetafscheider
4	Lakstraat (voorbehandeling)	Zware metalen in coatingcomponenten	- Batchgewijze afvoer baden naar erkend verwerker - Decentrale zuivering

(*): water wordt verwerkt in decentrale zuivering.

De activiteiten met nrs. 1 t/m 3 zijn reguliere, in de productieprocessen voorkomende activiteiten, waarvoor VDL Nedcar adequate maatregelen heeft genomen. De activiteiten in de Lakstraat zijn bijzondere processen, waarbij in het voorbehandelingsproces -noodgedwongen- relatief veel afvalwater vrijkomt, waarin zich verontreinigingen in de vorm van zware metalen kunnen bevinden.

Om de concentratie van zware metalen in het afvalwater te reduceren, is ervoor gekozen om in de bestaande Lakstraat een decentrale waterzuivering te installeren, waarbij het verontreinigd afvalwater bij de bron wordt gezuiverd. Deze decentrale waterzuivering is onderstaand nader beschreven:

De decentrale waterzuivering bestaat uit 4 zuiveringssystemen en 1 eindsysteem. In deze systemen wordt het vrijkomende spoelwater uit de voorbehandeling gezuiverd. In onderstaande tabel 12.2 zijn de systemen samengevat. In bijlage E van 20190129-R100-02 is een schematisch overzicht van de diverse afvalwaterstromen binnen VDL Nedcar opgenomen, voor de bestaande inrichting, ter informatie. Voorts wordt verwezen naar de IPPC-toets (zie hoofdstuk 7, document 2019018-R100-10_IPPCtoets), waarin nadere informatie over de Lakprocessen is opgenomen.

Tabel 12.2. Zuiveringstappen afvalwaterzuivering

Systeem	Afvalwaterstroom	Capaciteit (m ³ /h)
1. Zuivering ontvetting	Ontvetting bodyvoorbehandeling	6
2. Zuivering fosfatering	Fosfatering bodyvoorbehandeling	6
3. Zuivering passivering	Passivering bodyvoorbehandeling	6
4. Zuivering EC	Electrocoat bodyvoorbehandeling	6
5. Eindzuivering	Afvoersystemen 1 t/m 4	30

Onderstaand worden de zuiveringssystemen toegelicht.

Zuivering ontvetting

De zuivering bestaat uit een olieafscheiding gevolgd door een neutralisatie en een slibafscheiding met ontwatering (ONO: Olieafscheiding – Neutralisatie – Ontwatering). Na slibafscheiding wordt organosulfide toegevoegd om het merendeel van de nog aanwezige metaalresten te binden. Het verontreinigd water dat aan de zuivering wordt aangeboden is afkomstig van de ontvettings/spoelbaden. Tevens wordt schrobwater uit de productiehallen hier toegevoegd.

Zuivering fosfatering

De zuivering bestaat uit een neutralisatie en een slibafscheiding met ontwatering (ONO). Na de slibafscheiding wordt organosulfide toegevoegd om het merendeel van de nog aanwezige metaalresten te binden. Het verontreinigd water dat aan de zuivering wordt aangeboden is afkomstig van de fosfaterings/spoelbaden.

Zuivering Passivering

Het zuiveringsprincipe is bestaat uit een proces van neutraliseren en ontwateren. De oorspronkelijke ontgiftingsstap is vervallen, omdat het passieveerproces in 2006 chroom-vrij is gemaakt.

Zuivering EC

De zuivering bestaat uit een coagulatie en een neutralisatie gevolgd door slibafscheiding met ontwatering (ONO). Na de slibafscheiding wordt organosulfide toegevoegd om het merendeel van de metaalresten te binden.

Het verontreinigd water dat aan de zuivering wordt aangeboden is afkomstig van de EC/spoelbaden. Er wordt gebruik gemaakt van cascade-spoelsystemen.

Tevens wordt spoelwater van de waterafdukbare laksystemen hier toegevoegd.

Eindzuivering

De zuivering bestaat uit een slibafscheiding en filtratie van de in de systemen 1 t//m 4 gezuiverde afvalwaterstromen. Dit gebeurt via een lamellenafscheiding en flokkulatie.

De bezonken vaste delen (slib) worden met behulp van een pomp in een slibtank geleid. De ontwatering van het slib gebeurt periodiek met een filterpers.

Tenslotte wordt het water met een zandfilter gezuiverd.

Opgemerkt wordt dat in de lakstraat zogenaamde uitwassystemen aanwezig zijn. Het betreft waterbassins waarin lakslibdeeltjes uit het lakproces worden afgevangen. Door het toevoegen van chemicaliën aan deze baden bezinken de lakresten, die vervolgens via een systeem van bodemschrapers worden verzameld en afgevoerd. De baden worden niet ververst. Er is geen sprake van een afvalwaterstroom.

Het slib is afvalwaterzuiveringsslib.

Door veranderingen in het productieproces in de achterliggende jaren worden in het productieproces geen lood en chroom meer toegepast. Deze metalen kunnen dan ook nagenoeg niet meer in het afvalwater terecht komen. Met de procesmodificaties (eliminatie lood en chroom) en de decentrale zuiveringsunits zijn de Best beschikbare technieken geïmplementeerd (zie ook hoofdstuk 7).

In de nieuwe Lakstraat wordt een – ook hier weer met name ten behoeve van de voorbehandeling- zelfde decentraal zuiveringsstelsel geïnstalleerd.

Op basis van de vigerende vergunning Vergunning V-2009.002 d.d. 19/11/2009 wordt het afvalwater per kwartaal bemonsterd. Hiertoe zijn bemonsteringspunten in de vergunning verankerd

In onderstaande tabel zijn de resultaten opgenomen van de kwartaal-bemonsteringen van het afvalwater (zware metalen) over 2018. Tevens zijn de vergunde waarden opgenomen en is totale vracht aan zware metalen aangegeven. Bij de vergunde waarden is tussen haakjes de waarde op basis van art 4.73 uit het Barim opgenomen, zie verder onder de tabel.

De ligging van deze monsterpunten is weergegeven op tekening 1914-0-B11.

Tabel 12.3 Resultaten kwartaalbemonstering zware metalen – afvalwater (2018)

Parameter	Monsterpunt Lakstraat (MP A)		Monsterpunt algemeen (MP 1) (***)		Totale vracht in kg/jr	
	Gemeten 2018 (*) in mg/l	Vergund (**) in mg/l	Gemeten 2018 (*) in mg/l	Vergund (**) in mg/l	Op basis van metingen	Vergund (**) in mg/l
Zink	0,049	0,5 (0,5)	0,3	0,3 (0,5)	49	
Nikkel	0,028	0,5 (0,5)	0,016	0,3 (0,5)	2	
Koper	< 0,05	0,2 (0,5)	0,02	0,1 (0,5)	3	
Totaal					54	250

(*): gemiddelde concentratie van 4 kwartaalmonsters 2018

(**): Concentratie in enig volumeproportioneel monster

(***): In huidige vergunning genaamd: MP 2

De thans vergunde emissiewaarden wijken af van de waarden, als opgenomen in het Activiteitenbesluit, behorende bij activiteiten genoemd in afdeling 4.5 van het Barim, welke betrekking hebben op verspanende activiteiten, lassen-solderen-stralen, coaten en aanbrengen deklagen. Deze voorschriften gelden niet voor type C-bedrijven en zijn daarom niet rechtstreeks werkend voor VDL Nedcar. De activiteiten bij VDL Nedcar zijn echter wel te vergelijken met deze werkzaamheden.: de emissiewaarden vertegenwoordigen de huidige stand der techniek. VDL Nedcar verzoekt dan ook om deze eisen (artikel 4.73 – kolom A (representatieve etmaalwaardes) voor de lozing van zware metalen aan de vergunning te verbinden. De betreffende waarden zijn in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven in de kolom “vergund”. Deze waarden passen ook binnen de BAT-AEL (BAT-Associated-Emission-Level), zie hoofdstuk 7.

Voor de aangevraagde nieuwe waterzuivering voor de uitbreiding worden dezelfde concentratie-eisen aangevraagd. Hiervoor zal een extra monsternamepunt worden aangelegd, MP B, zie tekening 1914-0-B11.

De totale gemaximeerde vracht aan zware metalen, thans in de vigerende Waterwetvergunning gemaximeerd op 250 kg, als totaal voor beide monsternamepunten MP A en MP B, zal niet overschreden worden. De emissies van het afvalwater ter plaatse van de nu 2, straks 3 monsternamepunten, worden via de kwartaalbemonstering geregistreerd. Het debiet wordt wekelijks geregistreerd

Waterbezwaarlijke stoffen -ABM

Zoals in paragraaf 8.2 is aangegeven hanteert VDL Nedcar een procedure voor de inname van (nieuwe) stoffen, waarbij de stoffen ook op ZZS worden getoetst. Uit het overzicht blijkt thans nog maar een beperkt aantal stoffen met deze classificatie aanwezig binnen de inrichting. Deze kennen alle geen emissie naar het water. Daarnaast worden stoffen getoetst op waterbezwaarlijkheid (ABM 2016).

Voor stoffen met een waterbezwaarlijkheid klasse Z en A geldt de uitsterfconstructie, als beschreven in paragraaf 8.2.2.

Als aangegeven zijn er geen Z-stoffen (ZZS-stoffen) met een emissie naar het water.

Wel worden stoffen met ABM-klasse A gebruikt binnen VDL Nedcar, die kunnen leiden tot een emissie naar het water. Het betreft stoffen die in het lak-voorbehandelingstraject worden gebruikt. Deze stoffen kunnen via het spoelwater in het afvalwater terecht komen. Door middel van decentrale zuivering wordt emissie naar water geminimaliseerd, zie verder paragraaf 12.3.

Het betreft geen hulpstoffen, echter grondstoffen, die onlosmakelijk aan het product verbonden zijn: het is een gegeven dat deze stoffen benodigd zijn voor het fosfateer-, passiver-, en EC-proces: het betreft coatingmaterialen, die hier op de body gebracht worden. Substitutie hiervan is thans niet mogelijk. VDL Nedcar volgt de productontwikkelingen hieromtrent en zal bij bewezen alternatieven implementatie overwegen. Een en ander is echter ook mede afhankelijk van de eisen de OEM-er stelt (VDL Nedcar is wat dat betreft afhankelijk van de OEM-er, vanuit haar rol als VCM-er).

De betreffende stoffen kunnen vanuit de spoelprocessen in het afvalwater terecht komen (baden worden niet geloosd. Aan de baden wordt continue product toegevoegd. Indien het bad om moverende redenen wordt afgekeurd, wordt dit afgevoerd naar een erkend verwerker; er vindt geen lozing van deze oplossing binnen de inrichting plaats.

De spoelwaterafvalstromen worden decentraal, dus direct bij de bron gezuiverd, als bovenstaand beschreven. Hiermee wordt voldaan aan het stappenplan ABM, waarbij voor de thans niet te vervangen producten, is voorzien in een zuivering.

13. Externe veiligheid

De inrichting van VDL Nedcar BV. valt onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In paragraaf 3.3. zijn de activiteiten opgenomen, die onder deze werkingssfeer (gaan) vallen.

Volledigheidshalve zijn deze activiteiten in tabel 13.1 nogmaals vermeld.

De inrichting valt niet onder het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo2015 – zie paragraaf 3.4).

13.1. Activiteiten met component externe veiligheid

Tabel 13.1. Activiteiten onder werkingssfeer Bevi

Nr.	Activiteit	Verwijzing Bevi	Locatie
1	Opslag gevaarlijke stoffen in een compartiment met een opslagcapaciteit > 10 ton (V15)	Artikel 2.1 onder f	Opslaggebouw V15 ten noorden van Lakstraat (*)
2	Opslag gevaarlijke stoffen in een compartiment met een opslagcapaciteit >10 ton: 2 compartimenten nieuwe Lakstraat	Artikel 2.1. onder f	Nieuwe lakstraat op huidig terrein

(*): deze opslag komt te vervallen bij realisatie van de nieuwe Lakstraat. Daarin wordt voorzien in een nieuwe opslaglocatie, bestaande uit 2 volledig gescheiden compartimenten.

Het aspect externe veiligheid vanwege de activiteiten binnen de inrichting van VDL Nedcar houdt verband met de opslag van gevaarlijke stoffen. Het betreft de navolgende activiteiten:

- LPG-tankstation met ondergronds reservoir;
- Bovengrondse propaantank (voor verwarming portiersgebouw);
- Gasflessenopslag;
- Ondergrondse opslagtank koudemiddel R1234YF;
- Gasdrukregel- en meetstation en hoge-drukaardgasleiding naar het meetstation.

Het gasdrukregel- en meetstation is in eigendom en onder beheer van de Gasunie en maakt geen deel uit van de inrichting.

Op het nieuwe terrein van de inrichting worden de navolgende overige risicovolle-activiteiten aangevraagd:

- Ondergrondse opslagtank koudemiddel R1234YF.

Door Antea Group is in het kader van het PIP/MER en onderhavige omgevingsvergunningaanvraag een rapportage externe veilig opgesteld: Externe Veiligheid – Uitbreiding VDL Nedcar (042287.115) d.d. 10-03-2020, waarin de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot die hierboven genoemde activiteiten zijn uitgewerkt. Integraal onderdeel van deze rapportage omvat een kwantitatieve risico-analyse (QRA) voor de ondergrondse opslagtanks voor koudemiddel R1234YF (bijlage in deze rapportage met nr. 0432287.196).

De rapportage is bijgevoegd bij het Wabo-dossier.

Opslaggebouw V15

Opslaggebouw V15 omvat het huidige opslaggebouw voor gevaarlijke stoffen aan de noordzijde van de Lakstraat.

Opslaggebouw V15 valt onder de werkingssfeer van het Bevi. Er geldt een beschermingsniveau 1, met automatische blusinstallatie (sprinkler), zie paragraaf 8.6.

Op basis van de Regeling externe veiligheid inrichting, bijlage I, geldt een PR-contour 10^{-6} (plaatsgebonden risico) van 50 m. De contour loopt net over de grens van de huidige inrichting, maar blijft binnen de inrichtingsgrens voor de nieuwe inrichting. Er is derhalve geen sprake van (beperkt) kwetsbare objecten, gelegen buiten de inrichting, binnen deze contour.

Op basis van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, bijlage II, geldt een invloedsgebied van 300 m voor het groepsrisico (GR). Dit invloedsgebied reikt – aan de noordzijde- tot buiten de grens van de inrichting. De gronden hier kennen de bestemming “Natuur” en “Agrarisch met waarden Natuur en landschap” (BP Buitengebied, zie paragraaf 3.1.1). Er is in dit invloedsgebied geen sprake van een verblijf van 10 of meer personen en is hiermee dan ook geen groepsrisico verbonden.

Opslag gevaarlijke stoffen in compartiment nieuwe Lakstraat.

De nieuwe lakstraat wordt gerealiseerd op het terreindeel waar thans opslaggebouw V15 is gesitueerd. Zoals aangegeven in paragraaf 8.7 wordt deze opslag overeenkomstig PGS 15, beschermingsniveau 1 gerealiseerd, met een sprinkler-installatie.

Er geldt derhalve een PR 10^{-6} - contour van 50 m, gelijk aan V15, alsook een invloedsgebied van 300 m voor het GR.

De PR-contour blijft binnen de grens van de inrichting. Voor het GR-invloedsgebied geldt dat dit tot buiten de grens van de inrichting reikt (noordzijde) en dat binnen dit invloedsgebied geen sprake is van een verblijf van 10 personen of meer; er is -in analogie aan opslaggebouw V15- hiermee dan ook geen groepsrisico verbonden.

Opslagtanks koelmiddel R1234YF

Voor deze tanks is een QRA uitgevoerd.

Uit de QRA blijkt de PR 10^{-6} -contour binnen de grens van de inrichting blijft, voor beide tanks.

Uit het onderzoek is gebleken dat de berekende plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar voor zowel de huidige als de toekomstige situatie niet over externe objecten ligt. Het berekende groepsrisico ligt meer dan een factor 25 onder de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat ten aanzien van de externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor de op- en overslag van R1234YF.

LPG-tank

De LPG-tank op het middenterrein is een ondergrondse tank, met een doorzet van maximaal 1.500 m³/jaar.

Voor LPG-tankstations kunnen de navolgende effect-afstanden aangehouden worden (Revi):

- Plaatsgebonden risico:
 - o Vulpunt: 40 m;
 - o Tank: 25 m;
 - o Afleverpunt: 15 m;
- Groepsrisico:
 - o Invloedsgebied: 150 m.

De plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar en het invloedsgebied voor het GR blijven hiermee beiden binnen de grens van de inrichting.

Opgemerkt wordt dat in de Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor de effecten van een ongeval, een effectafstand van 60 m voor beperkt kwetsbare objecten en een afstand van 160 m voor kwetsbare objecten wordt gehanteerd. Ook deze effectafstand reikt niet tot buiten de grens van de inrichting.

Bovengrondse propaantank.

Voor deze tank is een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar van 35 m bepaald (bron: risicokaart). Deze contour bevindt zich binnen de grens van de inrichting.

Er is in het Bevi geen invloedsgebied gedefinieerd. Op basis van de publicatie "Afstandentabel propaanreservoirs", geldt dat het invloedsgebied, worst-case 190 m bedraagt (1% letaliteitsafstand – BLEVE tankauto). Dit invloedsgebied reikt niet tot buiten de grens van de inrichting.

Gasflessenopslag

De gasflessenopslag bevindt zich op het middenterrein, overeenkomstig PGS 15. Er geldt een PR 10^{-6} -contour van 20 m (bron: risicokaart). Deze contour bevindt zich binnen de grens van de inrichting.

Er geldt geen relevant groepsrisico.

Lithium-ion batterijen

Op een apart deel van het WoW worden trailers gestald met lithium-ion-batterijen. Deze worden aan alle zijden 10 m vrij gehouden van brandbare materialen en is daarmee tevens goed bereikbaar bij calamiteiten. De afstand tot kwetsbare objecten bedraagt ruim meer dan 20 m, waarmee invulling wordt gegeven aan de richtafstand, als opgenomen in art. 4.1 lid van het Barim¹⁴.

13.2. Overige activiteiten met raakvlak aan externe veiligheid

Binnen de inrichting zijn – in aanvulling op de activiteiten als benoemd in paragraaf 13.1 – navolgende activiteiten aanwezig met een raakvlak aan externe veiligheid:

Tankenparken

Bij het tanken zijn diverse ondergrondse en een enkele bovengrondse tanks gelegen. De tanks zijn en worden (bestaand, respectievelijk nieuw tankenpark) uitgevoerd overeenkomstig de PGS-richtlijnen, als uitgewerkt in paragraaf 8.3 en 8.4.

De vulinstallaties voldoen aan PGS 28 'Vloeibare brandstoffen: ondergrondse tankinstallaties en afleverinstallaties' (was CPR9-1) en PGS 30 'Vloeibare brandstoffen: bovengrondse tankinstallaties en afleverinstallaties'.

De pompunits zijn failsafe uitgevoerd en worden regelmatig geïnspecteerd hetgeen is verankerd in het milieumanagementsysteem.

¹⁴ Het Barim – hoofdstuk 4 – is niet rechtstreeks van toepassing, evenwel de hierin gehanteerde normen zijn wel richtinggevend in relatie tot de Beste beschikbare technieken en daarmee toepasbaar in maatpak-situatie.

Vullen auto's met brandstof

In de Montage (bestaand en nieuwbouw) worden de afgemonteerde auto's voorzien van brandstof. De volgende voorzieningen zijn getroffen:

- activiteiten vinden plaats in een ATEX-zone;
- minimale toevoer van brandstof;
- vulinstallaties zijn volledig geautomatiseerd uitgevoerd met een fail-safe principe en damp-retoursysteem. Fail-safe wil zeggen dat de installatie automatisch afslaat bij gebreken;
- er is explosiedetectieapparatuur geplaatst (LEL-meting);
- In de ruimte is een sprinkler-installatie aangebracht, afgestemd op de betreffende activiteiten.

Lakvoorbereidingsruimten

De lakvoorbereidingsruimten in de Lakstraat (bestaand en nieuw) zijn uitgevoerd als aparte brandcompartimenten en zijn tevens explosie veilig (ATEX en uitbrekende wand bij drukopbouw) uitgevoerd.

13.3. Algemene veiligheidsaspecten

In algemene zin zijn de navolgende veiligheidsmaatregelen getroffen:

- VDL Nedcar beschikt over een calamiteitenplan en noodprocedures. Binnen deze procedures is tevens voorzien in calamiteitenoefeningen;
- VDL Nedcar beschikt over BHV-organisatie waarvan een aantal medewerkers beschikken voor een adequate brandweeropleiding. Op het middenterrein is een brandweerkazerne aanwezig; VDL Nedcar beschikt over 2 interventievoertuigen;
- VDL Nedcar heeft een bedrijfsbewaking en is beveiligd tegen invloeden van buiten af door middel van een hekwerk, een ringgracht en beperkte toegangslocaties, allen voorzien van een portier (24 uren bemanning, danwel tijdelijk gesloten);
- het bedrijf is voorzien van sprinklers in de fabriekshallen. De sprinklerinstallaties worden als volgt gevoed:
 - Bestaande bedrijfsterrein: water uit de gracht rondom het VDL Nedcar-terrein door middel van een drietal sprinklerkelders. Het waterpeil in de gracht is gegarandeerd door middel van grondwater;
 - Uitbreiding: Nieuwe sprinklervoorziening in de vorm van sprinklertank(s)/(of kelders), overeenkomstig FM-voorschriften.

14. Energie en verruimde reikwijdte

14.1. Energie

Met betrekking tot het aspect energie is VDL Nedcar verbonden aan de navolgende rechtstreeks werkende wetten/verplichtingen:

- CO₂-emissiehandel / EU – ETS (European Emission Trading Scheme).
CO₂-emissiehandel / EU-ETS (European Emission Trading Scheme) is van toepassing op VDL Nedcar. CO₂-emissiehandel/EU-ETS is een marktinstrument waarmee de EU de uitstoot van CO₂-broeikasgassen kosteneffectief wil verminderen. Dit om haar klimaatdoelstellingen te realiseren. De handel in emissierechten ('emissiehandel') is de handel in emissieruimte: het recht om een bepaalde hoeveelheid CO₂ uit te stoten. Doordat vragers en aanbieders handelen in emissierechten, krijgt broeikasgasuitstoot een prijs. In Nederland nemen circa 450 bedrijven (verplicht) deel aan het EU-ETS, waaronder VDL Nedcar. Het handelt met name om industriële sectoren en bedrijven uit de energie- en luchtvaartsector.

VDL Nedcar bv heeft een door de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) verleende CO₂-emissievergunning (vergunningnummer NL-200500043). Jaarlijks wordt door VDL Nedcar een geverifieerd emissieverslag ingediend bij de NEa.

- Europese Energie-Efficiency Richtlijn (EED), vertaald in de Tijdelijke Richtlijn implementatie artikelen 8 en 14 Richtlijn energie-efficiëntie. In het kader van deze richtlijn is VDL Nedcar, ondanks dat het bedrijf onder de EU-ETS valt, verplicht een energie-audit op te stellen. VDL Nedcar heeft in 2019 een EED-audit uitgevoerd. In de audit is een kosteneffectief besparingspotentieel bepaald en zijn zekere en voorwaardelijke maatregelen aangegeven. Tevens zijn diverse onderzoeken aangegeven en is verwezen naar lopende energie-studies. De resultaten van deze audit zijn – alleen ter informatie- bijgevoegd bij het Wabo-dossier.

Opmerking:

NedCar was deelnemer aan het convenant Meerjarenafpraak energie-efficiëntie 2001-2020 (MJA-3). Eind september 2014 is de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) geïnformeerd dat VDL Nedcar zal uittreden uit het convenant. Enerzijds omdat VDL Nedcar onder het ETS-EU systeem van CO₂-emissie valt, zijnde het primair kader voor energie-efficiency. Anderzijds omdat de planperiode destijds (2013-2016) samenviel met de heropstart van de fabriek en een EEP er pas zou zijn als de planperiode voor meer dan de helft was verstreken.

In het kader van MJA-trajecten uit het verleden en de CO₂-emissieregelgeving zijn in het recente verleden maatregelen genomen om de energie-efficiency van de inrichting te verbeteren. Onderstaand een niet-limitatieve opsomming van deze maatregelen:

Body-shop:

- o volledig nieuwe productie-installatie geplaatst met bijna 1300 van de meest efficiënte, hightech robots;
- o verlichting in de body volledig vervangen door de nieuwste, energiezuinige, TL-verlichting;
- o nieuwe hal ten behoeve van de reardoor productielijnen is voorzien van een ventilatiesysteem op basis van natuurlijke ventilatie. Gedwongen ventilatie wordt zo tot een minimum beperkt. Het actief

koelen in de zomer is hierdoor niet noodzakelijk. Dit resulteert in een aanzienlijk lager energie verbruik.

Paintshop:

- nieuwe koelmachine van de lakstraat is voorzien van een frequentieregeling. Dit resulteert in een lager energie verbruik;
- aardgas: branders van de thermische naverbranding zijn vervangen door 10% energiezuinigere branders. Bijkomend voordeel: een lagere CO₂- en NO_x-emissie;
- nieuw gebouwde roofoverhang met warmte terugwinning.

Final-Assembly-Shop (FAS):

- oude FAS lak repair installatie is compleet vervangen door nieuwe spuitcabine met warmteterugwinning (50% energiebesparing);
- bij het uitvoeren van testen op de rollentestbank wekken de aangedreven rollen (voorwielen) tijdens het testprogramma energie/stroom op. Deze wordt gebruikt om de rollen voor de meelopende wielen (achter) aan te drijven. Er wordt derhalve geen stroom opgeslagen maar deze wordt direct gebruikt in het eigen testproces en gaat dus niet verloren;
- LED-(3 jaren)plan. Komende jaren wordt de conventionele verlichting in de FAS vervangen door energiezuinige LED-verlichting;
- nieuwbouw Logistiek Centrum FAS warmte terugwinning in de HVAC-installatie (geldt voor alle nieuwbouw);
- HVAC-installatie (heating ventilation airconditioning) met warmte-terugwinning in afterlines;
- HVAC-installatie nieuwbouw (aanbouw / verlenging LC-FAS) met warmte-terugwinning.

Energy Center:

- oude watergekoelde persluchtcompressoren zijn vervangen door efficiënte luchtgekoelde compressoren;
- perslucht opwekking in "cascadeopstelling" waardoor niet meer perslucht wordt opgewekt dan nodig. Hierdoor geen afblazen van te veel opgewekte lucht;
- nieuwe compressoren (10 stuks) in de persluchtcentrale zijn allen voorzien van warmtewisselaars die de "koelwarmte" benut voor verwarming van de FAS; compressoren voorzien van IE3-motoren (hoge energie-efficiency);
- EDC2: Vervangen oude CV-installatie in EDC2 (3 x 1.08 mW) door 2 nieuwe, energiezuinige installaties (1.20 mW); heetwatersysteem op lagere temperatuur laten draaien (minder energieverlies);
- decentrale ketel bijgeplaatst waardoor in de zomermaanden alleen de lakstraat van heetwater wordt voorzien (aardgasbesparing).

14.2. Registratie

Het registreren en monitoren van het energie- en waterverbruik binnen VDL Nedcar vindt plaats via het Energie Management en Informatiesysteem EMIS. Ten behoeve van dit systeem is de gehele inrichting voorzien van aardgas-, elektriciteits- en watermeters, die deels zijn gekoppeld aan een automatische registratie en deels

handmatig worden afgelezen. Bij verbetertrajecten worden, indien noodzakelijk, additionele meters in het systeem ingebracht.

Wekelijks wordt een rapportage opgesteld van het aardgas-, elektriciteits- en waterverbruik en geëvalueerd door het energieteam. Per maand wordt in de Balance Score Card het energiebudget vergeleken met het werkelijke energiegebruik.

In onderstaande tabel 14.1 is het energieverbruik uit 2018 weergegeven (bron: e-MJV).

Tabel 14.1 Energieverbruik 2018

Energiedrager	Hoeveelheid	Eenheid
Elektriciteit	136.466	MWh
Aardgas	18.494.168	m ³

14.3. Verruimde reikwijdte

VDL Nedcar wil produceren met in achtneming van de aspecten van MVO. Aspecten van energie-efficiency (zie paragraaf 14.1) en afvalpreventie/-reductie (zie hoofdstuk 15) vormen hierin een belangrijk aspect.

Onderstaand is ingegaan op de overige aspecten in relatie tot de verruimde reikwijdte:

- waterverbruik;
- grondstoffenverbruik;
- verkeer en vervoer;

Waterverbruik:

Zoals in paragraaf 12.2.2 is aangegeven is de Lakstraat hoofdverbruiker ten aanzien van het aspect water. Dit water wordt ingezet voor spoelprocessen in de voorbehandeling. De auto's ondergaan hier een drietal behandeling en in de vorm van baden. Tussen de behandelingsstappen worden de body's gespoeld in spoeltrappen. Er is hierbij optimale invulling gegeven aan cascade-spoeling (eerste spoeling met overloop spoelwater laatste bad) en toepassing van voorbezinktanks, waarbij water zoveel mogelijk recyclet kan worden.

Het waterverbruik over 2018 bedraagt 16,3 l/m²/gehele spoelproces:

- totaal waterverbruik 2018: 204.992 m³ (afgerond);
- aantal te behandelen m²: 12.615.982.

(Hierbij is ervan uitgegaan dat alle geloosd water binnen NedCar afkomstig is van de Lakstraat.)

Er zijn 4 hoofd-spoelsystemen, waardoor het verbruik per hoofdspoelsysteem 4,1 l/m²/hoofdspoelsysteem is. Dit benadert de ondergrens van van 3 l/m²/hoofdspoeltrap die als BAT-AEL (2019018-R100-10_IPPCtoets) en is worst case, omdat een van het gebruikte water binnen VDL Nedcar niet in de Lakstraat gebruikt wordt

Grondstoffenverbruik:

VDL Nedcar is VCM-er qua grondstoffenverbruik afhankelijk van de OEM-er, welke het gebruik van grond- en hulpstoffen voorschrijft. VDL Nedcar kan dit proces niet tot beperkt beïnvloeden. De inspanningen zijn hierbij primair gericht op het zo veel mogelijk reduceren van ongewenste gevaarlijke stoffen, zie paragraaf 8.2.

Verkeer en vervoer:

Met betrekking tot verkeer en vervoer zijn de navolgende maatregelen/initiatieven genomen:

- VDL Nedcar is partner in het project Maastricht Bereikbaar, een samenwerking tussen het bedrijfsleven en overheden om gezamenlijk te werken aan duurzame mobiliteit, CO₂-reductie, bereikbaarheid en doorstroming.
- Carpool-regeling;
- Optimalisatie in- en extern transport en (retour)logistiek;
- inrichten efficiënte inzamelroutes;
- innovatieve logistiek;
- inzetten op "full-truckload";
- optimalisatie van de bestelfrequentie;
- werken met de duurzaamste modaliteit;
- verhogen capaciteit per vervoerseenheid (langere, hogere trucks).

Bij de aanschaf van nieuw materieel worden de milieuprestaties meegewogen. Zo zijn de meeste heftrucks en hijs- hef en transportmiddelen met verbrandingsmotor inmiddels vervangen door nieuwe, elektrisch aangedreven equipment.

Voor verdere optimalisaties worden diverse studies verricht. Onderstaand is – ter informatie, geen onderdeel van de aanvraag- een overzicht opgenomen:

- inzet Automatic Guided Vehicles (AGV's zijn automatische transportmiddelen die geen constante menselijke controle of ingrepen vereisen en effectief én efficiënt om materialen van de ene plaats naar de andere te verplaatsen;
- vervangen interne trucks: van diesel naar elektrisch;
- study-energie-besparingspotentieel-algemeen Nedcar;
- study mogelijkheden naar meer hergebruik (rest)warmte ovenprocessen paint (minder aardgas, minder CO₂);
- mogelijkheden warmte opslag bodem;
- onderzoek mogelijkheden verwarming die draait op laagwaardige temperatuur (tot CV watertemperatuur);
- onderzoeken mogelijkheden verlaging van de warmtenet-temperatuur gedurende een groot deel van de tijd in combinatie met dynamische warmtenet-regeling;
- onderzoeken slimme regelstrategie (strategie veranderen van "all they want → all they need");

15. Reststoffen

15.1. Scheiding

VDL Nedcar kent in hoofdzaak 3 procesgebonden stromen aan reststoffen:

- Staalschroot;
- Bedrijfsafval;
- Gevaarlijk afval.

Daarnaast komt projectgebonden afval vrij (sloop, verbouw etc).

VDL Nedcar draagt zorg voor de registratie van alle binnen de inrichting vrijkomende reststoffen en rapportage daarvan aan het LMA en in het e-MJV.

Staalschroot

Staalschroot ontstaat in de Pershal. Het betreft restmateriaal dat bij het uitstansen van staalplaatdelen. Het materiaal wordt in een schrootpers tot blokken samengeperst en voor recycling afgevoerd.

Het proces binnen VDL Nedcar is geoptimaliseerd om zo weinig mogelijk restmateriaal te laten ontstaan.

Afgekeurde persdelen/uitslagen worden als nieuw staal in de markt gezet.

Bedrijfsafval

Bedrijfsafval ontstaat in hoofdzaak door afval van verpakkingen en incourant materiaal. Er is sprake van een volledige gescheiden inzameling van afvalstromen:

- A-hout;
- B-hout;
- Plastic (en PP);
- Folies;
- Papier/karton;
- Overig.

Deze reststoffen worden zo veel mogelijk lokaal binnen de inrichting ingezameld in inzamellocaties per afdeling/unit en van daar uit afgevoerd. Daarnaast zijn in het reststoffendepot voor elk van de hierboven genoemde stromen separate afvalcontainers aanwezig.

Afvoer vindt plaats door erkende verwerkers ten behoeve van nuttige toepassing elders.

Er wordt zo veel als mogelijk gebruik gemaakt van het retouremballage in het productieproces.

Gevaarlijk afval

Deze reststromen komen met name vrij in de lakstraat en is afhankelijk van het gebruik van chemicaliën alhier. Door optimaal gebruik van chemicaliën en efficiënte lakprocessen (kleurblokken) wordt er naar gestreefd het gebruik van chemicaliën te optimaliseren en daarmee ook de afvalstroom te verminderen.

Afvoer vindt ook hier plaats door erkende verwerkers ten behoeve van nuttige toepassing elders.

In onderstaande tabel zijn de geproduceerde hoeveelheden afval in de periode 2016-2018 opgenomen (bron: e-MJV's).

Tabel 15.1 hoeveelheden afval periode 2016-2018 (bron: e-mjv's)

Afvalstroom	Afvalstroom in ton/jr		
	2016	2017	2018
Bedrijfsafval	8.845	26.437	24.329
Gevaarlijk afval	546	1.381	1.490

Voor 2018 zijn in onderstaande tabel 15.2 een onderverdeling gemaakt voor het bedrijfsafval.

Tabel 15.2 hoeveelheden bedrijfsafval 2018 naar deelstromen

Bedrijfsafval	%	ton
Papier en karton	35,3	8.588
Folies	1,4	341
A-hout	11,5	2.798
B-hout	-	-
Glas	1,4	341
Bouw- en sloopafval	9,8	2.384
GFT	0,7	170
Restafval	39,9	9.707
Totaal		24.329

De afvalhoeveelheden zijn, voor wat betreft het gevaarlijk afval redelijk stabiel, gerelateerd aan het aantal geproduceerde auto's.

De hoeveelheden bedrijfsafval fluctueren en houden verband met de steeds grotere modelmodificaties, die voor de klant beschikbaar zijn. Het gegeven is vast dat dientengevolge de hoeveelheid verpakkingsmateriaal toeneemt.

De wijze van afvalinzameling en -scheiding wordt voor de uitbreiding 1-op-1 overgenomen.

15.2. Preventie

Naast afvalscheiding (en afvoer gericht op recycling, zie paragraaf 15.1) zijn afvalpreventie en hergebruik speerpunten.

In nauwe samenspraak met de opdrachtgever(s) is er veel aandacht om de hoeveelheid afval van verpakkingsmaterialen nog verder terug te brengen (preventie):

- waar mogelijk, gebruik maken van retouremballage en -verpakkingen;
- hergebruik "one-way-pallets"(wegwerppallets) in plaats van afvoeren (circa 600 à 700 per week). Wegwerppallets worden dus meerdere malen ingezet;
- "China-pallets" ontmantelen en onderdelen als separate afvalstromen afvoeren.

Ook op kleinere schaal vinden preventie-acties plaats, zoals

- veiligheidsschoenen worden apart ingezameld en volledig gerecycled;
- bedrijfskleding inzamelen en laten recycleren;

Daarnaast zijn en worden maatregelen getroffen om het verbruik van materialen en grondstoffen te beperken/reducen, hetgeen tevens resulteert in een afname van de afvalstromen, zoals:

- spuitinstallaties zijn vervangen door efficiëntere robot installaties met lagere lakverliezen;
- toepassen van lak met hoger vaste stof gehalte waardoor oplosmiddelverbruik verlaagd wordt;
- nieuwe WAX installatie waarbij 100% VOS-vrij materiaal wordt toegepast.

16. Toekomstige ontwikkelingen

Onderhavige aanvraag heeft betrekking op de uitbreiding van VDL Nedcar, zowel qua productiecapaciteit naar 400.000 auto's per jaar, als ook in fysieke zin: het bedrijfsterrein wordt met ca 59 ha uitgebreid. Met deze uitbreiding wordt een tweede volledig nieuwe productielijn binnen de inrichting gerealiseerd.

Deze uitbreiding wordt middels een PIP verankerd, waarbij tevens de lokale, omliggende infrastructuur kan worden aangepast naar de uitbreiding (Dit valt buiten de scope van deze aanvraag).

Verdere toekomstige ontwikkelingen zijn thans niet concreet en derhalve niet aan te geven.

17. Niet technische samenvatting

VDL Nedcar is onderdeel van de VDL Groep. VDL Nedcar is de enige autoproducent van seriemodellen in Nederland. In verband met:

- de productie van nieuwe modellen sedert juli 2014 en de gedeeltelijke ombouw van de fabriek, waarvoor steeds omgevingsvergunningen (milieu-neutraal veranderen; veranderingsvergunning) zijn aangevraagd en verleend, en
 - het vergroten van de productie-capaciteit tot 400.000 auto's per jaar, waarbij een fysieke uitbreiding van de inrichting wordt gerealiseerd en nieuwe productiehallen zijn voorzien,
- worden de bestaande milieuvergunningen van VDL Nedcar (Wet milieubeheer (Wm) en Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo)) gereviseerd.

Deze revisievergunningen worden niet alleen gelijktijdig aangevraagd, maar tevens gecoördineerd aangevraagd met een wijziging van het bestemmingplan in de vorm van een provinciaal inpassingsplan (PIP), inclusief m.e.r. (milieueffectrapportage).

De uitbreiding in fysieke zin omvat:

- Het bestaande bedrijfsterrein wordt met ca 59 ha aan bedrijfsterrein uitgebreid;
- Op deze uitbreiding worden nieuwe productiehallen gerealiseerd:
 - Pershal (Press);
 - Carrosseriehal (Bodyshop);
 - Montagehal (Final Assembly – FAS),

alsmede een tweedeks parkeergarage voor geproduceerde auto's (green okay: GOK) en aan het productieproces ondersteunende bouwwerken gerealiseerd. Tevens worden deze terreinen ingericht voor de stalling van trailers met onderdelen (Warehouse-on-Wheels – WoW) en voor de stalling van geproduceerde auto's (green okay-auto's) en parkeerfaciliteiten voor de medewerkers;

- Tevens worden op het bestaande deel van de inrichting een productiehal gerealiseerd:
 - Tweede lakstraat (Paint),

alsmede is voorzien in een parkeergarage voor medewerkers. Ook hier worden aan het productieproces ondersteunende bouwwerken gerealiseerd, alsmede vindt herinrichting van terreinen plaats voor WoW-activiteiten.

Met deze uitbreiding wordt de productiecapaciteit verhoogd naar 400.000 auto's per jaar. De productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar wordt derhalve aangevraagd.

Voor zowel de planologische procedure als voor de revisie van de milieuvergunning is een m.e.r. opgesteld.

De inrichting van VDL Nedcar BV. valt binnen de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De inrichting van VDL Nedcar valt niet onder de werkingssfeer van het Besluit risico's zware ongevallen – 2015.

De uitbreiding wordt gerealiseerd met in achtneming van de Beste beschikbare technieken. Voor de opslag van gevaarlijke stoffen, alsmede voor de emissies naar bodem, water en lucht is in de aanvraag uitgewerkt op welke

wijze VDL Nedcar aan deze beste beschikbare technieken voldoet. Specifiek voor de Lakstraat (bestaande en nieuwe) is een zogenaamde IPPC-toets uitgevoerd. De lakstraat is aangemerkt als een zogenaamde IPPC-installatie. Voor IPPC-installaties zijn in Europees verband beste beschikbare technieken opgesteld. Middels de IPPC-toets is onderbouwd dat binnen de Lakstraat de beste beschikbare technieken zijn en worden (nieuwe Lakstraat) geïmplementeerd. Deze beste beschikbare technieken zien met name toe op het waterverbruik, de emissie van zware metalen naar het afvalwater en de emissie van vluchtige organische stoffen.

Binnen de inrichting zijn en worden een aantal activiteiten gebezigd met een effect van externe veiligheid. Dit betreft de opslag van gevaarlijke stoffen in de vorm van ondergrondse tanks met airco-vloeistof en LPG, bovengrondse tank voor propaan, gasflessenopslag, de opslag van gevaarlijke stoffen in centrale opslaglocaties en opslag van lithium-ion-batterijen. Al deze opslagen voldoen aan de beste beschikbare technieken. De plaatsgebonden risico-contouren blijven binnen de begrenzing van de inrichting.

Om emissie naar de bodem te voorkomen zijn maatregelen getroffen, waarmee een verwaarloosbaar bodemrisico wordt bereikt.

In het kader van geluiduitstraling geldt dat er sprake is van een gezoneerd industrieterrein, waarvan de begrenzing in het kader van het PIP wordt aangepast ten opzichte van de huidige grens. Binnen deze begrenzing is geluidruimte aan VDL Nedcar toegekend. Teneinde aan deze geluidruimte te kunnen voldoen zal VDL Nedcar – gefaseerd en gelijk oplopend met de uitbreiding- geluid reducerende maatregelen treffen.

Het hele terrein, zowel huidig, als uitbreiding, is voorzien van een gescheiden rioolstelsel. Voor de nieuwe terreindelen geldt dat verharding “waterneutraal” wordt uitgevoerd, hetgeen betekent dat afstromend hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem en/of vertraagd wordt afgevoerd naar de omliggende beeksystemen.

Verreweg de belangrijkste afvalwaterstroom ontstaat in de Lakstraat. Hier is voorzien in een decentrale zuivering, bestaande uit 5 zuiveringstrappen, waarmee de emissie van zware metalen tot een minimum wordt teruggebracht. Ook voor de nieuwe lakstraat is in een dergelijke decentrale zuivering voorzien.

18. Lijst van afkortingen

<i>ABM</i>	<i>Algemene beoordelingsmethodiek Waterbezwaarlijkheid (2016 – BBT-document)</i>
<i>Barim</i>	<i>Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer / Activiteitenbesluit</i>
<i>BAT</i>	<i>Best Available Techniques (Beste beschikbare technieken)</i>
<i>BAT-AEL</i>	<i>BAT-Associated-Emission-Level</i>
<i>Bevi</i>	<i>Besluit externe veiligheid inrichtingen</i>
<i>Bor</i>	<i>Besluit omgevingsrecht</i>
<i>BREF</i>	<i>BAT-referentiedocument</i>
<i>Brzo2015</i>	<i>Besluit Risico's Zware Ongevallen 2015</i>
<i>ETS</i>	<i>European Emissions Trading Scheme</i>
<i>FAS</i>	<i>Productiehal Final Assembly (Montagehal)</i>
<i>GOK-auto</i>	Green okay. Geproduceerde auto's die voldoen aan de kwaliteitseisen
<i>IPPC</i>	Geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (GPBV)
<i>IPS</i>	<i>Industriepark Swentibolt</i>
<i>GR</i>	<i>Groepsrisico</i>
<i>MER</i>	<i>Het milieueffectrapport</i>
<i>m.e.r.</i>	<i>Milieu-effectrapportage: de procedure waarbinnen het milieueffectrapport wordt opgesteld</i>
<i>Mor</i>	<i>Ministeriele regeling omgevingsrecht</i>
<i>NGOK-auto</i>	Not green okay. Dit zijn geproduceerde auto's die nog niet geheel aan de kwaliteitseisen voldoen
<i>NRB</i>	<i>Nederlandse Richtlijn Bodembescherming</i>
<i>NRD</i>	<i>Notitie Reikwijdte en Detailniveau</i>
<i>OEM</i>	<i>Original Equipment Manufacturer (autoproducent/merken)</i>
<i>OLO</i>	<i>Omgevingsloket online</i>
<i>PIP</i>	<i>Provinciaal Inpassings Plan voor de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar en de daarvoor benodigde infrastructurele aanpassingen aan het omliggend provinciaal wegennet</i>
<i>PGS</i>	<i>Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen</i>
<i>PR</i>	<i>Plaatsgebonden risico</i>
<i>QRA</i>	<i>Kwalitatieve risico-analyse</i>
<i>RIE</i>	<i>Richtlijn Industriële Emissies</i>
<i>SKD</i>	<i>Semi Knocked Down: Volledig gelakte body, met alle losse onderdelen, welke als totaal-pakket elders in elkaar gezet kunnen worden.</i>
<i>SVHC-stof</i>	<i>substance of very high concern</i>
<i>TNV</i>	<i>Thermische naverbrander</i>
<i>VCM</i>	<i>Vehicle Contract Manufacturer: een bedrijf dat in opdracht van een OEM auto's produceert. Anders dan een OEM ontwerpt en ontwikkelt een VCM zelf geen automodellen</i>
<i>VKA</i>	<i>Voorkeursalternatief</i>
<i>Wabo</i>	<i>Wet algemene bepalingen omgevingsrecht</i>
<i>Wm</i>	<i>Wet milieubeheer</i>
<i>WoW</i>	<i>Warehouse on wheels:</i>
<i>ZZS</i>	<i>Zeer zorgwekkende stof</i>

