



**Buck
Consultants
International**

**Verkenningennota
Uitbreiding VDL Nedcar**

Nijmegen, 9 juni 2015

Inhoudsopgave

	Blz.
Samenvatting	1
1 Inleiding	7
2 Productieproces van auto's	9
3 Positionering VDL Nedcar	13
4 Toekomstvisie VDL Nedcar	17
5 Toeleveranciers	21
6 Economische en maatschappelijke betekenis uitbreiding VDL Nedcar	23
7 Breder ruimtelijk-economisch perspectief	27
8 Verkenning van de directe omgeving voor de uitbreidingsbehoefte van VDL Nedcar	29
9 Ontwikkelscenario's	37
10 Logistieke afhandeling	49

Samenvatting

- 1 Op verzoek van de Provincie Limburg en de gemeente Sittard-Geleen en in nauwe samenwerking met VDL Nedcar is de voorliggende Verkenningennota opgesteld. Doel is in beeld te brengen wat de economische-, ruimtelijke- en vervoerslogistieke gevolgen zijn van een mogelijke forse groei van VDL Nedcar en hoe deze eventuele groei te faciliteren.
- 2 De huidige en toekomstige positie van VDL Nedcar kans als volgt worden getypeerd:
 - VDL Nedcar is een in Europa redelijk unieke vehicle contract manufacturer, die zich m.n. richt op de 'overflow' van bestaande fabrieken en de productie van specifieke modellen. Met BMW heeft VDL Nedcar een krachtige opdrachtgever. Indien VDL Nedcar goed performt c.q. blijft performen dan is de kans op een nieuwe generatie BMW-modellen ('successors') aanzienlijk.
 - Voor een gezonde toekomst van VDL Nedcar is niettemin een tweede customer cruciaal. Daar wordt continue aan gewerkt en dus moeten ook in ruimtelijke zin de voorwaarden om concurrerend te kunnen opereren vervuld zijn.
 - Als vehicle contract manufacturer zit VDL Nedcar in de positie dat de klant termijnen en contractvoorwaarden bepaalt. Gevoegd bij de karakteristieke 6-7 jaar cyclus van modellen betekent dit dat pas laat duidelijkheid over uitbreiding ontstaat, maar dan moet wél in korte doorlooptijd de uitbreiding van productiecapaciteit gerealiseerd worden. Om snel te kunnen schakelen moeten de planvoorbereidingen voor deze uitbreidingen dan al (groten)deels doorlopen zijn. Flexibiliteit is een belangrijk kenmerk van VDL Nedcar en dat moet dan ook in de praktijk waargemaakt (kunnen) worden.
- 3 Een maximum groei-scenario van 400.000 geproduceerde auto's in 2023/2024 betekent een mogelijke toename van de werkgelegenheid tussen nu en 2023/2024 van 8.000 arbeidsplaatsen, exclusief de komst van toeleveranciers en werkgelegenheid als gevolg van bestedingen van al die werknemers.
- 4 Een maximale uitbreiding leidt tot de volgende ruimtelijke vraag (bruto) van VDL Nedcar:

• Bodyshop BMW	78.000 m ²
• Bodyshop Customer 2	78.000 m ²
• Uitbreiding paintshop	30.000 m ²
• Final assembly Customer 2	77.000 m ²
• GOK Yard ¹	185.000 m ²
• Parkeervoorzieningen	30.000 m ²
• Opslag en (eigen) logistiek	22.000 m ²

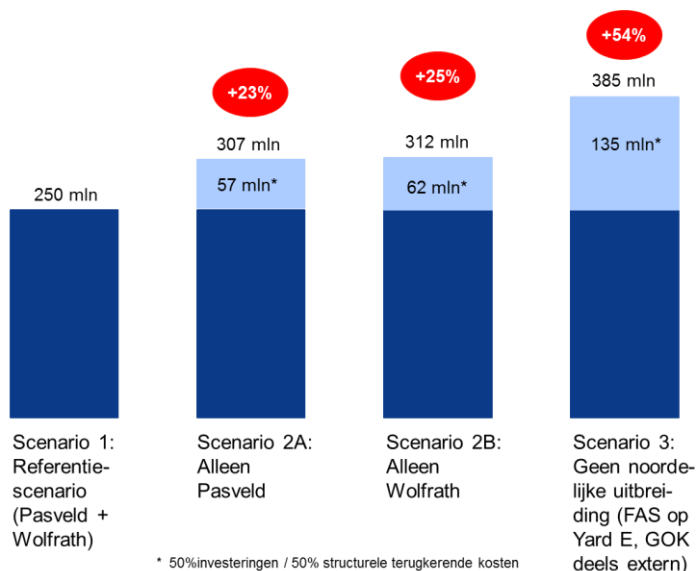
¹ Als de auto klaar is wordt de auto geparkeerd op een zgn. Green OK-Yard, waarbij het juridisch eigendom overgaat naar de eigenaar (BMW of customer 2)

5 De eerste vraag is: kan deze additionele ruimtebehoefte op het eigen terrein worden gerealiseerd?
 Het antwoord is nee. Met het huidige BMW-contract is de huidige site nagenoeg volledig gebruikt, met uitzondering van 50% van het EDC-2-gebouw (13.000 m² binnen dit gebouw) en 70% huidige GOK Yard (75.000 m² terrein).

6 Er zijn 3 ruimtelijke scenario's ontwikkeld:

- Scenario 1 : Referentie- en voorkeursscenario van VDL: Pasveld & Wolfrath
- Scenario 2A : Alleen Pasveld
- Scenario 2B : Alleen Wolfrath
- Scenario 3 : Geen noordelijke uitbreiding (FAS op Yard E, deels GOK extern)

7 Deze scenario's zijn door VDL Nedcar doorgerekend en door Brink Management & Advies gecontroleerd, hetgeen leidt tot het volgende kostenoverzicht (ongeveer de helft zijn investeringen, de andere helft zijn structurele kosten die elke lifecycle van 7 jaren terug keren):



Bron: VDL Nedcar/ Brink, 2015

Uit dit overzicht kan de conclusie worden getrokken dat scenario 3 niet realistisch is vanwege de zeer hoge kosten en een onlogisch gebruik van het Yard terrein. Dit betekent dat een deel van de toekomstige ruimtebehoefte van VDL Nedcar onontkoombaar 'buiten de huidige hekken' zal moeten plaatsvinden.

8 De groei van Nedcar zal niet van de ene op de andere dag plaatsvinden. Er is in een optimaal scenario sprake van grofweg twee uitbreidingsfasen, rekening houdend met de bedrijfsmatige inpassingsmogelijkheden:

Fase 1 : op zo kort mogelijke termijn (vóór 2019) ter beschikking komen van 8 ha terrein bruto voor

- bodyshop successor BMW óf
- bodyshop second customer

Fase 2 : uitbreiding (na 2020) met nog eens 8 ha terrein bruto voor

- bodyshop successor BMW óf
- bodyshop second customer

De huidige VDL Nedcar-site heeft diverse 'harde' grenzen:

- aan de westzijde de A2;
- aan de zuidzijde de provinciale weg N297;
- aan de oostzijde de provinciale weg N276, dan wel het Yard-terrein (ten oosten van de N276), dat reeds gereserveerd is voor de automotive sector.

Gezien deze belemmeringen is de blik (t.b.v. de niet op eigen terrein te faciliteren ruimtebehoefte) gericht op de noordzijde, ook al omdat daarmee de afstand tot het 'hart' van het productieproces (paintshop, final assembly) zo kort mogelijk kan worden gehouden (vermijden kwaliteitsrisico's en additionele kosten).

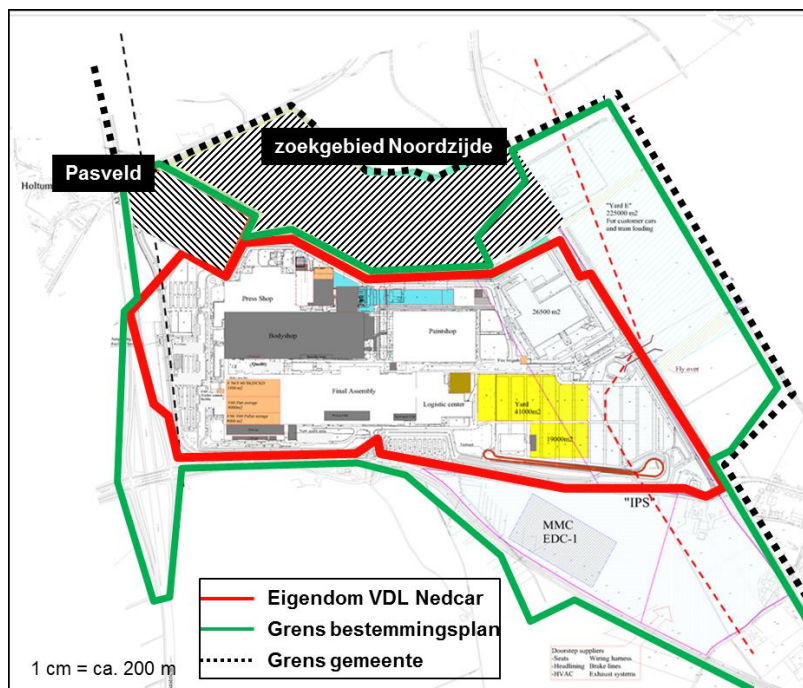
10 Voor het gebied ten noorden van VDL Nedcar wordt een integrale insteek gekozen, waarbij bedrijfsbestemmingen, ontsluitingen en natuurwaarden in onderlinge samenhang worden bekeken. Onderscheid wordt gemaakt naar twee sporen, namelijk het Pasveld-traject en het Wolfrath Oost-traject. Overwegingen daarvoor zijn:

- in zowel het referentie scenario als in scenario 2A wordt Pasveld ingezet, waarmee Pasveld - nu scenario 3 afvalt - een no regret-optie is;
- Pasveld is een duidelijk omschreven locatie, die in het verleden voorzien is als bedrijfslocatie en eigendom van LIOF (in 1998 is voor dit gebied een vrijstelling en bouwvergunning verleend voor de bouw van een bedrijfshal voor een toeleverancier van Nedcar; om bedrijfseconomische overwegingen is de bouw destijds niet doorgedaan). In opdracht van VDL Nedcar heeft Arcadis reeds de haalbaarheid onderzocht van verandering van de huidige bestemming (agrarisch met landschappelijke waarde) naar bedrijfsbestemming;
- anders dan Pasveld is Wolfrath-Oost
 - een zoekgebied waar binnen de mogelijke realisatie van 8 ha bedrijfsbestemming nog ruimtelijk moet worden bepaald;
 - onderdeel van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg een gebied met hoge landschappelijke waarde, waarvoor een 'nee, tenzij'- uitgangspunt geldt;
 - in procedurele zin lastiger, d.w.z. de verwachte doorlooptijd voor Wolfrath-Oost is langer.

11 Geadviseerd wordt om:

- A Voor Pasveld zo snel mogelijk een voorontwerp-bestemmingsplan te maken.** Daaraan wordt gekoppeld een intentie-overeenkomst tussen gemeente en VDL Nedcar t.a.v. landschappelijke inpassing van Pasveld en t.a.v. verkeers- en vervoersmanagement voor de maximale uitbreiding (inclusief parkeren voor personeel en suppliers).
- B Voor de Noordzijde (waartoe Wolfrath-Oost behoort) wordt een ontwikkelingsvisie opgesteld.** Startpunt is een omvattende inventarisatie en beschrijving van alle ruimtelijke elementen en hun onderlinge samenhang. Vervolgens worden ruimtelijke varianten ontwikkeld om een bodyshop zo optimaal mogelijk in te passen. Van deze varianten worden de voor- en nadelen aangegeven, terwijl daarnaast nader inzicht wordt gegeven in de gevolgen voor VDL Nedcar indien in dit zoekgebied géén uitbreidingsruimte wordt gerealiseerd.

Figuur 1 Zoekgebied Noordzijde



Bron: VDL Nedcar, 2014

12 Gezien de urgentie voor VDL Nedcar om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over uitbreidingswensen zal de initiatiefnemer (lees: VDL Nedcar) conform het Besluit ruimtelijke ordening de volgende documenten moeten (laten) opstellen:

- voorontwerp bestemmingsplan Pasveld;
- verkeers- en vervoersmanagementplan voor de maximale capaciteit (vervoer, verkeersafwikkeling en parkeren voor medewerkers en toeleveranciers);
- ontwikkelingsvisie Noord.

Gezien het belang en de gevolgen van de uitbreidingsplannen ligt nauwe samenwerking met de gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg in de rede.

- 13 De beoogde groei van de productie roept de vraag op of de afvoer van de geproduceerde auto's multimodaal, d.w.z. per spoor georganiseerd kan worden. Overwegingen daarbij zijn kostenefficiëntie (hetgeen de concurrentiekracht kan verbeteren) en duurzaamheid (vermindering uitstoot CO2 en minder grote belasting A2).

Om een car handling terminal te realiseren is een aftakking van de spoorhoofdbaan Maastricht - Eindhoven nodig. Deze aftakking kost volgens een berekening van Logitech tussen de 22 en 31,3 mln euro (afhankelijk van robuustheid van de oplossing en locatie wachtspoor). Hierbij komt dan een investering van 8 mln euro voor realisatie van spoorinfrastructuur tussen de aftakking van de hoofdbaan en Yard E en op de terminal zelf.

Het is van belang op te merken dat de logistieke afhandeling van de gereede auto's niet de verantwoordelijkheid is van VDL Nedcar, maar van de afnemer (lees: op dit moment BMW).

- 14 Uit de uitgevoerde analyses is een aantal conclusies te trekken:

- De investeringen in het spoor (van hoofdbaan tot aan het terminalterrein) moeten grotendeels (zoals gebruikelijk in Nederland) worden betaald door de overheden, want deze miljoeneninvesteringen volledig terugverdienen via de handling van auto's is onmogelijk. Daar staat tegenover dat een carterminal (die openbaar is, d.w.z. multi-user) een aantrekkelijke versterking van het regionale vestigingsklimaat kan zijn.
- Op kortere afstanden is het spoorproduct (inclusief laden en lossen van auto's op treinwagons) niet concurrerend genoeg in vergelijking met vervoer over de weg. Dit betekent dat vervoer naar bijvoorbeeld zeehavens in de Benelux over het spoor een kostennadeel oplevert. Over langere afstanden (bijv. Duitse zeehavens/ Italië) is afvoer per spoor wél concurrerend en voordeliger dan vervoer via de weg.
- Het profijtelijk draaien van een car handling rail terminal is mogelijk indien het op-/uitladen van de auto's in één pakket wordt gecombineerd met het rijden van treinen. Zeker op het langere afstandsvervoer per spoor is deze optie dan interessant.
- Marktpartijen tonen interesse om als terminal exploitant/railtransporteur te fungeren.

- 15 Ten aanzien van mogelijke logistieke afhandeling per spoor wordt het volgende geadviseerd.

VDL Nedcar is als vehicle contract manufacturer afhankelijk van de termijnen die de klanten in contracten hanteren. In de eindfase van de onderhandelingen met klanten ontstaat duidelijkheid omtrent de wensen voor de afvoer van het gereede product voor wat betreft volumes en bestemmingen. Dan is ook duidelijk of het gereede product per spoor afgevoerd moet of kan worden. Daar staat tegenover dat de doorlooptijden voor de voorbereiding en realisering van een spoorverbinding al snel 5 jaar bedragen. Gevoegd bij de karakteristieke productiecycclus van 6-7 jaar van een model ontstaat er spanning tussen de benodigde flexibiliteit om snel op wensen van nieuwe klanten te kunnen inspelen en de genoemde doorlooptijden.

Als de overheden de voorwaarden willen scheppen voor groei van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar en de verbetering van de duurzaamheid dan is het raadzaam de voorbereidingen voor een spoorverbinding voort te zetten. Vanuit dit perspectief kan immers tijdwinst geboekt worden voor het geval de spoorverbinding opportuun blijkt. Er kan op korte termijn gestart worden met de planvorming met Pro Rail en de voorbereidingen van de planologische procedures. Daarnaast wordt geadviseerd geen ruimtelijke plannen te faciliteren die de optie van de spoorverbinding kunnen dwarsbomen.

1

Inleiding

De regio Zuid-Limburg is een belangrijk kerngebied in Limburg, waarbij in economische zin de automotieve en logistieke sector een belangrijke rol vervullen. In juli 2014 is bij VDL Nedcar de productie van BMW MINI's van start gegaan. Het belang van de automotieve sector wordt al vele jaren door de regionale stakeholders (o.a. provincie Limburg en gemeente Sittard-Geleen) onderstreept. Eveneens wordt de kwetsbaarheid/conjunctuurgevoeligheid van de sector onderkend. De impact op de werkgelegenheid en de economische versterking van het gebied is van groot belang.

Medio 2014 hebben de gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg afgesproken dat er een integrale visie moet worden gemaakt voor het hele gebied van VDL Nedcar, Yard, Industriepark Swentibold, (verbreding) A2 en Holtum Noord, inclusief de mogelijkheden voor ontsluiting van het gebied per spoor (voor goederenvervoer). De voorliggende Verkenningnota gaat m.n. op de VDL-locatie en de directe omgeving in.

VDL Nedcar mikt met haar strategie voor de komende jaren op forse groei, zowel door het opschroeven van de volumes voor BMW (productie van MINI's) als door het binnenhalen van nieuwe klanten. Vanuit regionaal werkgelegenheidsperspectief is dit een grote kans.

Een bijzonder punt van aandacht is de logistieke organisatie van de aanvoer van onderdelen en afvoer van auto's, die complex is en een optimaal en duurzaam logistiek proces vergt. Door alle betrokkenen wordt daarbij vervoer per spoor van belang geacht. VDL Nedcar en BMW overwegen een deel van de afvoer per spoor te verrichten vanwege kostenefficiëntie en duurzaamheid. De provincie Limburg en de gemeente Sittard/Geleen zijn eveneens voorstander van multimodaal vervoer om vervoer over de weg te beperken, de belasting van de A2 niet verder te vergroten (als er reële alternatieven kunnen worden geboden) en ten behoeve van de leefbaarheid van omwonenden.

De gemeente Sittard-Geleen en de Provincie Limburg hebben gezamenlijk opdracht gegeven aan het adviesbureau Buck Consultants International om deze Verkenningnota op te stellen. Daarbij is nauw samengewerkt met VDL Nedcar.

2

Productieproces van auto's

VDL Nedcar is een 'vehicle contract manufacturer' (VCM), de enige in Nederland: een onafhankelijke autoproducent die op contract in serieproductie auto's produceert in opdracht van derden. In juli 2014 is bij VDL Nedcar de productie van BMW MINI's van start gegaan. In de aanloop daar naartoe is de autofabriek volledig omgebouwd en heringericht.

De productiefaciliteiten van VDL Nedcar zijn geschikt om voor verschillende automerken en in verschillende uitvoeringen tegelijkertijd te produceren. De continue opgave voor een VCM als VDL Nedcar is om voortdurend dusdanig concurrerend te opereren dat contracten worden gecontinueerd of vernieuwd. Voor VDL Nedcar is de uitdaging voor de komende periode om een nieuwe, tweede opdrachtgever te vinden. Continuïteit in contracten in deze industrie vereisen hoge kwaliteit, concurrerende kosten en optimale betrouwbaarheid.

VDL Nedcar is een productiebedrijf waar de complete productie van auto's plaatsvindt. Op het terrein zijn vier separate locaties gevestigd, die in een logische volgorde worden doorlopen tot het eindproduct (de auto) gereed is. Onderstaand wordt kort toegelicht welke stappen in het productieproces van auto's² kunnen worden onderscheiden.

1 Pershal (Press Shop)

De pershal ligt aan de noordwestkant van de site van VDL Nedcar en is circa 26.000 m² groot. In de pershal start het productieproces van de auto's. Dagelijks wordt hier een paar honderd ton staal en verzinkt staal verwerkt. In de pershal worden buig-, snij- en dieptrekprocessen uitgevoerd voor circa 250 verschillende geperste onderdelen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van geavanceerde apparatuur en technologie. Er vindt een hoge mate van procesbeheersing plaats met uitgebreide automatisering om de nauwkeurigheid van de persbewerkingen zeker te stellen en ervoor te zorgen dat onderdelen op het vereiste moment op de juiste plek beschikbaar zijn. Dit is van belang voor de 'Just-in-Time'-activiteiten. Een slim productieproces moet ervoor zorgen dat verstoringen van het productieproces tot een minimum worden beperkt.

² Bron: VDL Nedcar



1 Press Shop

2 Bodyshop

3 Paintshop

4 Final Assembly

2 Carrosseriebouw (Bodyshop)

In de Bodyshop beginnen de auto's vorm te krijgen. In de twee productieverdiepingen hoge fabriek worden geperste plaatdelen omgevormd tot complete carrosserieën met behulp van (punt)las en lijmtechnieken. De Bodyshop is sterk gerobotiseerd: circa 99% van de werkzaamheden wordt automatisch uitgevoerd. Met circa 1.200 robots worden onderdelen als bodemplaten, zijwanden, deuren, dakpanelen, en achterkleppen op het juiste moment en de juiste plek bij elkaar gebracht zodat de body steeds meer zijn uiteindelijke vorm krijgt.

3 Lakstraat (Paintshop)

VDL Nedcar heeft een geavanceerde Paintshop. Kale body's worden hier gereinigd, ontvet en voorzien van een grondlaag, zodat de aflaklaag van waterafdundbare lak optimaal hecht. In een elektroforetisch grondlakproces wordt de body geheel ondergedompeld, waardoor de body volledig beschermd is. Om de carrosserie te beschermen worden in de lakstraat ruim 13 m² coating en circa 90 meter kit aangebracht. De lakstraat voldoet aan zeer strenge eisen op het gebied van milieuwetgeving.

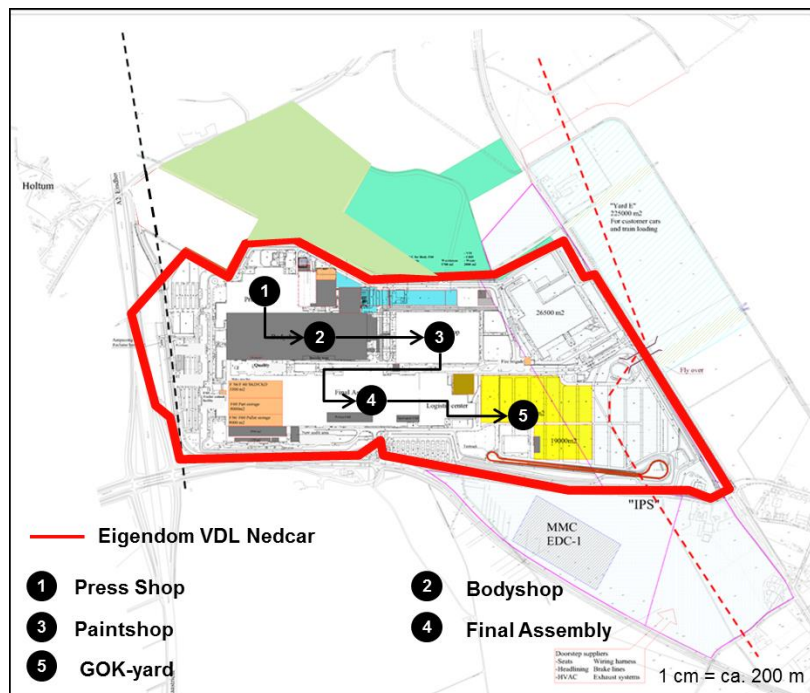
4 Montage (Final Assembly)

De gelakte carrosserie wordt vanuit de Paintshop op de Final Assembly geplaatst, een Montagelijijn van 1,5 kilometer lang. Afhankelijk van de individuele wensen van de eindgebruiker brengen specialisten met hulp van 15 robots circa 3.000 verschillende onderdelen aan. Aan het eind van de Montagelijijn is de auto af. De auto wordt vanaf de Final Assembly -na een laatste uitgebreide controle en functionaliteitstest- op de Green Okay Yard (GOK)

geplaatst. Vanaf de GOK-yard worden de auto's in opdracht van de opdrachtgever (in dit geval BMW) vervoerd naar klanten.

In de huidige situatie vinden al deze activiteiten plaats op de site van VDL Nedcar. Onderstaande kaart (figuur 2.1) laat zien hoe de activiteiten ten opzichte van elkaar zijn geplaatst, teneinde een optimaal efficiënt productieproces te kunnen doorlopen, met minimale risico's ten aanzien van de kwaliteit van het product.

Figuur 2.1 Activiteitenoverzicht huidige VDL Nedcarsite



Bron: VDL Nedcar

De huidige site van VDL Nedcar is nu reeds (met het huidige BMW-contract) nagenoeg volledig in gebruik. De ruimte die resteert is een deel van het bestaande gebouw EDC2 (oftewel circa 13.000 m² resterend van het gebouw) en circa 70% van de huidige GOK-yard (hetgeen betekent dat circa 75.000 m² nog in gebruik kan worden genomen).

Europese automotive markt

De *Europese markt voor personenauto's* (EU 27) groeide na een inzinking in 1993 in de loop van de jaren 90 tot nieuwe hoogten, o.a. voortgestuwd door de groeiende markt in Oost-Europa met een hoogtepunt in 1999. Tussen 2000 en 2008 schommelde de markt tussen de 15 en 16 miljoen auto's. In het crisisjaar 2008 begon een neerwaartse beweging (in sommige landen tijdelijk tegengehouden door overheidssteun voor het versneld vernieuwen van het wagenpark), die de markt in 2013 onder de 12 miljoen bracht. In 2014 stegen de verkopen voor het eerst sinds 2007 weer en wel naar 12,5 miljoen auto's (ICCT, 2014).

Stagnatie en krimp hebben uiteraard geleid tot verscherping van de concurrentie, waarbij duidelijke verliezers en winnaars zijn aan te wijzen. De Duitse fabrikanten Volkswagen, Audi, BMW hebben sinds 2000 marktaandeel gewonnen en dat geldt ook voor het Tsjechische deel van het Volkswagen concern, Skoda. Daimler-Benz is ongeveer gelijk gebleven. De Fransen (PSA en Renault) en de Italianen (Fiat) hebben marktaandeel verloren en datzelfde geldt voor het Spaanse onderdeel van het Volkswagen concern, Seat. Van de Amerikaanse aanbieders kon Ford zijn marktpositie handhaven, terwijl General Motors (Opel, Vauxhall) veel marktaandeel verloor en Opel zelfs even helemaal dreigde te verdwijnen c.q. te worden overgenomen door Magna (dat daarvoor Russische financiers had gevonden). De Europese fabrikanten hebben ruim 60% van de markt en als Opel en Ford daarbij gerekend worden (ze verkopen in Europa bijna alleen maar in Europa geproduceerde modellen), dan komt het marktaandeel van de Europese producenten boven de 75%.

Sinds 1997 is de *productie van personenauto's in Europa* nooit meer onder de 14 miljoen eenheden gekomen. Tussen 1999 en 2006 schommelde de productie rond de 16 miljoen eenheden. Een hoogtepunt werd bereikt met rond de 17 miljoen voertuigen in 2007. In 2009 waren dat er 3 miljoen minder, maar daarna is de productie weer wat opgekrabbeld naar rond de 15 miljoen voertuigen.

Al vele jaren wordt gesproken over overcapaciteit in de Europese automobielenindustrie. Overcapaciteit is minder gemakkelijk te definiëren dan men wellicht op het eerste gezicht zou denken, maar het is duidelijk dat een industrie die in een jaar 17 miljoen auto's kon maken, met overcapaciteit kampt wanneer er een paar jaar later nog maar 15 miljoen auto's per jaar worden gemaakt. Inmiddels zijn er enige fabrieken gesloten (o.a. door Opel in Duitsland, door VW en Ford in België, door PSA in Frankrijk) en zijn er uiteraard veel fa-

³ Dit hoofdstuk is grotendeels een samenvatting van een paper 'Complete Vehicle Contract Manufacturing: de Europese markt en de positie van VDL Nedcar', door em.prof.dr. B. Dankbaar dat op verzoek van de initiatiefnemers van de Verkenningnota is geschreven (april 2015).

brieken minder gaan produceren, o.a. door bijvoorbeeld van drie of twee ploegen naar één ploeg om te schakelen.

Uit de cijfers wordt duidelijk dat Europa veel meer auto's produceert dan het zelf nodig heeft. In 2013 werden 5,8 miljoen auto's vanuit de EU geëxporteerd (waarvan een kleine half miljoen binnen Europa bleef). Het leeuwendeel daarvan komt voor rekening van de Duitse fabrikanten.

Contract manufacturing

Wereldwijd worden bijna alle personenwagens gebouwd in fabrieken die in eigendom zijn van de grote autofabrikanten. De meeste Europese autofabrieken hebben alle vier de kernprocessen (perswerk, carosseriebouw, lakstraat en eindmontage, zie vorig hoofdstuk) in huis. Hoewel er in de afgelopen decennia wel sprake is van toenemende uitbesteding van ontwikkeling, productie en assemblage van componenten en complete modules naar toeleveranciers, is de assemblage van het totale voertuig slechts zelden uitbesteed.

Er zijn grofweg twee redenen om toch bij gelegenheid productie uit te besteden: (1) de wens om de bestaande fabrieken niet te belasten met de productie van kleine aantallen speciale modellen (het special products argument); en (2) de noodzaak om de productiecapaciteit uit te breiden, wanneer de markt zich sterker ontwikkelt dan verwacht en/of uitbreiding van de eigen productiecapaciteit onmogelijk of onwenselijk wordt geacht (het overflow argument).

De eerste reden om toch nog af en toe productie uit te besteden is gelegen in het feit dat sommige speciale modellen (vooral cabrio's en andere luxe modellen) niet gemakkelijk over dezelfde lijn kunnen lopen als andere producten, omdat ze een (veel) grotere arbeidsinhoud hebben en/of omdat hun carrosserie anders is opgebouwd, hetgeen in de lakstraat voor problemen zorgt. Voor dat soort producten werden sowieso vaak externe bedrijven in de arm genomen, die een behoorlijk deel van het product-engineering en het design voor hun rekening namen. Vanuit die optiek is het niet zo gek om de relatief kleine aantallen van deze modellen ook door deze ontwerpbureaus te laten assembleren.

De Europese top bestaat uit het Oostenrijkse Magna Steyr, het Finse bedrijf Valmet én VDL Nedcar.

Perspectieven

De rol van contract manufacturers is dus wereldwijd zeer bescheiden en in veel gevallen gekoppeld aan engineering activiteiten van het assemblerende bedrijf. In een relatief stagnerende Europese markt met overcapaciteiten is de behoefte aan overflow-capaciteit uiteraard beperkt. Omdat er echter ook nog maar weinig contract manufacturers zijn, is hun situatie zeker niet uitzichtloos. Er zijn ook een aantal ontwikkelingen die contract manufacturers (weer) in beeld brengen.

- De markt mag dan stagneren, maar er zijn winnaars en verliezers en de winnaars zouden toch kunnen stuiten op capaciteitsproblemen. Winnaars die perspectief bieden

voor contract manufacturers, zijn vooral de premium merken BMW, Audi, Porsche, in mindere mate Mercedes en recentelijk ook Jaguar Land Rover (JLR) en Volvo. BMW gaat naar verluid een nieuw product bij Magna laten assembleren. Audi en Porsche zijn onderdelen van het Volkswagen concern. Alleen Porsche doet af en toe zaken met contract manufacturers en de machtige vakbonden binnen het concern zullen uitbesteding van grotere productieaantallen zeker niet steunen. Mercedes doet al zaken met Valmet. Volvo lijkt in de fabriek in Gent en ook in Zweden nog genoeg capaciteit te hebben en richt zich op uitbreiding van de productie in China. JLR lijkt recentelijk tegen capaciteitsgrenzen in Engeland aan te lopen.

- Er bestaat een tendens om steeds meer verschillende modellen (derivatives) op de markt te brengen en daarmee verschillende niches te creëren en te vullen. Vaak gaat het dan om relatief kleine aantallen en dan kan het aantrekkelijk zijn om de assemblage daarvan uit te besteden – al dan niet in combinatie met de benodigde product engineering.
- In met name China en India zijn enkele automobiefabrikanten actief, die ambities koesteren om de wereldmarkt te bedienen. Een enkele Chinese producent heeft al met weinig succes pogingen in Europa ondernomen en Tata heeft via JLR een bruggenhoofd in Europa gekocht. Vroeg of laat zullen er zeker aanbieders uit deze landen naar Europa komen en dan komt er al gauw een punt waarop ze in Europa willen produceren. Omdat bij aanvankelijk kleine aantallen een hele fabriek niet meteen voor de hand liggend is, ligt hier een kans voor contract manufacturers. Momenteel hebben deze fabrikanten echter ook de handen vol aan de expanderende markten in hun deel van de wereld.
- Naast al deze min of meer traditionele autofabrikanten zijn er in de laatste vijftien jaar een groot aantal nieuwe bedrijven op de markt verschenen, die zich vooral op de elektrische auto richten. Voorbeelden zijn Coda Automotive, Wheego Electric Cars, Tesla Motors, Think, Fisker Automotive, Tango Commuter Cars, BYD, Gem, Saba Motors, Venturi. Ze hebben gemeen dat ze veel aandacht schenken aan de elektrische aandrijving, maar niet in staat zijn om grote aantallen te produceren met de constante kwaliteit die consumenten van gewone auto's gewend zijn. Dit soort bedrijven zal naar verwachting baat hebben bij een ervaren contract manufacturer.
- Op langere termijn voorzien sommige prognoses (Roland Berger 2015; Prime Research 2015), dat het autogebruik onder invloed van allerlei car-sharing arrangementen gaat toenemen, terwijl het particulier autobezit (in elk geval in aantallen) eerder zal afnemen. Het autobezit zou zich dan gaan richten op duurdere, grotere voertuigen (nog slechts één per gezin), terwijl in veel van de car-sharing arrangementen (in stedelijke omgevingen) juist relatief simpele autootjes zullen worden ingezet, zeker ook als er gebruik gemaakt wordt van zelfrijdende voertuigen. Men gebruikt hiervoor het woord 'pod', wat (letterlijk) met 'peultjes' of capsules vertaald zou kunnen worden. Het totaal aantal jaarlijks te produceren voertuigen zal toenemen. Bij de premium fabrikanten kunnen er dan capaciteitstekorten ontstaan. Grote vraag is of de traditionele fabrikanten deze kleine auto's gaan produceren, of dat daar onafhankelijke fabrikanten een rol in gaan spelen.

- Het antwoord op de laatste vraag hangt sterk af van de ontwikkeling van de markt voor car-sharing arrangementen (ACEA 2014). Verschillende autofabrikanten hebben zich inmiddels begeven op deze markt. VW neemt bijvoorbeeld deel in Greenwheels, Daimler-Benz neemt deel in Car2Go en BMW in DriveNow. Naarmate autofabrikanten steeds meer inkomen genereren uit het verlenen van mobiliteitsdiensten, bestaat de kans dat ze de automobiefabricage (in elk geval van de 'pods') op afstand zetten. Aan de andere kant is hun bemoeienis met deze markt uiteraard ook gebaseerd op de wens om zelf als klant voor de eigen producten te kunnen optreden. Men is zich er zeer van bewust dat een car sharing programma dat grote aantallen autootjes gaat inkopen zeer scherpe prijzen zal verlangen. Op de achtergrond spelen giganten als Google en Apple een rol, die dit soort diensten ook aan het ontwikkelen zijn en volgens beproefd recept veel willen verdienen aan de dienstverlening en de hardware elders tegen bodemprijzen laten maken. Terwijl de eerder genoemde ventures zich richten op het ontwikkelen en produceren van complete (elektrische) auto's, komt hier een ander soort toetreders in beeld, dat geld wil verdienen aan mobiliteitsdiensten, maar de benodigde voertuigen niet per se zelf wil ontwikkelen en bouwen. Hier liggen dus mogelijk ook kansen voor contract manufacturers.

Positionering VDL Nedcar

VDL Nedcar presenteert zich in dit 'landschap' met de volgende kenmerken:

- een ervaren assemblage-bedrijf;
- met deskundige en gemotiveerde medewerkers;
- combineert hoge kwaliteit met hoge productiviteit;
- gunstig gelegen in het centrum van de Europese automarkt;
- gewend om met meerdere projecten/producten gelijktijdig bezig te zijn;
- in staat om het proces van eerste exemplaren tot serieproductie (de zgn. 'launch curve') snel te doorlopen;
- in staat om flexibel te reageren op aanpassingen in de hoeveelheden die door de klant gevraagd worden;
- door dit alles in staat om te werken tegen een aantrekkelijke prijs.

VDL Nedcar onderscheidt zich van zijn concurrenten door de afwezigheid van capaciteiten op het gebied van product engineering en design. Het voordeel daarvan is dat VDL Nedcar een lage overhead heeft en zich helemaal kan concentreren op de productieprocessen. Daarmee is VDL Nedcar de ideale overflow capaciteit. Nadeel is uiteraard dat VDL Nedcar geen product engineering diensten kan aanbieden. Dat betekent dat men ook niet zelf (dure) initiatieven in die richting zal en kan ondernemen. De grote concurrenten Valmet en Magna daarentegen presenteren regelmatig concept cars, die ze helemaal zelf ontwikkeld hebben om klanten op ideeën te brengen en opdrachten binnen te halen. Vergeleken met deze twee concurrenten is VDL Nedcar waarschijnlijk meer geschikt voor productie van grotere aantallen, waarmee men ook meer ervaring heeft dan de andere twee. Bij grotere aantallen speelt de kostprijs een belangrijker rol dan bij kleine aantallen speciale premium modellen en dan is VDL Nedcar als 'lean en mean' contract manufacturer in het voordeel.

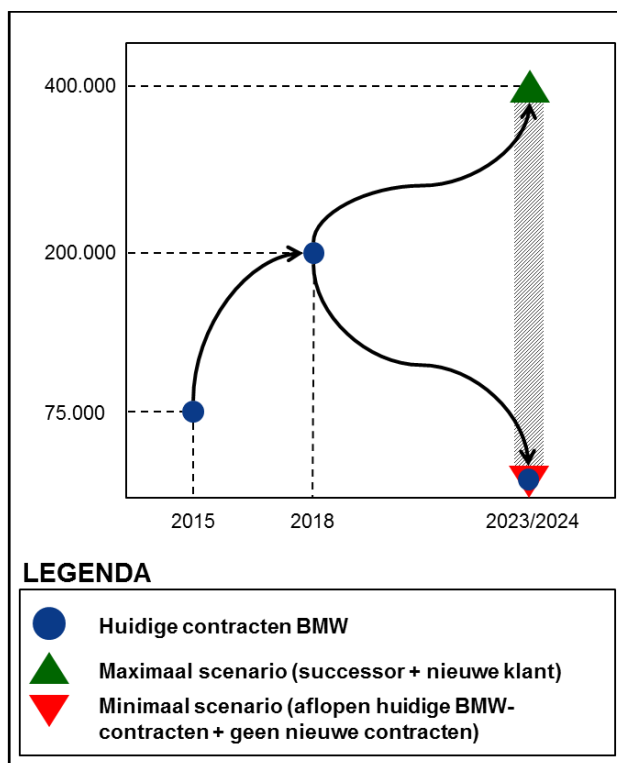
4

Toekomstvisie VDL Nedcar

VDL Nedcar mikt met haar strategie voor de komende jaren op forse groei, zowel door het opschroeven van de volumes voor BMW (productie van MINI's) als door het binnenhalen van nieuwe klanten. Het is voor VDL Nedcar van groot belang dat meerdere opdrachtgevers worden gecommiteerd, zowel voor de stabiliteit/continuïteit als voor de groeiambities en onderhandelingspositie van het bedrijf.

De maximale productiecapaciteit van de huidige fabriek is 240.000 auto's per jaar. In haar visie op de toekomst mikt VDL Nedcar op grotere volumes. Het maximale scenario gaat uit van twee opdrachtgevers, met elk een benodigde productiecapaciteit van 90.000 per shift per jaar en in drie shifts. Vanwege overlap in shifts (synchronisity) en effectieve productietijd per shift wordt uitgegaan van 75% van de maximale capaciteit. Daarmee komt het *maximaal te realiseren volume op 400.000 auto's per jaar*. Daarvoor zijn diverse investeringen vereist om voldoende ruimte en productiecapaciteit te realiseren op de site van VDL Nedcar. Onderstaande grafiek geeft weer waarmee VDL Nedcar naar de toekomst kijkt en wat daarvan de impact is op volumes en op werkgelegenheid.

Figuur 4.1 Volumes VDL Nedcar minimaal en maximaal



Bron: VDL Nedcar (2014)

De productie laat een stijgende lijn zien tot 2018 (de huidige modellen), daarna is de ontwikkeling afhankelijk van het binnenhalen van nieuwe opdrachten. Twee elementen zijn daarbij essentieel: ten eerste het vasthouden van BMW als opdrachtgever door ook de opvolgmodellen van de huidige in Sittard-Geleen geproduceerde modellen MINI ('successors') binnen te halen en ten tweede het binnenhalen van meerdere opdrachtgevers.

Groeiscenario's laten zien dat bij twee opdrachtgevers (BMW inclusief successor) volumes worden geprognosticeerd van maximaal 400.000 auto's per jaar. Dat laatste scenario kan uitsluitend worden gerealiseerd als de productiecapaciteit fors wordt uitgebreid c.q. er fors wordt geïnvesteerd in productiefaciliteiten. Het minimale scenario is het 'doemscenario': zonder successor van BMW en/of een tweede opdrachtgever eindigt de productie in 2023/2024.

De ontwikkeling van VDL Nedcar heeft substantiële impact op de werkgelegenheid in de regio. In het maximale scenario (twee opdrachtgevers plus een volledige productiecapaciteit van jaarlijks 90.000 + 90.000 auto's per shift) groeit de directe werkgelegenheid bij VDL Nedcar tot bijna 10.000 directe banen in 2023/2024.

Om de ambities van VDL Nedcar te huisvesten, moet de fabriek fors uitbreiden. Onderstaande tabel 4.1 laat zien welke uitbreidingen nodig zijn. De laatste kolommen geven de voorkeur van VDL Nedcar weer of de betreffende functie op de eigen site of daarbuiten moet worden gerealiseerd. Met name voor de uitbreiding van de Paintshop, de nieuwe Final Assembly en de eigen logistiek ziet VDL Nedcar mogelijkheden of noodzaak om dat op eigen terrein te realiseren. Ook een deel van de parkeerbehoefte kan worden opgelost op eigen terrein. In hoofdstuk 7 wordt de voorkeur van VDL Nedcar nader toegelicht.

Tabel 4.1 Uitbreidingsbehoefte in maximaal scenario¹⁾

Functie	m ² (groei tot 400K auto's)	Waar?	
		Eigen site	Extern
Bodyshop (BMW)	60.000 m ² netto 78.000 m ² bruto		✓
Bodyshop (Customer 2)	60.000 m ² netto 78.000 m ² bruto		✓
Uitbreiding Paintshop	30.000 m ² netto 30.000 m ² bruto	✓	
Final Assy (Customer 2)	70.000 m ² netto 77.000 m ² bruto	✓	
GOK-yard (auto's gereed voor distributie)	185.000 m ² netto 185.000 m ² bruto		✓
Parkeervoorzieningen voor personeel	30.000 m ² netto 30.000 m ² bruto	✓	✓ ²⁾
Opslag en (eigen) logistiek	20.000 m ² netto 22.000 m ² bruto	✓	✓

1) Dit is exclusief ruimte voor doorstep suppliers (toeleveranciers)

2) Circa 2.000 m² op eigen terrein, de resterende 28.000 m² elders (o.a. ter compensatie van verlies parkeervoorzieningen voor eigen personeel door verbreding A2)

Bron: VDL Nedcar

De eerdere bevinding dat de site nagenoeg volledig in gebruik is, leidt tot de conclusie dat de benodigde uitbreiding (deels) buiten de huidige site van VDL Nedcar moet worden gerealiseerd. De nu nog beschikbare ruimte (bestaand gebouw EDC2 en huidige GOK-yard) zullen daarbij ook volledig worden benut.

De groei van Nedcar zal niet van de ene op de andere dag plaatsvinden. Er is in een optimaal scenario sprake van grofweg twee uitbreidingsfasen, rekening houdend met de bedrijfsmatige inpassingsmogelijkheden:

Fase 1 : op zo kort mogelijke termijn (vóór 2019) ter beschikking komen van 8 ha terrein bruto voor

- bodyshop successor BMW óf
- bodyshop second customer

Fase 2 : uitbreiding (na 2020) met nog eens 8 ha terrein bruto voor

- bodyshop successor BMW óf
- bodyshop second customer

Deze beoogde uitbreiding (met op korte termijn minimaal één bodyshop) is - gezien de huidige stand van zaken met potentiële nieuwe klanten - van urgent belang, gelet ook op de procedurele doorlooptijd en bouwtijd van (een) dergelijke nieuwe productiehal(len).

5 Toeleveranciers

VDL Nedcar werkt als Vehicle Contract Manufacturer, momenteel in opdracht van BMW, en als zodanig betreft zij de benodigde onderdelen van verschillende *toeleveranciers*. In de huidige situatie werkt VDL Nedcar met circa 20-25 verschillende toeleveranciers van diverse onderdelen:

- grote items als stoelen, hemels, (zonne)daken, wire harness, uitlaatsystemen, bumpers, panelen, dashboards, remsystemen, e.d.
- kleine items als spiegels, benzinetanks, vloerkleden, stuurkolommen, radiatoren, schokbrekers, velgen, banden, raamsystemen, e.d.

De huidige toeleveranciers zitten nagenoeg allemaal op afstand van VDL Nedcar, uiteenlopend van circa 70 km tot 1.000 km afstand tot de locatie in Sittard-Geleen.

BMW kiest zelf de toeleveranciers voor de modellen die bij VDL Nedcar worden geproduceerd. Via aanbestedingstrajecten kunnen toeleveranciers zich kwalificeren voor een contract voor één of meer onderdelen voor één of meer modellen. De afwegingen van BMW bij de keuze voor toeleveranciers zijn niet exact bekend, maar prijs speelt een belangrijke rol. Nabijheid (bij de productiefaciliteit) speelt waarschijnlijk ook een rol, maar is niet (noodzakelijkerwijs) doorslaggevend.

Bij start van de productie in Sittard-Geleen, heeft BMW aan VDL Nedcar te kennen gegeven belang te hechten aan verkenning van de haalbaarheid van een 'supplier park', een locatie waar toeleveranciers dichtbij de productielocatie gevestigd zijn. VDL Nedcar spreekt van 'doorstep': dichtbij de productielocatie/fabriek. De kern van 'doorstep' is dat onderdelen 'in sequence' kunnen worden geleverd met optimale betrouwbaarheid en punctualiteit. Daarmee ontstaat een ideale situatie waarbij onderdelen op het juiste moment in de productielijn worden ingebracht. Bovendien kan de nabijheid en clustering van toeleveranciers ook 'concentratievoordelen' opleveren doordat bijvoorbeeld 'modulair' kan worden aangeleverd op de productielijn, waardoor de handelingen voor VDL Nedcar minder (in aantal) en minder complex worden. Risico's (voor BMW) worden gereduceerd, bovendien is er kostenvoordeel. In de huidige situatie worden de totale kosten van onderdelen bepaald door de inkoopprijs plus de kosten voor transport. Idealiter gaan bij de realisatie van een supplier park de totale kosten omlaag, waarbij met name de logistieke kosten dalen.

Of toeleveranciers zich werkelijk in de nabijheid van VDL Nedcar willen en zullen vestigen is (zoals reeds eerder gesteld) van meerdere factoren afhankelijk, waaronder contractduur en volume. Uiteraard speelt ook de beschikbaarheid van aantrekkelijk vastgoed/grond (kwaliteit+prijs), een ruime arbeidsmarkt en de aanwezigheid van (logistieke) dienstverleners een rol. Een toeleverancier komt veelal niet voor één contract naar Sittard-Geleen.

In de dienstverlening richting hun opdrachtgevers (bijvoorbeeld BMW) spelen *logistieke dienstverleners* eveneens een grote rol. Logistieke dienstverleners zien al sneller kansen in het faciliteren van een 'supplier park', waarbij zij meerdere toeleveranciers kunnen ondersteunen in hun operatie om onderdelen (just in sequence) te leveren aan VDL Nedcar. Een voorbeeld is Eberspächer. Het bedrijf heeft een contract met BMW en vestigt zich in de nabijheid van VDL Nedcar. Logistiek dienstverlener ISL is de partij die investeert namens Eberspächer, ook in materieel. ISL hoopt met dit concept meerdere klanten te kunnen binnenhalen en faciliteren. Voor andere (toekomstige) toeleveranciers is in zo'n omgeving mogelijk de volumevraag minder prangend. De logistieke dienstverlener is dan een (relatief) constante factor in de relatie met VDL Nedcar en kan bij een volgend model/merk zo nodig een volgende gecontracteerde toeleverancier faciliteren.

VDL Nedcar heeft de ruimtebehoefte voor suppliers binnen haar toekomstvisie in kaart gebracht, door te rekenen met aannames over benodigd bruto vloeroppervlak (BVO) bij bepaalde productievolumes. Zo ontstaat een bandbreedte van de ruimtebehoefte van toeleveranciers van VDL Nedcar. Bij grotere volumes wordt de ruimtebehoefte groter, maar deze relatie is niet één-op-één. *VDL Nedcar noemt zelf een bandbreedte van 40.000 à 65.000 m² bvo als perspectief.* De rekenexercitie is gecheckt tegen de werkelijke situatie van twee bestaande toeleveranciers: de cijfers komen goed in de buurt (met een plus/min van 10%) van de werkelijke vierkante meters die de partijen in gebruik hebben.

6 **Economische en maatschappelijke betekenis uitbreiding VDL Nedcar**

Automotive-sector in Nederland

De Nederlandse automotive sector is onderdeel van de topsector High Tech Systems & Materials (HTSM) en als zodanig (ook) één van de speerpunten van Brainport Zuidoost-Nederland. De sector telt in heel Nederland ruim 40.000 banen (bron: Brainport.nl). Een groot deel van de industrie is geconcentreerd in Zuidoost-Nederland: VDL Nedcar is één van de grote spelers, naast partijen als DAF/PACCAR Trucks, Inalfa, TomTom en TNO Automotive.

De automotive sector is een 'gevoelige' sector, waarbij zowel economische als technologische ontwikkelingen grote impact hebben. De ontwikkelingen bij VDL Nedcar in de afgelopen decennia zijn daarvan een goede illustratie. De automotive sector zet momenteel sterk in op onder meer 'Smart Mobility' en 'Green Mobility'. Beide onderwerpen staan in de belangstelling van de internationale automotive industrie en er wordt een grote groeipotentie aan toegekend. De automotive sector in Nederland richt zich met name op innovaties voor de aanpak van problemen met betrekking tot emissie, congestie, geluidsoverlast en veiligheid.

Onder de noemer Automotive NL werkt een samenwerkingsverband van bedrijven, overheden en kennisinstellingen samen aan het versterken van de sector. In de Roadmap Automotive 2013-2016 zijn concrete doelstellingen geformuleerd. De Nederlandse automotive sector heeft haar strategie mede op deze doelstellingen gebaseerd. De doelstellingen zijn:

- groei van de omzet met > 3,5% per jaar tot € 24 miljard in 2020;
- groei van de werkgelegenheid naar 55.000 arbeidsplaatsen (in onderwijs, onderzoek, ontwikkeling, productie en services);
- verdubbeling van het aantal studenten/afstudeerders op automotive opleidingen, plus verhoging van de kwaliteit van de opleidingen;
- internationaal toonaangevende rol spelen op 'Smart Mobility' en 'Green Mobility'.

Automotive sector in Limburg

Onderstaand overzicht geeft een beeld van de veelzijdigheid van de automotive industry in Limburg in termen van bedrijfsactiviteiten.

Tabel 6.1 Overzicht belangrijke bedrijven in de automotive sector in Limburg

Bedrijf	Typering	Producten	Activiteit	Banen
VDL-NedCar	OEM-er	BMW-Mini	Manufacturing	1.600
SABIC Automotive Polymers	Supplier	Raw materials (plastics)	Production	1.600
Inalfa Roof Systems	Co-supplier	Roof systems	R&D, Production	600
MGG Group	Co-supplier	Aluminium sandcasting of brake wheel cylinders, oil pumps, gear housings	R&D, Production	600
Faurecia Group	Tier-1 supplier	Exhaust systems, seats	Production	550
International Automotive Components	Co-supplier	Dashboards, plastic trim, airbags	R&D, Production	335 ⁴
Componenta Weert	Tier-1 supplier	Cast iron components	R&D, Production	270
Volvo Cars Nederland	Supplier	Spare parts, return logistics, recycling	Distribution, maintenance	200
Johnson Matthey	Supplier	Effects for windscreens	R&D, Production, EHQ	200
Mitsubishi Motors Europe	Supplier	Spare parts	EHQ, EDC, M&S	180
Sekisui S-Lec	Co-supplier	Interlayer film for glass	Production	150
VIRO Engineering	Supplier	Engineering, product dev.	Services	120
Meldon Plastics	Supplier	Extrusion plastic materials	Production	80
VDL Kusters	OEM-er	Mini-busses	Production	60
Eagle Simrax	Co-supplier	Engine cooling comp.	R&D, Production	55
Corus Service Centre	Supplier	Chassis components	Production	45
Centurion Akku	Co-supplier	Batteries	R&D, Production	40
Eurocarbon	Tier-2 supplier	Reinforced textile, carbon fibres	Breeding, Production	35
Roland International	Supplier	Side curtains trailers	Sales	22
Mitsubishi Heavy Industries	Tier-1 supplier	Air conditioning systems	Assembly	15
Mitsubishi Engineering Plastics	Supplier	Raw materials (plastics), Technical Centre	R&D, Production, Design	10
Bandag BV	Supplier	Tyres	Distribution	18
KYB Europe	Supplier	Suspensions/shock absorbers	EHQ, Sales	5

Bron: LIOF Supplier Bidbook, 2014

⁴ Cijfer wijkt af van de eigen opgave van IAC (d.d. december 2014)

Directe en indirecte werkgelegenheidseffecten

Door de huidige contracten met BMW zal de werkgelegenheid naar verwachting groeien tot bijna 5.000 directe arbeidsplaatsen. Een groei tot het maximum scenario met een productie van 400.000 auto's per jaar zal leiden tot in totaal 10.000 werknemers. Daarnaast is van indirecte effecten in allerlei toeleverende diensten die duidelijk variëren met de omvang van productie en personeelsbestand (vervoer, catering, schoonmaakdiensten, externe onderhoudsdiensten). Bovendien kan bij lange termijn continuïteit van de opdrachten ook verwacht worden dat toeleveranciers van onderdelen en subassemblies al dan niet onder druk van hun klant in de buurt van (of in) de fabriek assemblage activiteiten zullen openen met opnieuw directe en indirecte werkgelegenheidseffecten (zie vorige hoofdstuk).

Impuls door investeringen

Naast deze baten die samenhangen met de reguliere productie van het bedrijf is er sprake van aanzienlijke baten ten gevolge van de (eenmalige) investeringen die door en bij VDL Nedcar gedaan zijn en worden bij de inrichting van de fabriek. Volgens berekeningen van VDL Nedcar is in 2013/2014 in de aanloop naar de productie van de Mini rond 60 miljoen aan investeringsbestedingen in Nederland en vooral Limburg terecht gekomen.

Voorbeeldbedrijf⁵

Naast deze werkgelegenheidseffecten is het van belang om te wijzen op de betekenis van VDL Nedcar in de Nederlandse maakindustrie als voorbeeldbedrijf in de (massa)productie. 'Massa' staat hier tussen haakjes omdat de technieken van procesbeheersing die we kennen uit de massaproductie steeds vaker ook bij kleinere aantallen in flexibel geautomatiseerde processen kunnen worden toegepast. Tal van concepten en modellen die horen bij moderne productie zijn bij VDL Nedcar op voorbeeldige wijze geïmplementeerd (Lean, TPM, zelfsturende teams, integrale logistieke concepten, enz.). Managers die het vak geleerd hebben bij Nedcar zijn overal in de industrie actief en brengen de lessen van Nedcar ook elders onder de aandacht. Zowel binnen het VDL concern als daarbuiten kan VDL Nedcar een belangrijke rol spelen als inspiratiebron voor het verhogen van productiviteit en kwaliteit in maakbedrijven. Het is wenselijk dat deze rol van VDL Nedcar als voorbeeldbedrijf ook vorm gegeven wordt in contacten (en contracten) met opleidingsinstellingen op alle niveaus en niet in de laatste plaats ook met opleidingen voor werkenden.

Smart industry

In het Smart Industry verhaal wordt veel aandacht besteed aan zgn. high-tech bedrijven die veel aan R&D doen. Daarbij wordt wel eens vergeten dat deze bedrijven belevend moeten worden door toeleveranciers die primair worden afgerekend op het op orde zijn van hun processen. Dat soort bedrijven kunnen het meeste leren van VDL Nedcar. VDL Nedcar doet niet veel aan onderzoek en ontwikkeling en is in die zin niet 'high-tech', maar de automobielandustrie in zijn geheel is wel degelijk high-tech (CAR 2014). VDL Nedcar maak gebruik

⁵ Rest van dit hoofdstuk is gebaseerd op paper van em.prof.dr. B. Dankbaar (zie noot 3)

van de nieuwste productietechnologieën om zijn klanten te bedienen. De robots in de carrosseriebouw spreken nog altijd het meest tot de verbeelding, maar minstens zo 'smart' zijn de systemen voor productiebesturing, kwaliteitsbewaking, externe en interne logistiek, enz. die alle processen gaande houden en met elkaar verbinden. In dat opzicht is VDL Nedcar een belangrijke speler in het Nederlandse 'smart industry'-streven.

Sociale innovatie

Een belangrijke eigenschap van een contract manufacturer is de flexibiliteit waarmee gereageerd wordt op de behoefte aan additionele capaciteit bij de klanten. Deze flexibiliteit heeft uiteraard gevolgen voor de werkgelegenheid – men 'ademt mee met de markt' – en leidt tot de behoefte aan een aanzienlijke flexibele schil van inzetbaren rond het bedrijf. Flexibiliteit wordt meestal niet onder het hoofdstuk 'baten' meegenomen, omdat de betrokken werknemers meestal liever een vast contract hebben. Zonder flexibiliteit zou een contract manufacturer als VDL Nedcar echter nauwelijks concurrerende aanbiedingen kunnen doen. Door de jaren heen heeft VDL Nedcar steeds opnieuw gezocht naar mogelijkheden om de noodzakelijke flexibiliteit op een maatschappelijk verantwoorde wijze vorm te geven. Verschillende sociale innovaties zijn in het verleden door (VDL) Nedcar in samenwerking met arbeidsmarktorganisaties ontwikkeld en in de praktijk gebracht, waaronder het mobiliteitscentrum, deeltijd WW, de tewerkstelling van werknemers tijdens de periode dat de fabriek na het vertrek van Mitsubishi stil stond, en de recente grootscheepse wervingsactie, waarbij enige honderden mensen vanuit een situatie van (langdurige) werkloosheid konden worden aangetrokken.

7

Breder ruimtelijk-economisch perspectief

De uitbreidingsplannen van VDL Nedcar passen goed in de ontwikkeling van de brede regio en de gemeente Sittard-Geleen.

In het POL2014 geeft de provincie aan dat voor de economische ontwikkeling van Limburg ondernemersklimaat, innovatiekracht, kennisinfrastructuur, arbeidsmarkt, onderwijs en fysiekruimtelijke vestigingscondities belangrijk zijn. Het topsectorenbeleid is richtsnoer voor het economisch beleid in Limburg. Limburg spitst het topsectorenbeleid toe op de campussen en de daaraan gerelateerde topsectoren. Daarnaast steekt Limburg veel aandacht en middelen in enerzijds de vanouds sterke topsector Hightech Systems (ofwel: de maakindustrie), die verspreid in de provincie de nodige parels van bedrijven kent en anderzijds de topsector Logistiek. VDL Nedcar is een kernbedrijf in de Limburgse Hightech Systems-sector.

De ambitie van Zuid-Limburg is om te komen tot één sterk samenhangend gebied, een stedelijk en landschappelijk netwerk met o.a. krachtige economische campussen en clusters die een substantiële bijdrage leveren aan het bruto nationaal product. Versterking van het automotive cluster is één van de concrete doelen, waarbij Sittard-Geleen (VDL Nedcar) het centrum is.

In het Programma Werklocaties 2020 (uit 2008) zijn prognoses voor de regionale ruimtebehoefte opgenomen. Resultaten in 2014 laten zien dat de prognoses afgelopen jaren niet zijn gerealiseerd vanwege de financieel-economische crisis. Over de periode 1997-2013 heeft de deelregio Westelijke Mijnstreek (waar Sittard-Geleen onderdeel van uitmaakt) circa 80% van de prognose gerealiseerd: voorzien was een uitgifte van 150 ha, daadwerkelijk uitgifte gerealiseerd is circa 115 ha. De monitor zoomt ook in op de uitgifte op logistiek-industriële bedrijventerreinen. In die categorie is in de regio Zuid-Limburg in dezelfde periode slechts 50% gerealiseerd van de prognose: voorzien was een uitgifte van 345 ha, gerealiseerd is 165 ha.

In het POL2014 wordt het volgende gesteld: 'Limburg heeft ruim voldoende bedrijventerreinen. Groei lijkt nu vooral nog te zitten in de logistieke sector en wellicht ook in de biobased economy, chemie en automotive. De kwalitatieve opgave is des te belangrijker. De centrale opgave is dan ook: een groei in kwaliteit zonder dat de kwantiteit toeneemt, daarbij meer schaarste creërend, met ruimte voor maatwerk.'

Tegelijkertijd is de dynamiek in Sittard-Geleen toegenomen en is er -volgens de gemeente - veel vraag naar ruimte voor logistieke bedrijvigheid in het gebied. In december 2014 heeft de gemeente Sittard-Geleen overeenstemming bereikt over de verkoop van bijna 20 ha

grond op Holtum Noord (fase III) aan een ontwikkelaar/belegger, die ontwikkelt in opdracht van een logistieke dienstverlener. Daarmee is Holtum Noord volledig uitgegeven. Volgens de gemeente Sittard-Geleen is er veel animo voor (meer) logistieke bedrijfsvestigingen in de regio. Met de volgende zinsnede uit het POL2014 wordt een opening geboden voor nieuwe plannen: 'De relatie tussen multimodale knooppunten in Venlo en Sittard-Geleen en de omliggende terreinen van bovenregionale betekenis biedt kansen. Niet alleen voor duurzamer vervoer, maar ook voor verankering van bedrijven. Eventueel zou dit bij succes kunnen leiden tot additionele ruimtevrage, met name voor infrastructuur en over-/op- en omslag.' Er zijn vooralsnog geen nieuwe bedrijventerreinen in ontwikkeling c.q. voorzien in de Westelijke Mijnstreek.

8 Verkenning van de directe omgeving voor de uitbreidingsbehoefte van VDL Nedcar

Vanwege productietechnische en logistieke overwegingen wordt voor de uitbreidingsvragen van VDL Nedcar voornamelijk in de directe omgeving en de omliggende regio gekeken naar mogelijke locaties. Daarbij is zorgvuldig onderzoek en afweging van belangen van groot belang, ook in relatie tot de verplichtingen vanuit de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Deze ladder is verankerd in het Bro (Besluit Ruimtelijke Ordening) en is kaderstellend aan bestemmingsplannen. De ladder vereist dat bij een gewenste uitbreiding zoals die van VDL Nedcar drie stappen worden doorlopen c.q. drie vragen moeten worden beantwoord (met steekhoudende onderbouwing):

- Is er een regionale behoefte? Daarbij gaat het in dit geval over de regionale vraag naar bedrijventerrein, specifiek voor autoproductie.
- Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen bestaand stedelijk gebied? Daarbij moet worden gekeken naar kwantiteit van aanbod, maar ook naar kwaliteit en (financiële) haalbaarheid.
- Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is (of kan worden) voor de resterende regionale behoefte.

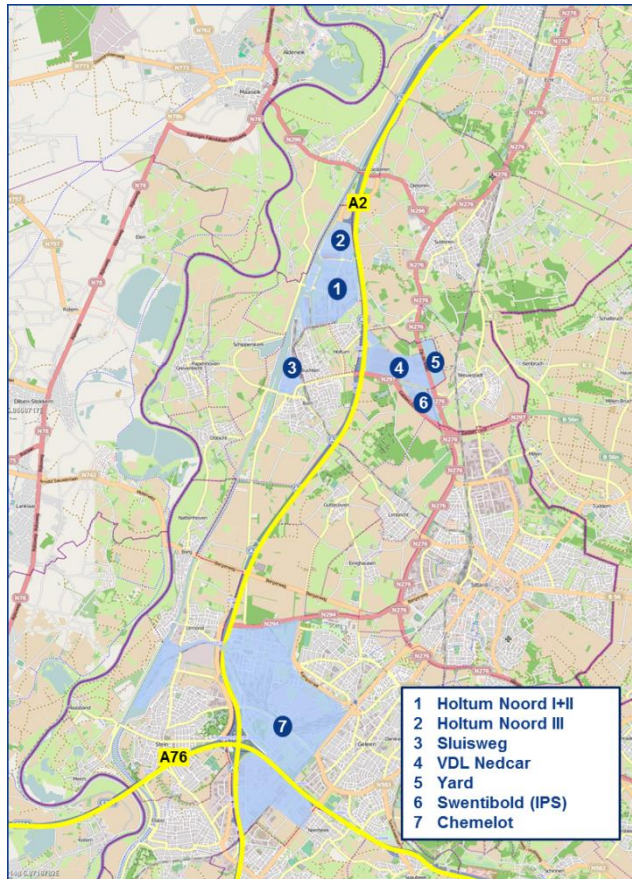
In aanloop naar de nadere onderbouwing in enkele scenario's, wordt in deze paragraaf de omgeving beschreven, in termen van locatie en planologische bestemming. Verderop in dit hoofdstuk worden de locaties gerelateerd aan de uitbreidingsvraag van VDL Nedcar.

De regio heeft de belangrijkste doelstelling als volgt geformuleerd: realiseren van samenhang tussen (het uitbouwen van) de logistieke functie, kwaliteit van het landelijk gebied en het behouden van de automotieve industrie. Versterking van de logistieke functie wordt onder meer voorzien via verbeteringen in de weginfrastructuur (A2 en oost-west), verbeteren van de waterontsluiting (o.a. haven Holtum Noord) en spoor en het realiseren van ruimte voor logistieke bedrijvigheid.

In het *Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)* van de provincie Limburg (2014) is opgenomen dat een visie wordt ontwikkeld voor de verdere ontwikkeling en ontsluiting van VDL Nedcar, in samenhang met de verdere ontwikkeling van dit bedrijventerrein en de mogelijke verbetering van de spoorontsluiting van Holtum Noord en aantakking op het hoofdspoor. Voor de economische kracht van Zuid-Limburg is het van belang deze terreinen 'optimaal te benutten voor logistiek en productie, en geen andere functies toe te laten'.

De regio kent een aantal (voor dit onderzoek relevante) bedrijventerreinen. Onderstaande kaart illustreert waar deze bedrijventerreinen zijn gesitueerd. VDL Nedcar is gesitueerd aan de oostzijde van de A2, ter hoogte van Holtum Noord.

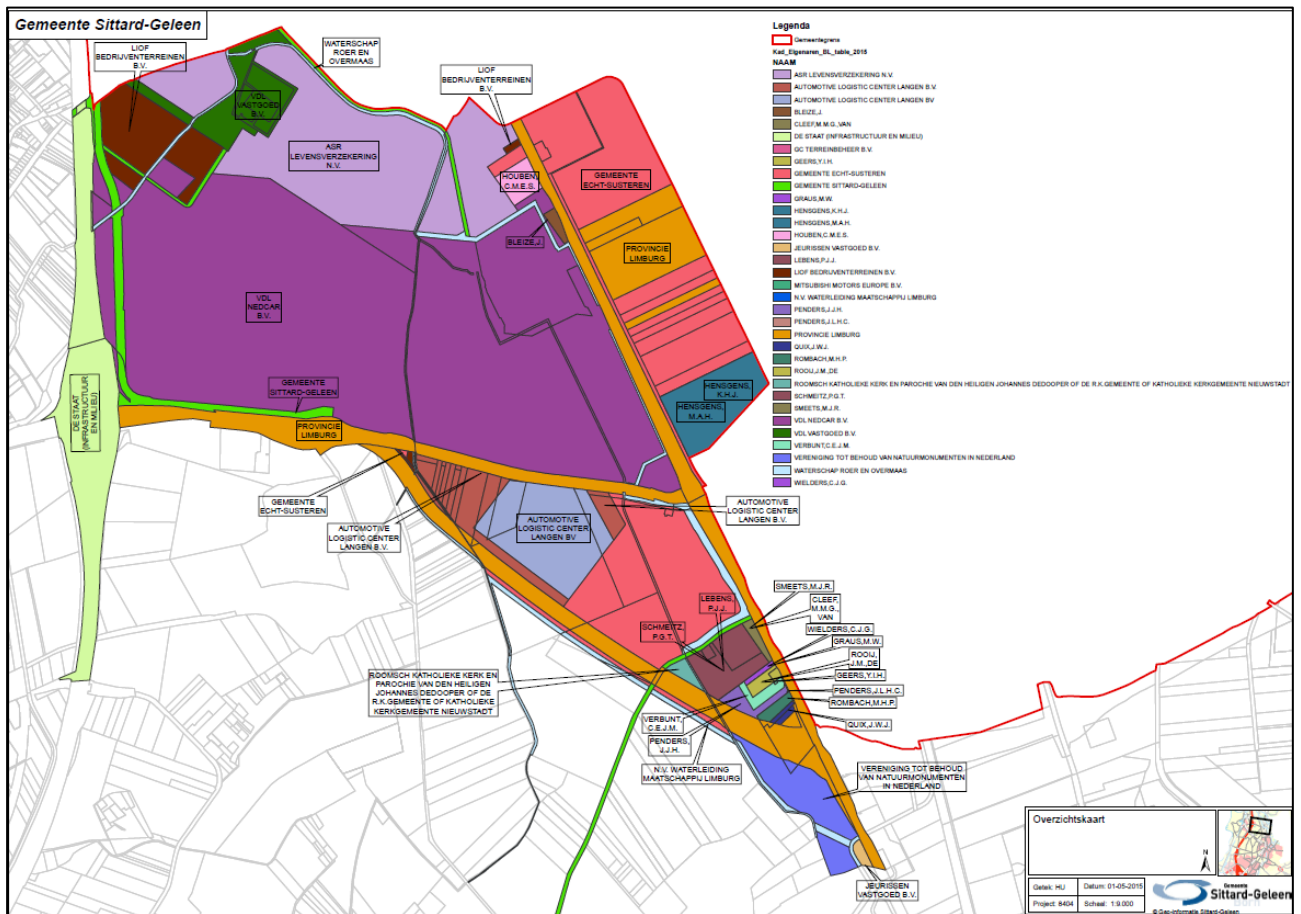
Figuur 8.1 Bedrijventerreinen in de regio



Bron: REBIS/bewerking BCI, december 2014

Figuur 8.2 laat de huidige eigendomsverhoudingen in de percelen rondom VDL Nedcar zien: VDL Nedcar is nu eigenaar van het grote paarse vlak, dat een omvang van circa 95 ha heeft. Delen van de percelen daaromheen zijn al jaren gelabeld als 'rechtstreeks' verbonden aan de ambities van de regio om de automotive sector stevig(er) te verankeren, o.a. door de multimodale faciliteiten te optimaliseren en door ruimte te creëren voor aan de productie gelieerde bedrijfsactiviteiten. Dat gaat onder meer over het faciliteren en huisvesten van toeleveranciers en logistieke dienstverleners.

Figuur 8.2 Site VDL Nedcar plus omgeving (Pasveld, Yard, IPS)



Bron: Gemeente Sittard-Geleen

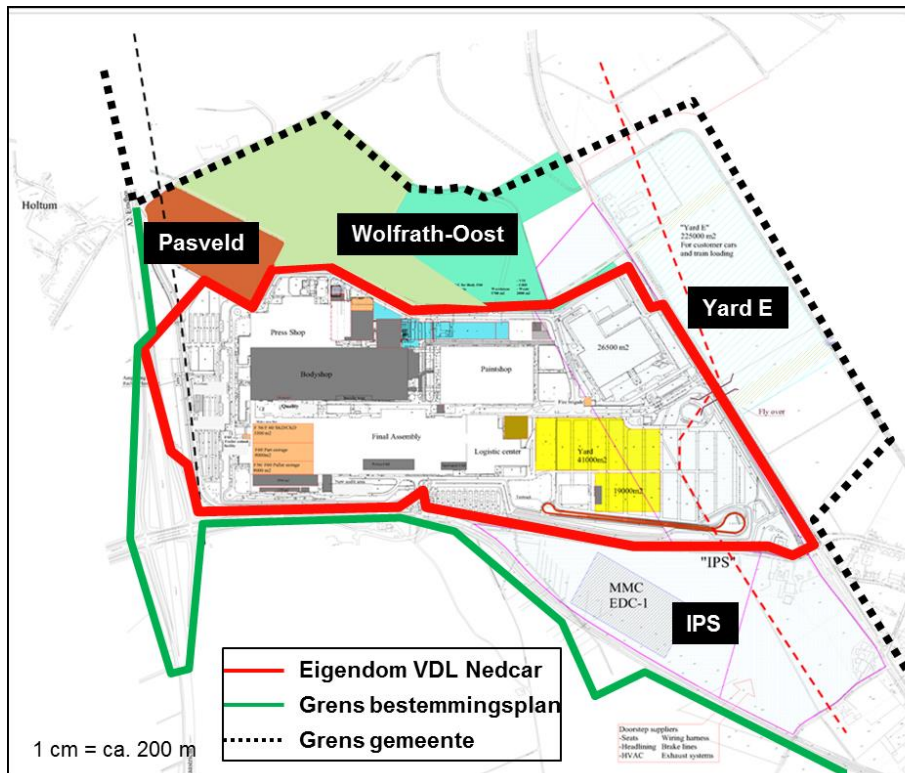
VDL Nedcar voert een 'actief grondbeleid' dat direct verband houdt met de ambities om haar positie in de automotive sector te verankeren door groei (in volume en klanten/opdrachtgevers). In dat kader heeft VDL Nedcar recent een perceel verworven aan de noordzijde van de bestaande site. Op dat perceel staat kasteel Wolfrath inclusief de toegangsweg daar naartoe. Voorts heeft VDL Nedcar onlangs het bestaande pand EDC2 aangekocht, dat direct aan de noordzijde van de oostelijke ingang van VDL Nedcar gelegen is. VDL Nedcar wil dit gebouw gebruiken voor eigen bedrijfsactiviteiten of voor het huisvesten/faciliteren van suppliers.

Rondom de site van VDL Nedcar liggen de volgende relevante (clusters van) percelen:

- Pasveld
- Yard
- Industriepark Swentibold (IPS)
- Overige percelen aan de noordzijde van VDL Nedcar

Figuur 8.3 geeft weer hoe de relevante begrenzingen lopen in het gebied: bestemmingsplan en gemeentegrens.

Figuur 8.3 Locaties en grenzen



Bron: VDL Nedcar, 2014

Pasveld is de locatie ten noorden van de productiesite van VDL Nedcar, gelegen tussen de Doctor Hub van Doorneweg (pal ten oosten van de A2) en kasteel Wolfrath. Deze locatie, met een omvang van circa 5 ha, is in eigendom van LIOF Bedrijventerreinen BV. In haar toekomstvisie ziet VDL Nedcar op deze locatie goede mogelijkheden voor uitbreiding van de productiefaciliteiten.

Yard E is al jaren in beeld als locatie voor ontsluiting van de productielocatie van (VDL) Nedcar via spoor en voor GOK-yard. Omvang van de totale geprojecteerde locatie is circa 27 ha. Circa 7 percelen op de Yard zijn het eigendom van de gemeente Echt-Susteren. Sinds 1 december 2014 is de provincie Limburg eigenaar van vier (centraal gelegen) percelen op de locatie van Yard met een totale omvang van 7 ha. Gemeente Echt-Susteren is eigenaar van één resterende kavel: dit perceel heeft een aparte vorm, met aan de noordzijde van de Yard een vierkant perceel en voorts een strook over de hele lengte van de Yard tussen de provinciale weg en de locatie van de Yard.

Industriepark Swentibold (IPS) is de beoogde locatie voor suppliers en logistieke dienstverleners, waarbij de suppliers van VDL Nedcar voorzien waren aan de noordzijde en de logistieke dienstverleners aan de zuidzijde. De totale omvang van IPS is 26,5 ha. Ongeveer

de helft daarvan is nog (direct) uitteefbaar. De rest is zo'n 10 jaar geleden verkocht aan Automotive Logistic Center Langen BV, die er het EDC voor Mitsubishi op heeft gerealiseerd (EDC 1). Deze functie hoort eigenlijk thuis op het zuidelijk deel van IPS, dat bestemd is voor logistieke functies. Door de aanwezigheid van een gasleiding op die plek, kon het grote pand van Langen daar niet worden gerealiseerd en is gekozen voor de huidige locatie. Daarmee is IPS niet in de oorspronkelijke opzet c.q. omvang te realiseren. Er is nu nog circa 14 ha uitteefbaar.

Aan de noordzijde van de site van VDL Nedcar ligt naast Pasveld een groot perceel dat eigendom is van ASR Levensverzekering. Een groot deel van dit perceel heeft de status van beschermd rijksmonument. Onderdeel daarvan is een bos met hoge natuurwaarden (die bij aantasting gecompenseerd moeten worden). In deze studie wordt naar dit gebied gerefereerd als 'Wolfrath-Oost'. Het gebied Wolfrath-Oost is deels een kwetsbaar gebied, hetgeen in het POL 2014 is aangeduid als onderdeel van Nationaal Landschap Zuid-Limburg waarbij het bosgebied de status heeft van 'Goudgroene natuurzone'.

Voor het hele gebied (met uitzondering van Wolfrath-Oost) is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding in het kader van het te actualiseren bestemmingsplan voor het huidige gebied VDL Nedcar en IPS. Het voorontwerp dateert van 27 november 2014. Het (voorontwerp) bestemmingsplan betreft in hoofdzaak een 'consoliderend beheerplan' dat erop is gericht bestaande functies in het gebied te regelen. Daarbij gaat het vooral om de deelgebieden VDL Nedcar, IPS en Yard. Kort samengevat:

- De *site van VDL Nedcar* heeft de bestemming Bedrijventerrein I, hetgeen betekent 'bedrijven ten behoeve van de kernactiviteit automotive industrie' en 'toeleverende bedrijven, automotive in milieucategorieën 2, 3.1 en 3.2 (Staat van Bedrijfsactiviteiten, SBI)'
- *IPS* heeft de bestemming Bedrijventerrein II en is bestemd voor
 - bedrijven in categorie 2, 3.1 en 3.2 die ondersteunende distributie- en logistieke activiteiten bieden aan bedrijven ten behoeve van de kernactiviteit automotive industrie;
 - toeleverende bedrijven voor de automotive industrie in categorie 2, 3.1 en 3.2;
 - detailhandel, uitsluitend voor zover het betreft detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit in ter plaatse geproduceerde goederen.
- Het *terrein Yard E* krijgt de volgende bestemmingen
 - stalling en transport van motorvoertuigen gereed voor de verkoop en bijbehorende weg- en spoorontsluitingsmogelijkheden;
 - ondergeschikte bewerkingshandelingen ten behoeve van stalling en transport van motorvoertuigen;
 - parkeervoorzieningen;
 - groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, e.d.

De toegestane bouwhoogte op de Yard wordt maximaal 15 meter, bebouwing moet een plat dak hebben. Er mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Maximaal bebouwingspercentage van het bouwvlak is 60%. Weg- en spoorontsluiting worden niet gerekend als 'bebouwing'.

- De *locatie Pasveld* heeft nu nog als bestemming 'Agrarisch met Landschappelijke Waarde'. In 1998 is voor dit gebied een vrijstelling en bouwvergunning verleend voor de bouw van een bedrijfshal met kantoor t.b.v. een toeleverancier (Inalfa) van Nedcar/Mitsubishi. De bouw is destijds vanwege gewijzigde bedrijfseconomische omstandig-

heden niet doorgegaan. Specifiek voor Pasveld is recent onderzoek verricht naar de haalbaarheid van wijziging van de functie van gebied in 'bedrijventerrein'. Arcadis heeft dit onderzoek uit uitgevoerd in opdracht van VDL Nedcar, in samenwerking met de gemeente Sittard-Geleen. De resultaten van die studie worden opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.

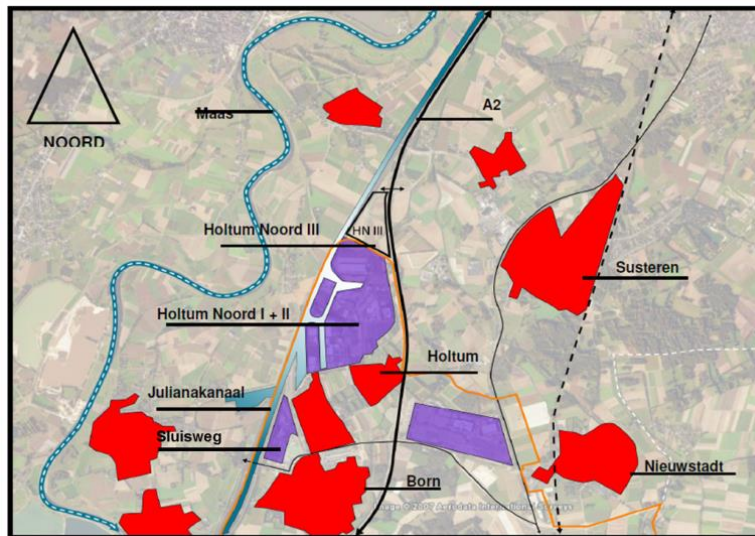
- Op delen van de terreinen Yard, VDL Nedcar en IPS lopen twee *gasleidingen*. De gronden die de bestemming 'gasleiding' hebben, hebben een belemmeringenstrook aan weerszijden van de hartlijn van 4 (40 bar) of 5 meter (67 bar). Bovenop de leidingen mogen alleen 'bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming' worden gebouwd tot een bouwhoogte van maximaal 2,5 m. Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van deze voorschriften. Mogelijk kan worden toegestaan dat wordt gebouwd ten dienste van de overige voor deze gronden geldende bestemming(en), maar dan moet wel uit overleg met de leidingbeheerder(s) blijken dat de veiligheid met betrekking tot de leidingen niet wordt geschaad. Vastgoed boven de leidingen wordt naar verwachting⁶ niet toegestaan, maar andere 'elementen' mogelijk wel afhankelijk van zaken als diepte en materiaal. De toegankelijkheid van de leidingen is essentieel, in geval van calamiteiten en dergelijke.
- Bebouwing onder de *hoogspanningsleiding* die aan de westzijde van het plangebied loopt, mag maximaal 2,5 meter hoog zijn. Verder is geen sprake van een belemmeringenstrook. Op de grond met bestemming 'hoogspanningsverbinding' mag met een omgevingsvergunning andere bebouwing worden toegestaan, mits de functie van de hoogspanningsleiding en de veiligheid niet in het geding zijn.

De zojuist genoemde gasleidingen en de hoogspanningsleiding hebben beiden impact op de bouw- en gebruiksmogelijkheden. De gasleidingen lopen over het perceel dat is voorzien als toekomstige Yard (oostzijde van het gebied), over de huidige Yard van VDL Nedcar en vervolgens over het zuidelijke deel van IPS. De aanwezigheid van de gasleidingen resulteren in beperkingen voor het gebruik van het terrein: een omgevingsvergunning en medewerking van de leidingbeheerder is vereist. Aan de westzijde van de site van VDL Nedcar loopt, parallel aan de A2, de genoemde hoogspanningsleiding. Door deze leiding kan daar niet zonder omgevingsvergunning worden gebouwd.

Aan de westzijde van de A2, tussen het Julianakanaal en de rijksweg zijn de bedrijventerreinen Holtum Noord en Sluisweg gesitueerd.

⁶ Logitech (2015)

Figuur 8.4 Positionering Holtum Noord en Sluisweg



Heel Holtum Noord heeft een omvang van 180 ha bruto. Bedrijventerrein *Holtum Noord I* heeft een oppervlakte van ca. 87 ha. met barge terminal en verschillende bedrijfsgebonden railontsluitingen. Barge Terminal Born is een containerhaven voor de op- en overslag van containers, veelal aangevoerd vanuit de havens van Rotterdam en Antwerpen, naar locaties in de regio. Andersom vindt uiteraard ook distributie plaats van containers uit de regio naar de rest van de wereld. In 1996 werd de Rail Terminal Born aangelegd, waardoor ontsluiting van bedrijventerrein Holtum Noord ook per spoor mogelijk werd.

Bedrijventerrein *Holtum Noord II* (ten noorden van Holtum Noord I) heeft een oppervlakte van ca. 32 ha. Nagenoeg alle bedrijfsgrond op dit terrein is inmiddels verkocht. Bedrijventerrein Holtum Noord III is bijna volledig uitgegeven: de gemeente Sittard-Geleen heeft eind 2014 de resterende 18 ha uitgegeven aan een ontwikkelaar, die de gronden gefaseerd gaat ontwikkelen.

9

Ontwikkelscenario's

VDL Nedcar heeft een eigen voorkeursscenario voor haar groeiambities ontwikkeld. In dit voorkeursscenario wordt optimaal tegemoet gekomen aan de vereisten die het productieproces stelt aan de lay-out van de fabriek, in termen van o.a.: kwaliteit van het product, efficiency en productielogistiek en kosten.

De huidige VDL Nedcar-site heeft diverse 'harde' grenzen:

- aan de westzijde de A2;
- aan de zuidzijde de provinciale weg N297;
- aan de oostzijde de provinciale weg N276, dan wel het Yard-terrein (ten oosten van de N276), dat reeds gereserveerd is voor de automotive sector.

Gezien deze belemmeringen is de blik (t.b.v. de niet op eigen terrein te faciliteren ruimtebehoefte) gericht op de noordzijde, ook al omdat daarmee de afstand tot het 'hart' van het productieproces (paintshop, final assembly) zo kort mogelijk kan worden gehouden (vermijden kwaliteitsrisico's en additionele kosten).

Het voorkeursscenario van VDL Nedcar ziet er als volgt uit:

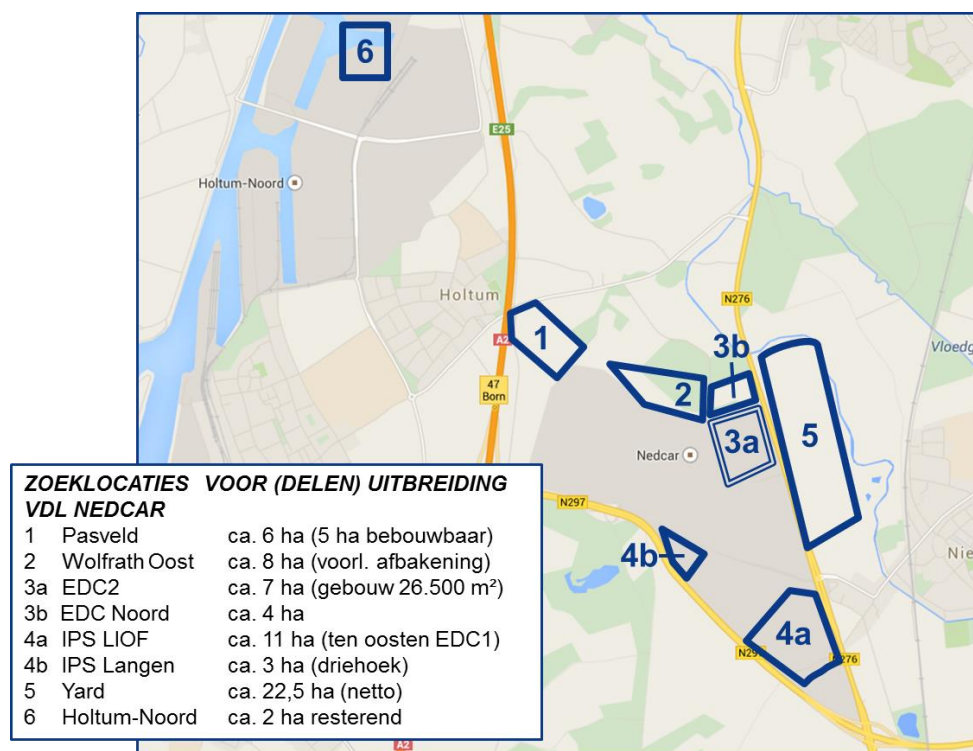
Tabel 9.1 Referentiescenario

Functie	m²	Locatie
Bodyshop (BMW)	60.000 m ² netto 78.000 m ² bruto	Wolfrath-Oost
Bodyshop (Customer 2)	60.000 m ² netto 78.000 m ² bruto	Pasveld (tweelaags)
Uitbreiding Paintshop	30.000 m ² netto 30.000 m ² bruto	Eigen site VDL Nedcar
Final Assy (Customer 2)	70.000 m ² netto 77.000 m ² bruto	Eigen site VDL Nedcar
GOK-yard (auto's gereed voor distributie)	185.000 m ² netto 185.000 m ² bruto	Yard E
Parkeervoorzieningen voor personeel	30.000 m ² netto 30.000 m ² bruto	IPS (noordzijde) Eigen site VDL Nedcar
Opslag en (eigen) logistiek	20.000 m ² netto 22.000 m ² bruto	EDC2 Eigen site VDL Nedcar
Doorstep suppliers (toeleveranciers)	40.000 m ² netto 52.000 m ² bruto	IPS (zuidzijde)

Dit scenario is het referentie-scenario (REF). Vanuit het perspectief van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is duidelijk dat 'alle reële opties' moeten worden onderzocht. Er wordt immers 'bedrijventerrein' toegevoegd aan de het areaal in de regio (verstedelijking) en er zijn kwetsbare kwaliteiten met aanzienlijke natuurwaarden in het gebied aanwezig. Dat laatste geldt met name voor Wolfrath-Oost. Betrokken partijen beseffen dat vanwege het aanwezige bosgebied het 'nee, tenzij' principe geldt, hetgeen betekent dat groot openbaar belang van de ontwikkeling en het ontbreken van reële alternatieven moet worden aangetoond om te rechtvaardigen dat deze gebieden een andere bestemming zouden moeten krijgen. Dat betekent dat het perspectief van VDL Nedcar op de meest efficiënte operatie niet vanzelfsprekend de maatschappelijk meest verantwoorde variant is. VDL Nedcar zelf stelt dat er uiteraard andere scenario's te bedenken zijn, maar dat daar een kostenaspect mee gepaard gaat met impact op de concurrentiepositie van VDL Nedcar en dus de Limburgse automotive sector. Om die reden zijn nog diverse andere scenario's verkend voor de uitbreiding van VDL Nedcar.

In een uitgebreide verkenning zijn 8 locaties bekeken voor de 8 in tabel 9.1 genoemde functies die moeten worden gehuisvest.

Figuur 9.1 Locatie-opties



Een aantal van deze combinaties van functies en locaties valt op voorhand af. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- de betreffende locatie heeft dusdanige impact op het productieproces dat VDL Nedcar dit productietechnisch niet verantwoord (kwaliteitsrisico's) acht (bijvoorbeeld: Bodyshop of Final Assembly op afstand, bijvoorbeeld op Holtum Noord);

- de betreffende locatie is te klein voor de betreffende functie (bijvoorbeeld: op de noordzijde van IPS past eigenlijk niets anders dan parkeervoorzieningen).

Naast het REF-scenario zijn er nog drie scenario's waarmee de uitbreiding van VDL Nedcar zou kunnen worden gefaciliteerd. Deze kunnen als volgt worden getypeerd (in termen van uitbreiding van de huidige VDL Nedcar-site):

Referentiescenario : optimale productie-logistieke oplossing: uitbreiding met 2 locaties, namelijk Pasveld en Wolfrath-Oost

Scenario 2A : uitbreiding met 1 locatie, nl. Pasveld

Scenario 2B : uitbreiding met 1 locatie, nl. Wolfrath-Oost

Scenario 3 : geen noordelijke uitbreiding (Final Assembly op Yard E; GOK deels remote)

In tabel 9.2 is per scenario aangegeven welke activiteiten waar plaats vinden.

Tabel 9.2 Ruimtelijke scenario's

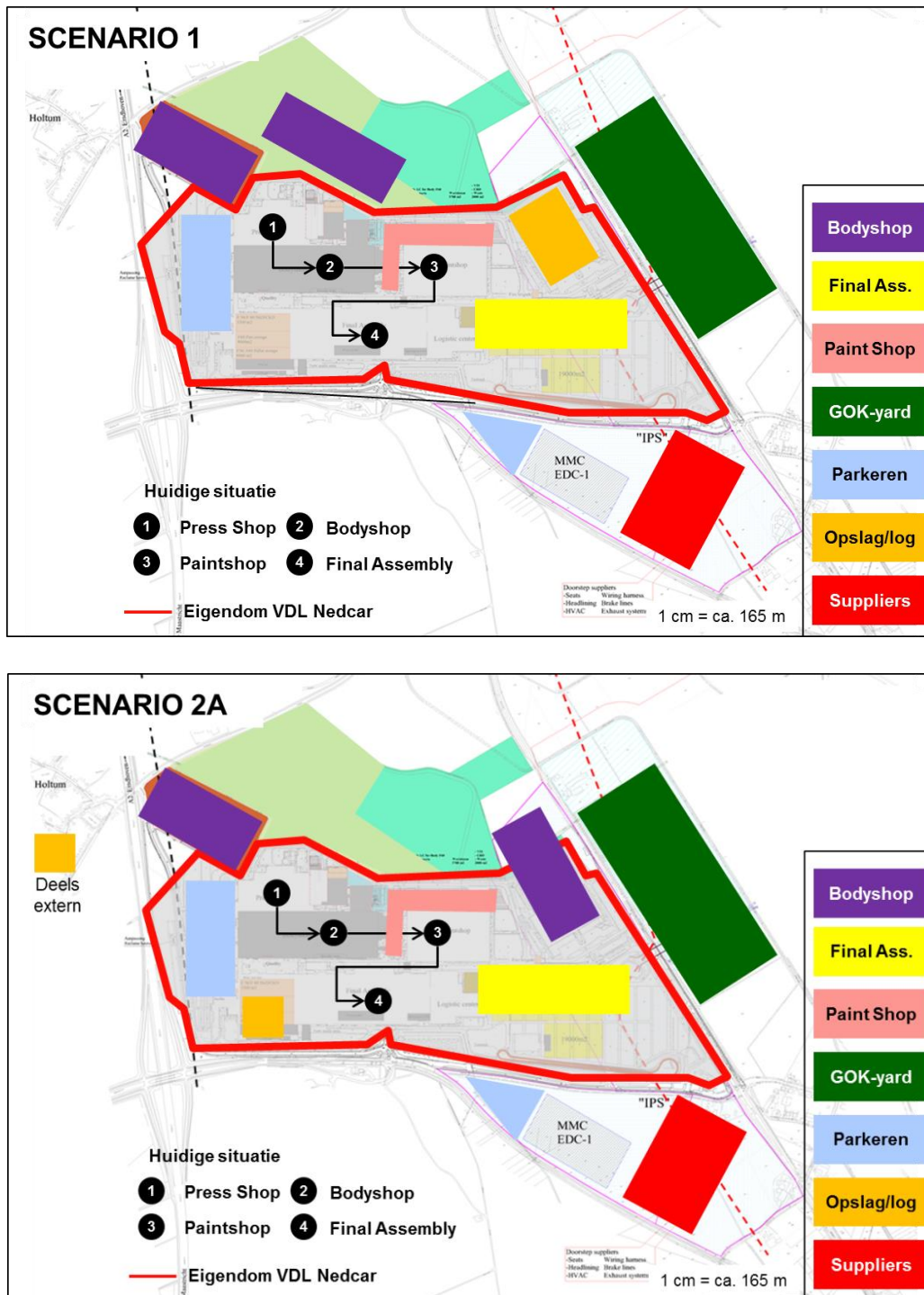
Functie	REF-scenario	Scenario 2A	Scenario 2B	Scenario 3
Bodyshop (BMW)	Wolfrath-Oost	EDC2/EDC-Noord	Wolfrath-Oost	EDC2/EDC-Noord
Bodyshop (C2)	Pasveld	Pasveld	EDC2/EDC-Noord	Site VDLN (huidige yard)
Uitbreiding Paintshop	Site VDLN	Site VDLN	Site VDLN	Site VDLN
Final Assembly (C2)	Site VDLN	Site VDLN	Site VDLN	Yard E
GOK-yard	Yard E	Yard E	Yard E	Extern (deels)
Parkeervoorzieningen	IPS (noordzijde) Site VDLN	IPS (noordzijde) Site VDLN	IPS (noordzijde) Site VDLN	IPS (noordzijde) Site VDLN
Opslag/(eigen) logistiek	EDC2 Site VDLN	Site VDLN Extern (deels)	Site VDLN Extern (deels)	Extern
Toeleveranciers	IPS (zuidzijde)	IPS (zuidzijde)	IPS (zuidzijde)	IPS (zuidzijde)

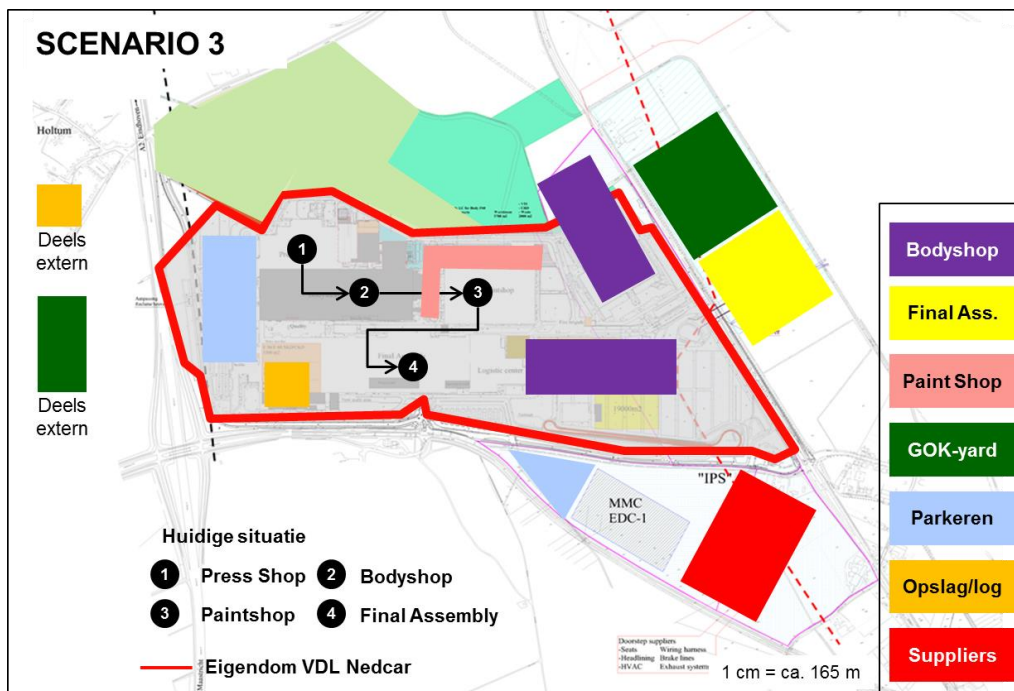
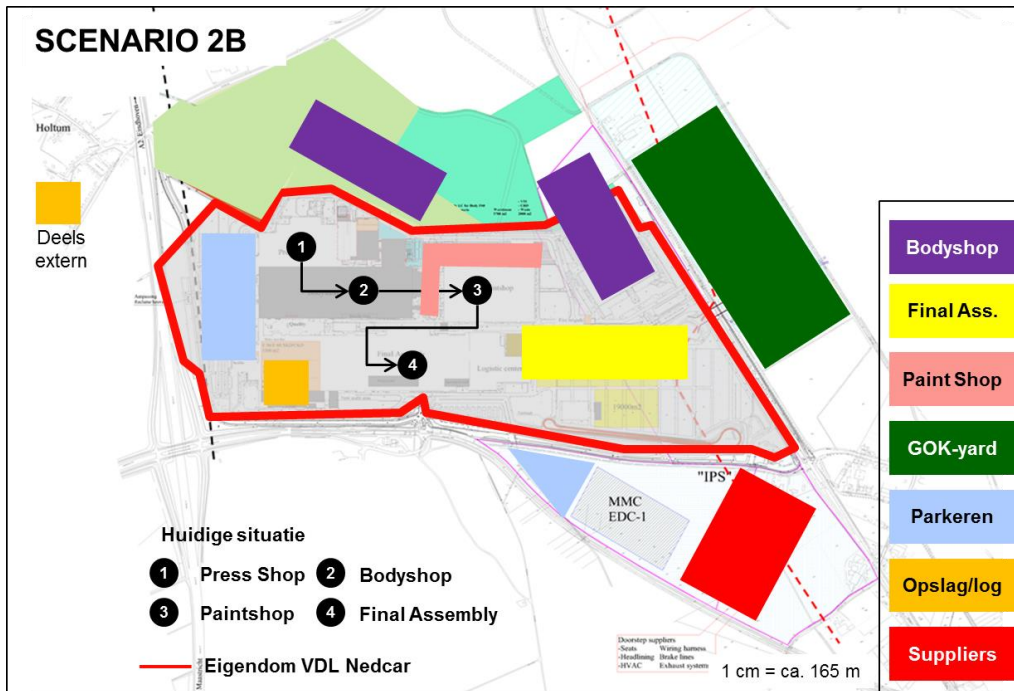
Het gebied/terrein IPS is deels bebouwd met EDC1, waarin het EDC van Mitsubishi is gevestigd. Aan weerszijden van dat pand resteren twee kavels, die beide een bedrijfsbestemming hebben. Het perceel noordwest van EDC1 is niet zo groot (circa 4 ha) met een ongunstige vorm (driehoek). Het perceel zuidoost van EDC1 is circa 11 ha en wordt doorkruist door een gasleiding. Het 'vrijmaken' van IPS om ruimte te creëren voor de uitbreiding van VDL Nedcar vereist een aantal ingrepen, waarvan twee belangrijke zijn:

- verleggen van de gasleiding, kosten naar schatting circa 700 meter, hetgeen neerkomt op 900.000 euro à 1.300.000 euro (doorlooptijd 2-3 jaren);
- verwerving en sloop EDC1 (gebouw is niet geschikt voor productieproces VDL Nedcar, zoals een Bodyshop).

Voor VDL Nedcar resulteert deze variant in veel extra kosten én een ongunstige layout van de verschillende fasen in het productieproces. Actief verwerven en sloop van een bestaand pand (dat volledig in gebruik is, waardoor uitplaatsing veel geld vergt) is, in combinatie met de overwegingen voor VDL Nedcar (grote afstand van Pershal en Paintshop en hoge extra kosten), een vergezochte variant. Bijkomende overweging is dat IPS dan ook niet langer beschikbaar is voor toeleveranciers van VDL Nedcar, terwijl de behoefte daaraan juist ook toeneemt met de groei van VDL Nedcar.

Figuur 9.2 Scenario's in kaart (locatie eventuele bodyshop in Wolfrath-Oost nog onduidelijk)





De scenario's worden achtereenvolgens beschouwd ten aanzien van:

- A Productie-logistieke overwegingen
- B Kostenoverwegingen
- C Planologische overwegingen
- D Tijdsoverwegingen

Dit hoofdstuk wordt afgerond met een advies (E).

A Productie-logistieke overwegingen

Voor VDL Nedcar is een aantal strategische productie-logistieke overwegingen van belang.

Ten eerste is voor VDL Nedcar het meest efficiënt en kosteneffectief om de huidige eigen site zo intensief mogelijk te gebruiken. Vanuit die gedachte wordt o.a. de Paintshop op de eigen site uitgebreid en wordt de huidige (nog niet volledig gebruikte) GOK-yard volledig ingezet als ruimte voor productie (in drie van de vier scenario's als Final Assembly voor een tweede opdrachtgever).

Een tweede belangrijk uitgangspunt is dat, vanuit het perspectief van productielogistiek, de nieuwe Bodyshops zoveel mogelijk nabij de Press Shop en Paintshop moeten worden gerealiseerd. In bredere zin kan worden gesteld dat het, voor het productieproces (en uiteindelijk ook de concurrentiepositie) van VDL Nedcar, belangrijk is om alle functies die niet op de eigen site kunnen worden gefaciliteerd, zoveel mogelijk in de (directe) nabijheid van de huidige site te realiseren.

Ten derde zijn er enkele uitgangspunten voor specifieke locaties. Zo kan de toekomstige GOK-yard alleen op de locatie Yard E worden ontwikkeld. Zowel vanwege de vereiste omvang van de locatie als vanwege de mogelijkheid tot ontsluiting via spoor op die plek. Daarnaast is er sprake van extra risico's en kosten als 'gereed product' over de openbare weg moet worden vervoerd vóórdat de overdracht naar de opdrachtgever (c.q. diens partner voor de outbound logistiek) heeft plaatsgevonden. IPS is als locatie vooral geschikt voor de vestiging van toeleveranciers of logistieke functies (relatief kleinschalig) of voor parkeervoorzieningen voor het personeel.

B Kostenoverwegingen

De scenario's tonen forse verschillen in kosten/investeringen, die voortkomen uit:

- grotere afstand die moet worden overbrugd tussen verschillende fasen in het productieproces, en/of;
- extra investeringen die moeten worden gepleegd om de kwaliteit van het product te beschermen (bijvoorbeeld de aanleg van tunnels voor vervoer halffabricaat), en/of;
- toename in logistieke kosten, en/of;
- kapitaalvernietiging door sloop van EDC2 ten behoeve van andere functies.

De initiële kostenberekeningen zijn gemaakt door VDL Nedcar. In opdracht van de gemeente Sittard-Geleen heeft Brink Management & Advies een onafhankelijke second opinion uitgebracht op deze berekeningen. Brink komt tot de volgende bevindingen:

T.a.v. gehanteerde methode/ aanpak

- een slimme vergelijking van de scenario's;
- een duidelijke inzage in de ingrepen per site / locatie, de ingrepen zijn teruggebracht tot de "kern";
- een goede onderbouwing van de ingrepen per scenario in duidelijke en heldere stappen;
- daardoor is een goede onderlinge vergelijking van de verschillende scenario's mogelijk.

T.a.v. analyse bouwkostenberekeningen

- een heldere onderbouwing die goed is te controleren;
- een herkenbaar aggregatieniveau bij de beschikbare informatie;
- de kostenberekeningen voor gebouwgerelateerde zaken zoals aankoop grond, bouwrijp maken, bestratingen en de gebouwen zijn scherp ingestoken. Dit past bij een "no-nonsense" benadering zoals die in de huidige huisvesting zijn terug te vinden. Vooral de staartkosten zijn scherp en dit vraagt om een goed doordachte aansturing waarbij VDL bijvoorbeeld zelf als hoofdaannemer zal optreden. De totale bouwkosten zitten duidelijk meer aan de onderkant van de "bandbreedte";
- de onderhoudskosten van de gebouwen ontbreken in de kostenvergelijkingen van de scenario's (in alle scenario's ongeveer 12 mln € over een periode van 7 jaren);
- in de context van het hoge aggregatieniveau, met beperkte informatie en scherp berekende investeringskosten voor de gebouwen adviseert Brink om een bandbreedte (van ongeveer 10%) in de gepresenteerde meerkosten van de verschillende scenario's op te nemen. Dit resulteert in extra kosten: variërend van ruim 1 mln euro (scenario 1), ongeveer 6,5 mln euro (n scenario 2A en 2B) tot ruim 13 mln euro (in scenario 3).

T.a.v. analyse kosteneffecten op werkprocessen

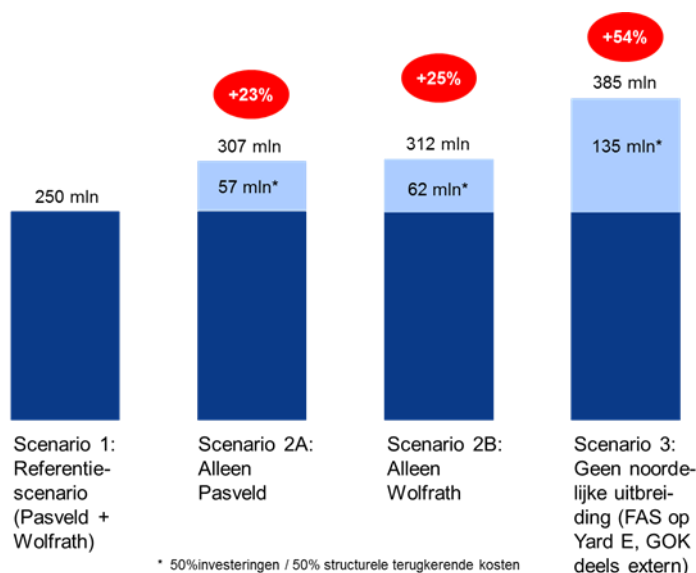
- in diverse scenario's nemen de afstanden tussen de verschillende productie-units toe, hetgeen leidt tot extra operationele kosten in het productieproces; deze kosten zijn door VDL berekend en door Brink op een kwalitatieve wijze geanalyseerd;
- voor alle scenario's is een vergelijkbare methodiek gebruikt om de extra operationele kosten in beeld te brengen;
- de extra kosten hebben een duidelijke relatie met de afstand tussen de verschillende productie-units;
- de extra kosten bestaan uit de inzet van FTE's en de inzet van transportmiddelen zoals trucks, forklifters en in een enkel geval een towtrain;
- de kosten zijn op een logische wijze opgebouwd;
- de kosten zijn goed onderbouwd en navolgbaar;
- alhoewel Brink aangeeft geen automotive specialist te zijn achten ze de berekende kosten aannemelijk.

In de hieronder weergegeven kostenoverzichten zijn de aanbevelingen van Brink Management & Advies verwerkt.

Het REF-scenario is het voorkeursscenario van VDL Nedcar. Realisatie van het REF-scenario impliceert omvangrijke investeringen in o.a. de ontwikkeling van twee nieuwe Bodyshops (BMW en customer 2), ontwikkeling van een nieuwe Final Assembly op de huidige GOK-yard en ontwikkeling van de nieuwe GOK-yard op Yard E. De investeringen bedragen 250 mln. euro (exclusief equipment).

Scenario's 2A, 2B en 3 zijn respectievelijk 23%, 25% en 54% duurder om te realiseren dan het REF-scenario, in termen van kosten voor VDL Nedcar (ongeveer de helft investeringen, de andere helft zijn structurele kosten die elke lifecycle van 7 jaar terugkeren).

Figuur 9.3 Kosten per scenario



C Planologische overwegingen

Voor alle locaties die nu niet de bestemming bedrijventerrein hebben (met bijbehorende specificaties) geldt dat voor ontwikkeling als bedrijventerrein, de Ladder voor Duurzame Verstedelijking moet worden doorlopen en een toets op de Basisprincipes van het POL2014 moet plaatsvinden. Die verplichting is met name relevant voor de eventuele ontwikkeling van Pasveld en Wolfrath-Oost. De huidige site van VDL Nedcar heeft al de vereiste bestemming en ook locaties als IPS en Yard E zijn bestemd als bedrijventerrein (met specifieke functies).

Wolfrath-Oost is een gebied dat nu de kwalificatie 'goud groen' heeft in POL2014. Goud groen is vergelijkbaar met wat vroeger Ecologische Hoofdstructuur (EHS) werd genoemd:

belangrijke natuurwaarden, waarvoor een 'nee, tenzij' regime geldt voor wat betreft ander gebruik van het gebied. Dat betekent dat voor de ontwikkeling als bedrijventerrein groot openbaar belang moet worden aangetoond, evenals het ontbreken van reële alternatieven. Bovendien is er een verplichting om het areaal natuur elders te compenseren. Behalve de natuurwaarden, kent het gebied Wolfrath-Oost ook nog een lanenstructuur met de status van Rijksmonument (gerelateerd aan het Rijksmonument Wolfrath). Deze status vergt een aparte procedure, waarbij de betreffende Rijksdienst een rol heeft.

Voor Pasveld is alleen het doorlopen van de ladder nodig, aangezien geen (belangrijke) natuurwaarden in het geding zijn (bestemming agrarisch gebied). Het doorlopen van de ladder is voor Pasveld hetzelfde als voor Wolfrath-Oost.

D Tijdsoverwegingen

Voor de locaties Pasveld en Wolfrath-Oost geldt dat, in geval van besluitvorming tot ontwikkeling als bedrijventerrein, het bestemmingsplan moet worden aangepast (naast andere vereiste procedures zoals o.a. omgevingsvergunning en monumentenvergunning). De (verwachte) doorlooptijd van dergelijke procedures ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Pasveld, in geval van start voorbereiding voorontwerp bestemmingsplan in juli 2015:
 - voorontwerp bestemmingsplan → november 2015
 - ontwerp bestemmingsplan ter visie → maart 2016
 - vastgesteld bestemmingsplan → september 2016
 - onherroepelijk bestemmingsplan → maart 2017

- Wolfrath-Oost, in geval van start voorbereiding voorontwerp bestemmingsplan in oktober 2015:
 - voorontwerp bestemmingsplan → april 2016
 - ontwerp bestemmingsplan ter visie → september 2016
 - vastgesteld bestemmingsplan → februari 2017
 - onherroepelijk bestemmingsplan → september 2017

In beide tijdlijnen is rekening gehouden met het zorgvuldig doorlopen van alle vereiste onderzoeken (o.a. ten aanzien van natuur, archeologie, bodem, water, duurzaamheid, et cetera), een zorgvuldige onderbouwing conform de Ladder voor Duurzame Verstedelijking en mogelijke bezwaren- en beroepsprocedures tot en met de Raad van State. Daarmee wordt zoveel mogelijk een realistisch beeld qua tijdlijnen geschetst.

Alleen op het moment dat een bestemmingsplan onherroepelijk is, kan de daadwerkelijke ontwikkeling starten. Pas dan kan VDL Nedcar starten met de bouw, inrichting en testfases waarvoor 24 à 30 maanden doorlooptijd wordt voorzien.

'SOP' (start of production) voor een nieuw model in 2020 is in potentie haalbaar. SOP in 2018 (voor een tweede opdrachtgever), met een nieuwe Bodyshop op Pasveld of Wolfrath-Oost, is met deze tijdlijnen lastig te realiseren.

E Advies

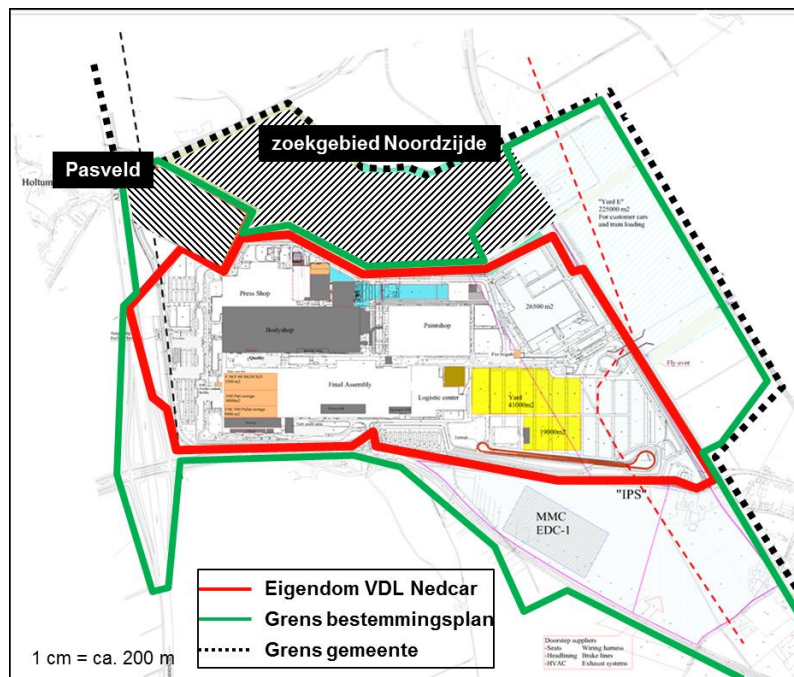
Voor het gebied ten noorden van VDL Nedcar wordt een integrale insteek gekozen, waarbij bedrijfsbestemmingen, ontsluitingen en natuurwaarden in onderlinge samenhang worden bekeken. Onderscheid wordt gemaakt naar twee sporen, namelijk het Pasveld-traject en het Wolfrath Oost-traject. Overwegingen daarvoor zijn:

- in zowel het referentie scenario als in scenario 2A wordt Pasveld ingezet, waarmee Pasveld - nu scenario 3 afvalt - een no regret-optie is;
- Pasveld is een duidelijk omschreven locatie, die in het verleden voorzien is als bedrijfslocatie en eigendom van LIOF. In opdracht van VDL Nedcar heeft Arcadis reeds de haalbaarheid onderzocht van verandering van de huidige bestemming (agrarisch met landschappelijke waarde) naar bedrijfsbestemming;
- anders dan Pasveld is Wolfrath-Oost
 - een zoekgebied waar binnen de mogelijke realisatie van 8 ha bedrijfsbestemming nog ruimtelijk moet worden bepaald;
 - onderdeel van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg een gebied met hoge landschappelijke waarde, waarvoor een 'nee, tenzij'- uitgangspunt geldt;
 - in procedurele zin lastiger, d.w.z. de verwachte doorlooptijd voor Wolfrath-Oost is langer.

Geadviseerd wordt om:

- A Voor Pasveld zo snel mogelijk een voorontwerp-bestemmingsplan te maken.** Daaraan wordt gekoppeld een intentie-overeenkomst tussen gemeente en VDL Nedcar t.a.v. landschappelijke inpassing van Pasveld en t.a.v. verkeers- en vervoersmanagement voor de maximale uitbreiding (inclusief parkeren voor personeel en suppliers).
- B Voor de Noordzijde (waartoe Wolfrath-Oost behoort) wordt een ontwikkelingsvisie opgesteld.** Startpunt is een omvattende inventarisatie en beschrijving van alle ruimtelijke elementen en hun onderlinge samenhang. Vervolgens worden ruimtelijke varianten ontwikkeld om een bodyshop zo optimaal mogelijk in te passen. Van deze varianten worden de voor- en nadelen aangegeven, terwijl daarnaast nader inzicht wordt gegeven in de gevolgen voor VDL Nedcar indien in dit zoekgebied géén uitbreidingsruimte wordt gerealiseerd.

Figuur 9.4 Zoekgebied Noordzijde



Bron: VDL Nedcar, 2014

Gezien de urgentie voor VDL Nedcar om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over uitbreidingswensen zal de initiatiefnemer (lees: VDL Nedcar) conform het Besluit ruimtelijke ordening de volgende documenten moeten (laten) opstellen:

- voorontwerp bestemmingsplan Pasveld;
- verkeers- en vervoersmanagementplan voor de maximale capaciteit (vervoer, verkeersafwikkeling en parkeren voor medewerkers en toeleveranciers);
- ontwikkelingsvisie Noord.

Gezien het belang en de gevolgen van de uitbreidingsplannen ligt nauwe samenwerking met de gemeente Sittard-Geleen en de provincie Limburg in de rede.

De beoogde groei van de productie roept de vraag op of de afvoer van de geproduceerde auto's multimodaal, d.w.z. per spoor georganiseerd kan worden. Overwegingen daarbij zijn kostenefficiëntie (hetgeen de concurrentiekracht kan verbeteren) en duurzaamheid (vermindering uitstoot CO₂ en minder grote belasting A2).

Om een car handling terminal te realiseren is een aftakking van de spoorhoofdlijn Maastricht - Eindhoven nodig. Deze aftakking kost volgens een berekening van Logitech tussen de 22 en 31,3 mln euro (afhankelijk van robuustheid van de oplossing en locatie wachspoor). Hierbij komt dan een investering van 8 mln euro voor realisatie van spoorinfrastructuur tussen de aftakking van de hoofdlijn en Yard E en op de terminal zelf. Overigens kost eventuele doortrekking van het spoor vanaf de Yard naar Holtum Noord additioneel circa 48 mln euro.

Alvorens verder op de mogelijkheden per spoor in te gaan is het van belang op te merken dat de logistieke afhandeling van de gereede auto's *niet* de verantwoordelijkheid is van VDL Nedcar, maar van de afnemer (lees BMW). Met andere woorden, BMW beslist of ze gebruik wil maken van spoorvervoer en niet VDL Nedcar.

Uitgangspunten

- Het productievolume en het volume dat geschikt is voor spoorvervoer (uitgedrukt in het aantal auto's) is uitgewerkt voor twee varianten: een START-variant (120.000 auto's per spoor per jaar) en een MAX-variant (240.000 auto's per spoor per jaar).
- In de START en MAX-variant worden een gelijkblijvende verdeling tussen de twee beoogde bestemmingshavens (Zeebrugge en Bremerhaven/Cuxhaven) gebruikt. Bij groei van het productievolume is het niet vanzelfsprekend dat die verhouding gelijk blijft. Andere type en merken auto's die in Born geproduceerd gaan worden kunnen ook andere (spoor)bestemmingen hebben.
- Het aantal treinen dat per week vanuit Born naar zeehavens Zeebrugge en Bremerhaven/Cuxhaven kan vertrekken is in een START-variant 10 treinen per week en in een MAX-variant 20 treinen per week.
- De Yard is het gebied ten oosten van de productiesite van VDL Nedcar. Het gebied heeft een bruto oppervlakte van circa 27 ha. en een netto oppervlakte van 22,5 ha. Op de Yard kan een car handling terminal worden gerealiseerd.
- Voor realisatie van de car handling terminal (incl. ontsluiting) is in de START-variant een oppervlakte nodig van ca. 4 ha en in de MAX-variant een oppervlakte van 6 ha.

- De overige ruimte op de Yard komt beschikbaar voor het parkeren van auto's uit de productie van VDL Nedcar (Green OK cars), indien mogelijk aangevuld met andere auto's (multi-user gebruik).

Vergelijking wegvervoer en spoorvervoer

In onderstaande tabellen is een vergelijking opgenomen van het vervoer van geproduceerde auto's over de weg en per spoor.

Tabel 10.1 Logistieke kostenvergelijking op het traject Born-Zeebrugge (in euro per auto) via weg en rail in de START-variant (120.000) en MAX-variant (240.000)

		WEG €/auto	RAIL START €/auto	RAIL MAX €/auto
1	Transport Born-Zeebrugge v.v. (weg)	56		
2	Transport Born - Zeebrugge v.v. (rail)		46	46
3	Laden treinen in Born		7,5	7,5
4	Lossen treinen in zeehaven		8,2	8,2
5	Infrastructuur naar terminal		21	10
6	Terminal		6	5
	Totaal	56	88	76
	Totaal excl. infrastructuur naar terminal	56	68	66

Tabel 10.2 Logistieke kostenvergelijking op het traject Born-Bremerhaven/Cuxhaven (in euro per auto) via weg en rail in de START- en MAX-variant

		WEG €/auto	RAIL START €/auto	RAIL MAX €/auto
1	Transport Born – Bremerhaven/Cuxhaven v.v. (weg)	122		
2	Transport Born – Bremerhaven/Cuxhaven v.v. (rail)		71	71
3	Laden treinen in Born		7,5	7,5
4	Lossen treinen in zeehaven		8,2	8,2
5	Infrastructuur naar terminal		21	10
6	Terminal		6	5
	Totaal	122	113	101
	Totaal excl. infrastructuur naar terminal	122	93	91

Zoals tabel 10.1 laat zien zijn de logistieke kosten om auto's te vervoeren via rail op het traject **Born-Zeebrugge** aanmerkelijk hoger via spoor dan via de weg. De verklaring hiervoor is dat de wegtransporttarieven van Born naar Zeebrugge uiterst scherp zijn, omdat autotransporterbedrijven lading zoeken om naar Zeebrugge te rijden, aangezien daar veel inkomende wegtransporten (naar depots en dealers in Europa) zijn. De uiterst scherpe wegtransportprijs wordt bovendien gecombineerd met een relatief korte (= relatief dure) spoorafstand.

Daarentegen is over langere afstand op het traject **Born-Bremerhaven/Cuxhaven** de inzet van railtransport concurrerend ten opzichte van de inzet van wegvervoer (tabel 10.2).

Exploitatie

Naast de transportkostenvergelijking via weg en spoor tussen Born en de zeehavens is ook de exploitatie van de car handling terminal op de Yard onderzocht. De kosten en opbrengsten voor het laden van treinen op de car handling terminal (Variant A) zijn vergeleken met de exploitatie van de car handling terminal in combinatie met de kosten en opbrengsten bij het rijden van treinen naar de zeehavens (Variant B). Conclusies:

- Als de exploitatie van de car handling terminal alléén bestaat uit het laden van treinen (variant A) dan is het financiële resultaat negatief, ook in de maximumvariant.
- Als de exploitatie van de car handling terminal wordt uitgebreid met het rijden van treinen (variant B) ontstaat een positief resultaat. Dit positieve resultaat is toe te schrijven aan de opbrengst die gerealiseerd wordt in het spoortransport tussen Born en de zeehavens.

Marktinteresse

Op basis van een uitgevoerde marktverkenning is het aannemelijk dat marktpartijen zullen worden gevonden om aan een eventuele tender voor exploitatie van de car handling terminal en/of railtransport deel te nemen. Uiteraard spelen commitments t.a.v. volumes en contracttijd daarbij een cruciale rol.

Samenvatting

Uit de analyses is een aantal conclusies te trekken:

- De investeringen in het spoor (van hoofdbaan tot aan het terminalterrein) moeten grotendeels (zoals gebruikelijk in Nederland) worden betaald door de overheden, want deze miljoeneninvesteringen volledig terugverdienen via de handling van auto's is onmogelijk. Daar staat tegenover dat een carterminal (die openbaar is, d.w.z. multi-user) een aantrekkelijke versterking van het regionale vestigingsklimaat kan zijn.
- Op kortere afstanden is het spoorproduct (inclusief laden en lossen van auto's op treinwagons) niet concurrerend genoeg in vergelijking met vervoer over de weg. Dit betekent dat vervoer naar bijvoorbeeld zeehavens in de Benelux over het spoor een kostennadeel oplevert. Over langere afstanden (bijv. Duitse zeehavens/ Italië) is afvoer per spoor wél concurrerend en voordeliger dan vervoer via de weg.
- Het profijtelijk draaien van een car handling rail terminal is mogelijk indien het op-/uitladen van de auto's in één pakket wordt gecombineerd met het rijden van treinen. Zeker op het langere afstandsvervoer per spoor is deze optie dan interessant.
- Marktpartijen tonen interesse om als terminal exploitant/railtransporteur te fungeren.

Advies

VDL Nedcar is als vehicle contract manufacturer afhankelijk van de termijnen die de klanten in contracten hanteren. In de eindfase van de onderhandelingen met klanten ontstaat duidelijkheid omtrent de wensen voor de afvoer van het gereed product voor wat betreft volumes en bestemmingen. Dan is ook duidelijk of het gereed product per spoor afgevoerd moet of kan worden. Daar staat tegenover dat de doorlooptijden voor de voorbereiding en realisering van een spoorverbinding al snel 5 jaar bedragen. Gevoegd bij de karakteristieke productiecycclus van 6-7 jaar van een model ontstaat er spanning tussen de benodigde flexibiliteit om snel op wensen van nieuwe klanten te kunnen inspelen en de genoemde doorlooptijden.

Als de overheden de voorwaarden willen scheppen voor groei van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar en de verbetering van de duurzaamheid dan is het raadzaam de voorbereidingen voor een spoorverbinding voort te zetten. Vanuit dit perspectief kan immers tijdwinst geboekt worden voor het geval de spoorverbinding opportuun blijkt. Er kan op korte termijn gestart worden met de planvorming met Pro Rail en de voorbereidingen van de planologische procedures. Daarnaast wordt geadviseerd geen ruimtelijke plannen te faciliteren die de optie van de spoorverbinding kunnen dwarsbomen.