



**Buck
Consultants
International**

Verkenningennota 2017 Uitbreiding VDL Nedcar

Nijmegen, 1 februari 2018

Inhoudsopgave

Blz.

Samenvatting & Conclusies Verkenningennota 2017	5
A Inleiding	5
B Waarom een nieuwe verkenningennota?	6
C Ruimtebehoefte	7
D Ruimtelijke scenario's	8
E Beoordeling scenario's	11
F Voorkeursscenario	13
G Bereikbaarheid	15
H Procedures	17
I Slotbeschouwing & vervolgstappen	21
1 Inleiding	25
1.1 Verkenningennota 2015 en ontwikkelingen sindsdien	25
1.2 Toekomstvisie VDL Nedcar	26
1.3 Leeswijzer	26
2 Waarom een nieuwe Verkenningennota?	27
2.1 Ruimte vraag en voorkeursscenario in 2015	27
2.2 Tussentijdse ontwikkelingen 2015-2017	30
2.3 Ruimtebehoefte 2017	36
3 Ruimtelijke scenario's	41
3.1 Huidige site & zoekgebied	41
3.2 Uitgangspunten voor ruimtelijke scenario's	44
3.3 Uitwerking van de scenario's	45

4	Afweging ruimtelijke scenario's	53
	4.1 Afwegingskader	53
	4.2 Blok A Bedrijfseconomische effecten en concurrentiepositie	54
	4.3 Blok B Effecten op de omgeving	60
	4.4 Blok C Snelheid & zekerheid	78
	4.5 Samenvattend beeld & advies	81
5	Bereikbaarheid	85
	5.1 Bereikbaarheidssituatie	85
	5.2 Afvoer per spoor	86
	5.3 Vervolgstappen rondom bereikbaarheidsproblematiek	90
6	Ruimtelijke ordeningsprocedures	93
	6.1 Inventarisatie RO-procedures	93
	6.2 Afweging van procedures	96
	6.3 Advies & timing	99
Bijlage 1	Productieproces auto's	103
Bijlage 2	Fasen in ruimtelijke ordeningsprocedures	107

Samenvatting & Conclusies

Verkenningennota 2017

A Inleiding

- 1 De Verkenningennota van 2015 (VN-2015) (opgesteld op verzoek van de Provincie Limburg en de gemeente Sittard-Geleen, in nauwe samenwerking met VDL Nedcar), geeft de koers voor de ruimtelijke uitbreiding van VDL Nedcar, inclusief economische, ruimtelijke en vervoerslogistieke gevolgen. In deze nota werd geconcludeerd dat niet alle nieuwe productieonderdelen op eigen terrein kunnen worden ondergebracht vanwege de noodzakelijke koppelingen met het bestaande productieproces. Een ruimtelijk voorkeursscenario werd gepresenteerd, dat is onderschreven door alle stakeholders en gedurende 2015/2016 is uitgewerkt in een voorontwerpbestemmingsplan voor Pasveld en een ontwikkelvisie voor Wolfrath-Oost.
- 2 Sinds afronding van VN-2015 blijken de uitgangspunten ten aanzien van de benodigde ruimtebehoefte voor uitbreiding van VDL Nedcar inmiddels veranderd. Deze ontwikkelingen zijn voor de stakeholders aanleiding om te werken aan een geactualiseerde en integrale visie voor het plangebied. De voorliggende Verkenningennota 2017 (VN-2017) is hiervan het resultaat, opgesteld door Buck Consultants International (BCI) in opdracht van VDL Nedcar, Provincie Limburg, Gemeente Sittard-Geleen en Gemeente Echt-Susteren.
- 3 In vergelijking met VN-2015 is de voorliggende Verkenningennota meer integraal van karakter. Buiten de economische en ruimtelijke aspecten van de uitbreiding, is er nadrukkelijk ook aandacht voor natuur/landschap/cultuurhistorie, verkeer & vervoer/infrastructuur en leefbaarheid inclusief compenserende en flankerende maatregelen. Dit maakt de toekomstvisie robuust en op de lange termijn gericht.
- 4 De strategie van VDL Nedcar anno 2017 is als volgt samen te vatten:
 - de ambitie van VDL Nedcar om maximaal 400.000 auto's per jaar te produceren staat nog fier overeind;
 - het uitgangspunt is nog steeds om een tweede grote opdrachtgever (of twee kleinere) te vinden om niet (te) afhankelijk van één klant te zijn en de continuïteit van het bedrijf zeker te stellen;
 - de contacten met OEMs (Original Equipment Manufacturers; de autoprodukten/merken) maken dat VDL Nedcar ernaar streeft een maximale productiecapaciteit van

400.000 auto's per jaar te bereiken eerder dan 2023/2024, zoals genoemd in VN-2015.

Het succes in de afgelopen jaren (in werknemers een groei van ongeveer 2.400 medewerkers medio 2015 naar circa 6.500 medewerkers eind 2017) heeft bewezen dat de capaciteiten en sterke concurrentiepositie van VDL Nedcar om concurrerend auto's te kunnen maken, realistisch zijn.

B Waarom een nieuwe verkenningennota?

5 Er zijn vier belangrijke redenen waardoor de uitgangspunten bij VN-2015 veranderd zijn en het dus noodzakelijk is opnieuw een visie op het gebied rondom VDL Nedcar te ontwikkelen:

- *Variantenexplosie*: door een onvoorziene toename in het aantal varianten (als gevolg van komst van nieuwe modellen) is er een toename in de behoefte aan extra logistieke ruimte; er is meer ruimte nodig om het met BMW afgesproken volume te produceren. Dit wil zeggen dat een productiecapaciteit van ongeveer 240.000 auto's -naar de huidige inzichten- meer ruimte behoeft dan voorzien in 2015.
- *Scenario-doorkruisend ruimtegebruik 2015-2017*: als gevolg van het bijbouwen van logistieke- en overige functies, is het gekozen voorkeursscenario uit VN-2015 ruimtelijk niet meer uitvoerbaar.
- *Veranderende marktvragen*: leiden tot een grotere ruimtebehoefte dan voorzien in 2015. Niet alleen kent die marktvraag andere/extra functies zoals een uitbreiding van de Press Shop, maar leidt ook tot productiegebouwen die groter zijn dan voorzien in VN-2015.
- *Versterkte behoefte aan flexibiliteit, snelheid en zekerheid*: de wensen tot flexibele plaatsing van functies over het terrein en snelheid & zekerheid in doorlooptijd van ruimtelijke orderingsprocedures worden meer urgent. Dit is een gevolg van een onvoorspelbare markt (hetgeen vraagt om flexibiliteit) en ook een markt die snel wil starten met produceren (snelheid & zekerheid).

Dit maakt dat ruimtelijke orderingsprocedures zo snel mogelijk in gang moeten worden gezet én doorlopen zodat er zo snel mogelijk zekerheid ontstaat dat de uitbreiding van VDL Nedcar planologisch geregeld kan worden.

C Ruimtebehoefte

- 6 Voor deze Verkenningennota 2017 (VN-2017) is een indicatieve inventarisatie gemaakt van de huidige ruimtebehoefte en vergeleken met die van 2015:

Tabel 1 Ruimtebehoefte 2017 vs ruimtevraag 2015 en resterende ruimtelijke opgave

		A Additionele ruimtebehoefte voorzien 2015	B Additionele ruimtebehoefte voorzien 2017 (min-max)	C Verandering in voorzien ruimtebehoefte 2017 vs 2015 (min-max)	D Bijgebouwd 2015-2017	E Resterende ruimtelijke Opgave 2017 (B-D) (min-max)
1 Press Shop	Binnen de hekken	-	61.000-65.000	61.000-65.000	-	61.000-65.000
2 Body Shop	A Extra t.b.v. BMW	78.000	-	-78.000	-	-
	B Tweede klant	78.000	91.000-107.500	13.000-29.500	-	91.000-107.500
3 Paint Shop	Uitbreiding	30.000	31.000	1.000	-	31.000
4 Final Assembly	A Tweede klant	99.000	186.500-211.750	87.500-112.750	29.000	157.500-182.750
5 Logistiek	A1 Traileryard	-	78.500	78.500	35.000	43.500
	A2 Bufferruimte trailers	-	8.000	8.000	4.000	4.000
	B Doorstep Suppliers	52.000	-	-52.000	-	-
6 GOK-yard		185.000	142.500	-42.500	-	142.500
7 NGOK-yard		-	16.000	16.000	-	16.000
8 Spoorterminal		60.000	67.000	7.000	-	67.000
9 Personeelsparkeren		30.000	100.500- 120.500	70.500-90.500	30.500	70.000-84.000
10 Overig	A Staff, Kwaliteitscontrole	-	7.750	7.750	4.250	3.500
	B Testtrack	-	10.750	10.750	4.000	6.750
	C Waterbuffer	-	54.500	54.500	-	54.250
Totaal - min max		612.000	854.750 914.500	242.700 302.500	106.750	748.000 807.750

De totale indicatieve ruimtebehoefte in 2017 is toegenomen tot 75-81 ha. ten opzichte van circa 61 ha in 2015¹. Voornaamste veranderingen:

- *Press Shop*: uitbreiding en vernieuwing van de pershal was niet voorzien in 2015.
- *Geen wisselvlak voor tweede BMW Body Shop*: BMW heeft aangegeven vanwege de hoge investeringen deze (overbruggings-) voorziening niet meer nodig te hebben.
- *Doorstep Suppliers*: inventarisatie onder de toeleveranciers van VDL Nedcar toont een minimale interesse om zich te vestigen nabij de VDL Nedcar-fabriek. Dit vermindert de ruimtebehoefte voor toeleveranciers enerzijds, maar vergroot wel de ruimtebehoefte nodig voor opslag & (eigen) logistiek.
- *Uitbreiding Traileryard²*: door de variantenexplosie en het wegvallen van de wenselijkheid van een Supplier Park is er flink meer ruimte nodig om trailers te parkeren.
- *Personeels-parkeren*: doordat meer personeel nodig is voor de productie is er enerzijds meer ruimte nodig voor personeels-parkeren, anderzijds is er minder ruimte nodig doordat het carpoolpercentage is gestegen van 20% naar 46%. Per saldo is er meer ruimte nodig.

¹ De ruimtevraag in 2015 bevatte één dubbel-laagse parkeergarage; de ruimtebehoefte is in 2017 als startpunt gelijkvloers berekend

² Leveringen van toeleveranciers worden voor een groot deel opgeslagen in trailers, die geparkeerd staan op de traileryard volgens een Warehouse-on-Wheels (WoW) concept

- *GOK-yard³*: voor het stallen van geproduceerde auto's is minder ruimte nodig doordat de verblijfstijd is verkort: de geproduceerde auto's worden sneller afgevoerd.
- *Grotere gebouwen*: productiegebouwen voor een tweede klant zijn met de huidige inzichten groter dan voorzien in 2015.
- *Realisatie van waterbuffers*: ruimte benodigd voor aanleg van waterberging(en)

Ten opzichte van 2015 is er naar meer en specifiekere functies gekeken. Voorheen waren er voor een aantal kleinere functies oplossingen beschikbaar op bestaand terrein, hieraan is in VN-2015 daarom ook geen aandacht besteed.

D Ruimtelijke scenario's

7 Om de gewijzigde en toegenomen ruimtebehoefte te accommoderen zijn nieuwe ruimtelijke scenario's ontwikkeld op basis van de volgende uitgangspunten:

- *Productie- en logistieke proces*: voor VDL Nedcar staat voorop dat de toekomstige fabriek zo efficiënt mogelijk ingericht dient te worden. De volgorde van het productieproces ofwel 'de logica van de plek' en ruimtelijke concentratie van productiestappen, zijn de belangrijkste uitgangspunten.
- *Ruimtelijke orderings-overwegingen*: vanuit planologisch en maatschappelijk perspectief hanteren de overheden (Provincie, beide gemeenten) de volgende uitgangspunten:
 - zo min mogelijk toevoegen van stedelijk gebied in het kader van Ladder voor Duurzame Verstedelijking;
 - voor de noordzijde (Wolfrath) is vanwege de aanwezige goudgroene-natuur het uitgangspunt 'Nee, tenzij' én daarnaast zoveel mogelijk het behoud van cultuur(historie);
 - huidige geluidscontouren voor industrie- en verkeersgeluid zijn vertrekpunt voor toetsing.

Figuur 1 Insteken om te komen tot scenario's

Uitgangspunten	Bedrijfsoptiek	Ruimtegebruik
Locatie nieuwe fabrieken	Ruimtelijke concentratie productieprocessen	Ruimte-optimalisatie hele site + zo min mogelijk extra ruimte voor bedrijventerrein
Noordzijde, aansluitend aan huidige fabrieken	Scenario 2 – Optimaal productie/logistiek scenario	Scenario 1 – Compact scenario, binnen ruimtelijke contouren VN-2015
	Scenario 3 – Combinatie scenario	
Nieuwe fabriek (m.n. FAS) meer verspreid	Scenario 4 – Verspreide productie A FAS op IPS B FAS op Yard E	

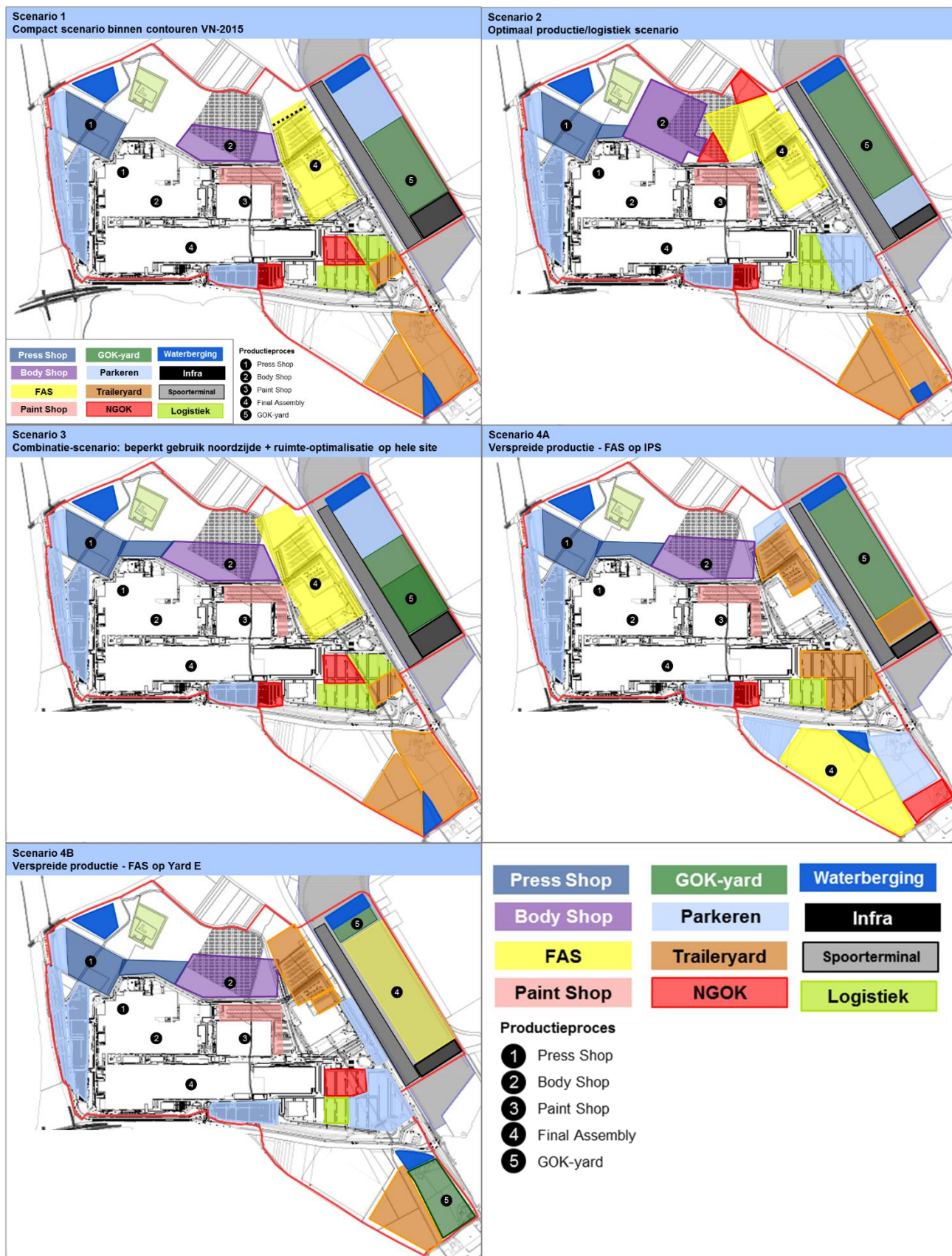
³ Als de auto klaar is wordt deze geparkeerd op de Green Okay Yard (GOK-yard), waarbij het juridisch eigendom overgaat naar de opdrachtgever

8 De volgende scenario's zijn onderscheiden:

- *Scenario 1:* in dit scenario blijven de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de contouren van VN-2015. Er wordt zo optimaal mogelijk met ruimte omgegaan en zo min mogelijk uitgebreid aan de noordzijde van het VDL Nedcar-terrein.
- *Scenario 2:* de fabriek wordt zo (bedrijfs)efficiënt als mogelijk gesitueerd en ingericht. Dit betekent dat zoveel mogelijk productiefuncties gelijkvloers zijn en de daarvoor benodigde ruimte wordt in het noorden gesitueerd.
- *Scenario 3:* een combinatie waarin wordt gestreefd naar efficiëntie vanuit bedrijfsop-tiek met zo min mogelijk additioneel ruimtegebruik en beperking van de (negatieve) effecten voor de omgeving.
- *Scenario 4 A/B:* in beide scenario's 4 wordt de Final Assembly (de laatste stap in het productieproces van auto's) op afstand geplaatst waardoor er aan de noordkant van het terrein zoveel mogelijk ruimte wordt bespaard:
 - 4A: Final Assembly op IPS
 - 4B: Final Assembly op Yard-E

Zie figuur volgende pagina voor uitwerking van de scenario's

Figuur 2 Vijf ruimtelijke scenario's



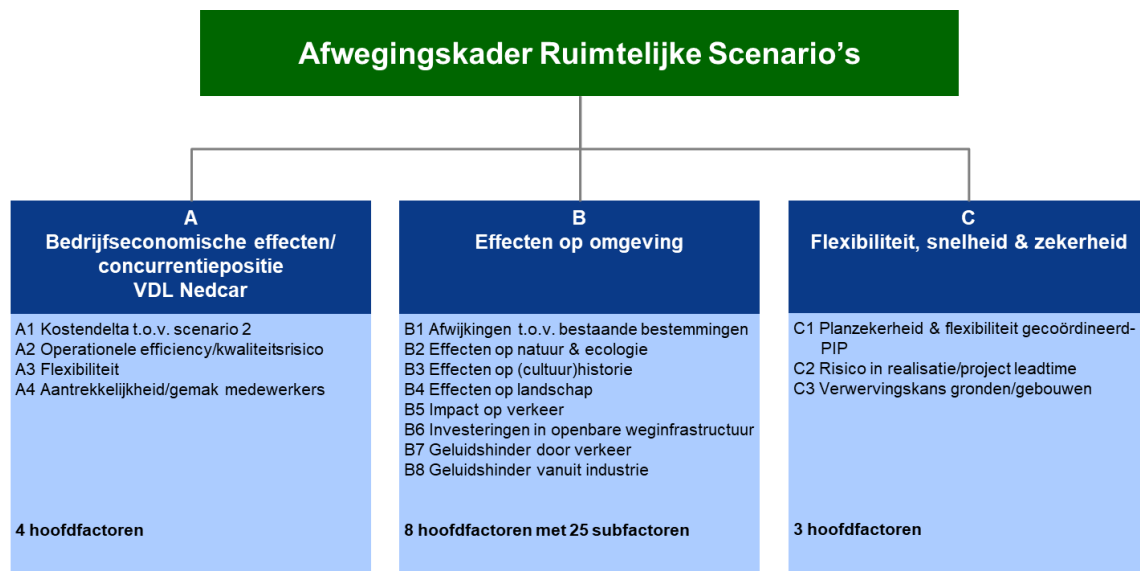
Opmerking: tekeningen zijn niet volledig op schaal

E Beoordeling scenario's

9 Voor een uitgebreide en zorgvuldige afweging van de vijf scenario's, is een afwegingskader gebruikt met daarin de perspectieven van alle stakeholders: bij de beoordeling en afweging van de scenario's is nadrukkelijk rekening gehouden met het bedrijfseconomische perspectief van VDL Nedcar én het maatschappelijke en omgevingsperspectief van de betrokken overheden en burgers. Het afwegingskader kent drie blokken:

- *Blok A Bedrijfseconomische effecten concurrentiepositie VDL Nedcar*: beoordeling naar bedrijfseconomische- en productie-logistieke overwegingen.
- *Blok B Effecten op omgeving*: beoordeling vanuit effecten op de (leef)omgeving-overwegingen.
- *Blok C Flexibiliteit, snelheid & zekerheid*: flexibiliteit vanuit planvorming, beoordeling snelheid (en de haalbaarheid daarvan), en zekerheid over het verkrijgen van bestemmingen/vergunningen.

Figuur 3 Afwegingskader ruimtelijke scenario's



Het grootste deel van de 15 hoofdfactoren is beoordeeld op een bij de factor passende 5-puntsschaal die weliswaar verschillend is per factor, maar in bijna alle gevallen loopt van 1/++ (meest gunstig) naar 5/- (meest ongunstig). De factoren A1 (kostenverschillen tussen de scenario's) en B6 (investeringen openbare weginfrastructuur) betreffen kostencomponenten en zijn dus uitgedrukt in geld (€). Waar hoofdfactoren bestaan uit subfactoren is een weging gebruikt om een totaal (gewogen) score per hoofdfactor te kunnen samenstellen. Uiteindelijk is in de finale afweging van de scenario's over alle hoofdfactoren een eindoordeel gevormd.

10 Beoordeling van de vijf scenario's op alle sub- en hoofdfactoren leiden tot het volgende totaalbeeld:

Tabel 2 Samenvatting beoordeling ruimtelijke scenario's

Blok A Bedrijfseconomische effecten/ concurrentiepositie VDL Nedcar	Scenario 1 VN-2015	Scenario 2 Optimale productie/ logistiek	Scenario 3 Combinatie scenario	Scenario 4A Verspreide productie- FAS op IPS	Scenario 4B Verspreide productie- FAS op Yard
A1 Kosten delta t.o.v. scenario 2 (€ x miljoen)	+€108	€0	+€29	+€90	+€74
A2 Operationele efficiency/kwaliteitsrisico	- / -	++	0/+	-	-
A3 Flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden/wensen klanten	-	++	0	0	0
A4 Aantrekkelijkheid/gemak vanuit medewerkers-perspectief	+	+	+	0	+
Blok B Effecten op omgeving	Sc 1	Sc 2	Sc 3	Sc 4A	Sc 4B
B1 Afwijking t.o.v. bestaande bestemmingen	0/+	--	-/0	0	-
B2 Effecten op natuur & ecologie	2,9	4,5	3,7	2,8	3,8
B3 Effecten op (cultuur)historie	2,9	4,7	3,8	3,8	4,0
B4 Effecten op landschap	3,5	4,2	3,5	3,6	3,9
B5 Impact op verkeer	3,2	2,9	3,2	3,6	2,7
B6 Investerings in de openbare weginfra	€29,7	€28,3	€29,7	€24,7	€21,2
B7 Geluidshinder door verkeer	3,4	3,4	3,4	3,9	3,3
B8 Geluidshinder vanuit industrie	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Blok C Zekerheid & flexibiliteit	Sc 1	Sc 2	Sc 3	Sc 4A	Sc 4B
C1 Planzekerheid & flexibiliteit bij gekozen gecoördineerd-PIP	0	0	0	0	0
C2 Risico in realisatie/project leadtime (zekerheid timing)	0	0	0	--	--
C3 Verwervingskans gronden/gebouwen	0	0	0	--	0

1	2	0	4
2	3	5	

Zeer gunstig
 Gunstig
 0 Noch gunstig, 3 noch ongunstig
 -- Ongunstig
 5 Zeer ongunstig

Samenvattende conclusies bij *Blok A Bedrijfseconomische effecten/concurrentiepositie VDL Nedcar*:

- Het maximale kostenverschil op basis van een 7-jarige lifecycle tussen het meest gunstige scenario 2 en het meest ongunstige scenario 1 bedraagt €108 miljoen. Het verschil tussen scenario 2 en de scenario's 3, 4A en 4B bedraagt respectievelijk €29, €90 en €74 miljoen.
- Ervan uitgaande dat er ongeveer 1 miljoen auto's in een 7-jarige lifecycle worden geproduceerd, leggen deze extra kosten ten opzichte van scenario 2 een (fors) beslag op de winst per auto voor VDL Nedcar. Deze extra kosten kunnen volgens VDL Nedcar vanwege het competitieve karakter van de markt waarin het bedrijf opereert, niet worden doorberekend aan de klant en hebben dus ook impact op de continuïteitskansen.
- De inefficiënties (uitgedrukt in extra investeringen en operationele kosten én in lagere scores op de kwalitatieve factoren A2 en A3) door afstand tussen de productiehallen en/of meerlaagse-gebouwen zijn nu berekend over één lifecycle. De meerkosten en kwaliteitsrisico's die deze inefficiënties veroorzaken komen echter ook terug in een volgende lifecycle en veroorzaken daarmee een structureel concurrentienadeel.

Samenvattende conclusies bij *Blok B Effecten op de omgeving*:

- De mate van afwijking ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan bij factor B1 is in alle scenario's fors, met uitzondering van scenario 1.
- De natuur-, landschaps- en cultuurhistorische-overwegingen bij de factoren B2, B3 en B4, laten zeer ongunstige scores zien voor scenario 2. Scenario 1 scoort het minst ongunstig, terwijl van de drie overige scenario's (3, 4A en 4B), met name scenario 4B slecht scoort.
- De impact op verkeer (B5) varieert beperkt tussen de scenario's; alleen scenario 4A scoort ongunstiger.
- De investeringen in de openbare weginfrastructuur (B6) variëren van tussen de €21 miljoen (4B) en €30 miljoen (scenario's 1 en 3)
- Los van de absolute toename van geluidshindereffecten door verkeer (B7) en door industrie (B8) variëren deze effecten slechts beperkt tussen de scenario's; alleen bij B7 scoort scenario 4A iets slechter.

Samenvattende conclusies bij *Blok C Flexibiliteit, snelheid & zekerheid*:

- Doordat de keuze voor een gecoördineerd-Provinciaal Inpassingsplan (zie onderdeel H van deze samenvatting) scenario-onafhankelijk is, verschillen de uitkomsten per scenario niet. Doordat de planvorm scenario-onafhankelijk is, wegen flexibiliteit in planvorming en zekerheid over procedures in de diverse scenario's even zwaar.
- Specifieke timingrisico's bestaan in de beide scenario's 4: in 4A door het moeten verwerven van het KatoenNatie-eigendom op IPS en verhuizing van het Europese Distributiecentrum van Mitsubishi; in 4B door de noodzaak om de gasleiding te verleggen.

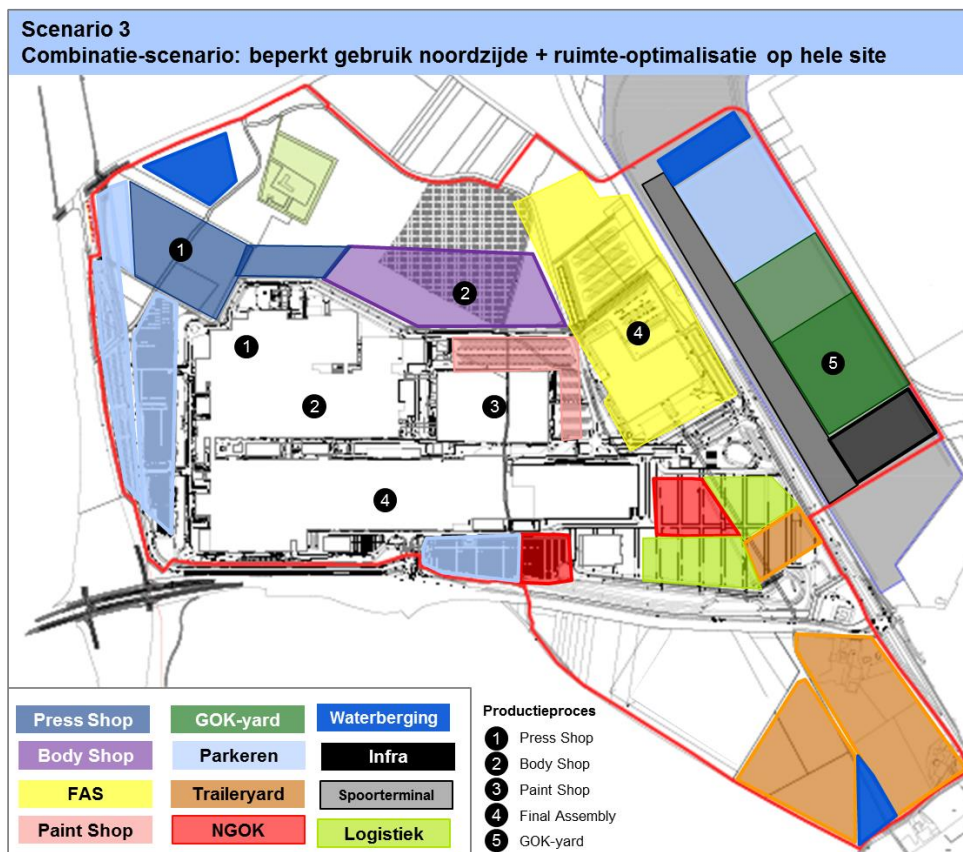
F Voorkeursscenario

11 Scenario 3 is het meest gunstig; vanuit bedrijfseconomisch perspectief zijn de meerkosten per lifecycle met €29 miljoen beheersbaar, terwijl de beoordeling van effecten op de omgeving een redelijk evenwichtige balans laat zien. Scenario 3 heeft de voorkeur boven de andere scenario's, omdat:

- *Scenario 1*: is vanuit kostenperspectief dermate onvoordelig, dat dit scenario voor VDL Nedcar niet haalbaar is.
- *Scenario 2*: scoort op alle omgevingsfactoren (zeer) ongunstig.
- *Scenario's 4A en 4B*: leveren naast additionele substantiële kosten ook strategische en operationele risico's op die moeten worden vermeden. Daarnaast leveren deze scenario's vanuit het omgevingsperspectief, geen aanwijsbare voordelen op en ten opzichte van scenario 1 en 3. De timingsrisico's bij deze scenario's (verwerven KatoenNatie-gebouw + verhuizing (4A) en verleggen gasleiding (4B)) zijn vanuit het perspectief van snelheid & zekerheid (zie punt 5) haast onoverkomelijk.

Advies 1: Scenario 3 geeft de beste balans tussen enerzijds het bedrijfseconomische perspectief van VDL Nedcar en anderzijds het belang om de negatieve gevolgen voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden.

Figuur 4 Voorgesteld ruimtelijk scenario 3



Opmerking: tekening niet volledig op schaal

12 De ruimtelijke en financiële implicaties van een keuze voor scenario 3 zijn als volgt:

- totale (her)ontwikkeling(en) van en rondom het VDL Nedcar-terrein bedraagt ongeveer 84 ha⁴:
 - herontwikkeling van circa 18 hectare op eigen terrein;
 - uitbreiding van circa 41 hectare op voor automotive gereserveerde en bestemde terreinen IPS en Yard-E;
 - uitbreiding in het noorden (Pasveld + Wolfrath) is 25 ha, dat is 9 ha meer dan voorzien in VN-2015.
- het nadeel voor de winst in een zevenjarige lifecycle van VDL Nedcar bedraagt €29 miljoen;
- op basis van een eerste schatting is er voor de uitbreiding van VDL Nedcar op basis van scenario 3, circa €30 miljoen (in deze fase +/- 40%) nodig aan investeringen in

⁴ Is groter dan het totaal in tabel 1 onder punt 6 doordat de omvang van de beschikbare terreinen iets groter is dan de totale ruimtebehoefte.

- de openbare weginfrastructuur en voor compenserende/mitigerende maatregelen (inclusief eventuele planschade, exclusief compensatie voor KatoenNatie-eigendom);
- de wettelijke natuurcompensatie voor aantasting van de goudgroene-natuur in Wolfrath bedraagt circa €2 miljoen (gebiedsbescherming); dit is exclusief de nog nader te onderzoeken compenserende en mitigerende maatregelen voor flora & fauna (soortenbescherming).

G Bereikbaarheid

- 13 Als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar (tot een jaarlijkse productiecapaciteit van maximaal 400.000 auto's) zal de verkeersdruk op de wegen rondom het terrein flink toenemen. De infrastructuur zal vooral op de piekmomenten rondom de dienstwissel zwaar(der) worden belast. In het voorgestelde scenario 3 is dan ook circa €30 miljoen (+/- 40%) nodig om knelpunten weg te nemen (aanleg ongelijkvloerse kruising bij ingang zuid aan N297, aanpassen/reconstructie kruispunten, deels verbreden provinciale wegen).
- 14 Ondanks het nemen van maatregelen, ontstaan als gevolg van een combinatie van groei personenvervoer en logistiek, de volgende aandachtspunten met betrekking tot bereikbaarheid:
 - oversteekbaarheid N297 en N276 verslechtert voor langzaam verkeer (schoolgaande jeugd en forenzen te fiets), om dit tegen te gaan zijn ingrijpende maatregelen in de lokale fietsstructuur nodig om de veiligheid te vergroten;
 - door sterke toename van verkeer op de N276/N297 en het kruispunt N276/Aan de Linde, zal er extra reistijd ontstaan van/naar Nieuwstadt (voornamelijk tijdens dienstwissel);
 - concentratie van logistieke functies aan de oostzijde van het VDL Nedcar-terrein (Traileryard op IPS en GOK-yard op Yard-E) zal zorgen voor grote toename van het aantal vrachtwagens op de N276 (met als gevolg toename van geluid).

Advies 2 Gerelateerd aan bovenstaande aandachtspunten zal in de nadere uitwerking van de integrale ruimtelijke plannen ingezet moeten worden op optimalisaties en verdere maatregelen om de verkeershinder (en daarmee samenhangende leefbaarheidseffecten) voor de omgeving te minimaliseren. Daarbij zullen realistische maatregelen (vanuit kosten-, effect- en medewerkersperspectief) ten aanzien van eventuele alternatieven voor parkeren op de site, collectief vervoer, e.d. -buiten de reeds onderzochte en ondernomen initiatieven- verder moeten worden onderzocht en de meest veelbelovende worden geïmplementeerd.

- 15 In VN-2015 is de mogelijkheid verkend om geproduceerde auto's per spoor af te voeren. Overwegingen daarbij waren kostenefficiëntie (hetgeen de concurrentiekracht kan verbeteren) en duurzaamheid & bereikbaarheid (vermindering uitstoot en minder grote belasting A2).

Ten aanzien hiervan is destijds de volgende conclusie getrokken: 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 tijdswinst worden geboekt voor het geval de spoorverbinding opportuun blijkt.

Ten behoeve van de VN-2017 heeft een nadere verkenning plaatsgevonden om de business case voor de spoorterminal te versterken in twee richtingen:

- A (on)mogelijkheden voor versteviging business case Car Handling Terminal te verkennen, uitsluitend op automotive gericht;
- B (on)mogelijkheden voor verbreding scope terminal te verkennen (bijvoorbeeld met containers).

Uit de uitgevoerde verkenning zijn twee conclusies te trekken:

- **Conclusie A:** een dedicated Car Handling Terminal met alleen overslag van auto's is niet haalbaar vanwege enerzijds de niet aangetoonde concurrentiekracht van spoor in vergelijking met de weg en anderzijds het (te) geringe volume dat in aanmerking komt voor afvoer per spoor. Daarnaast is de verhouding tussen afvoer van auto's naar zeehavens op korte en lange afstand tot Born ongunstig veranderd ten opzichte van 2015. Het grootste gedeelte gaat naar havens op korte afstand, waarvoor vervoer per spoor bijna nooit concurrerend is ten opzichte van vervoer over de weg.
- **Conclusie B:** scope-verbreding van de terminal is niet haalbaar door strakke voorwaarden van potentiële terminalexploitanten. Voorwaarden zijn onder andere: extra terminal ruimte (14 i.p.v. 7 ha), extra treinen (en daarmee extra ongunstige effecten voor de omgeving), toename aantal vrachtwagenbewegingen (aan-/afvoer extra containers), waarschijnlijk ontoereikende capaciteit op spoorbaan voor gevraagde extra tijdspaden, vereiste participatie van VDL Nedcar en forse investeringen van overheden in terminal zelf gevraagd (buiten de aanleg van spoorinfrastructuur). Een multi-purpose terminal leidt daarnaast niet tot een verdere verankering van het automotive cluster.

Advies 3 Vanwege gebrek aan volume en de niet aangetoonde concurrentiekracht van spoor in vergelijking met de weg, is een dedicated Car Handling Terminal niet haalbaar.

Vanwege strakke voorwaarden van potentiële terminal exploitanten voor een multi-purpose terminal met aanzienlijke ruimtelijke, leefomgevings- en financiële consequenties, en het feit dat een dergelijke multi-purpose terminal vooralsnog niet tot een verdere verankering van het automotive cluster leidt, wordt scope-verbreding niet haalbaar geacht.

Conclusie: het ligt niet in de rede de verdere voorbereiding van een spooraansluiting te continueren.

- 16 Verankering van het automotive cluster, bereikbaarheid en duurzaamheid zijn als overwegingen geformuleerd in VN-2015. Weliswaar is gebleken dat spoor niet haalbaar is en niet noodzakelijk voor verankering van het automotive cluster, maar dat betekent tevens dat de andere twee overwegingen nog recht overeind staan. Het wegvallen van de spooroptie (waarmee in de verkeersprognoses wel rekening is gehouden) vergroot de overlast als gevolg van een groter aantal vrachtwagens dat nodig is om de auto's af te voeren.
- 17 In de toekomstige situatie rijden er in totaal 18.000 tot 22.500 voertuigen per etmaal over de N276. Bij een maximale jaarlijkse productie van 400.000 auto's is er sprake van circa 275.000 licht en zwaar vrachtwagenverkeer (inbound & outbound; x 2 voor het aantal bewegingen) per jaar en 1.153 per dag⁵ (=70-75 per uur; betekent 140-150 bewegingen per uur). Voor de bereikbaarheid leveren deze additionele vrachtwagens beperkte additionele problemen op, omdat de te nemen maatregelen gedimensioneerd worden op de piek van het personenvervoer (groter volumes per uur dan het vrachtverkeer). Vrachtwagens brengen wel extra effecten met zich mee als langzaam optrekken en extra uitstoot ten opzichte van personenauto's.
- 18 Tegen de achtergrond van algehele bereikbaarheid van de omgeving rondom het VDL Nedcar-terrein en duurzaamheid, adviseert BCI dan ook om een uitdagend programma voor Innovatieve & Duurzame Logistiek (IDL) op te stellen. Doel van een dergelijk programma is enerzijds de efficiency in de logistieke keten van VDL Nedcar nog verder te vergroten en anderzijds de verkeersbelasting/ negatieve omgevingsaspecten (m.n. voor Nieuwstadt) te verminderen (de benodigde volumes voor de aanvoer van onderdelen veranderen immers niet).

Advies 4	Het advies aan VDL Nedcar is om een programma Innovatieve & Duurzame Logistiek op te stellen, bestaande uit een selectie van te onderzoeken ambitieus-realistische projecten. Waar relevant, eventueel in samenwerking met collega-bedrijven/sites in de buurt met eenzelfde ambitie, zoals Chemelot.
-----------------	--

H Procedures

- 19 Voor de te volgen ruimtelijke ordeningsprocedures (RO-procedures) gelden vanuit VDL Nedcar-perspectief drie belangrijke uitgangspunten:
- *Flexibiliteit*: maximale flexibiliteit in bestemmingen tot het moment van aanleveren concrete bouwplannen en een robuust ruimtelijk plan waarin functieverhuizingen richting de toekomst mogelijk zijn.

⁵ Gebaseerd op 240 werkdagen

- *Snelheid*: maximale snelheid in het doorlopen van procedures en zo snel mogelijk zekerheid over het geregeld krijgen van bestemmingen/vergunningen. Dit met het oog op zekerheid ten aanzien van het zo snel mogelijk kunnen faciliteren van de tweede klant.
- *Zekerheid*: maximale zekerheid in het tijdig verkrijgen van bestemmingen en vergunningen.

20 Om tegemoet te komen aan de behoefte aan flexibiliteit, snelheid & zekerheid valt uit een inventarisatie van RO-procedures het volgende te concluderen:

- *globaal-kaderstellend te bestemmen*. Dit komt vanwege flexibiliteit tegemoet aan de vraag van VDL Nedcar én stelt de overheid in staat om grenzen te stellen aan de ruimtelijke ontwikkeling.
- ondanks dat een bestemmingsplan in de praktijk de meest geëigende procedure is, blijkt een *gecoördineerd-Provinciaal Inpassingsplan (PIP)* het meest gunstig in termen van totale doorlooptijd. Daarmee is deze procedure het snelst én geeft het snelste zekerheid over haalbaarheid van bouwplannen en uitsluiting van risico's in bezwaaren (hoger)beroepsprocedures. Andere planvormen bieden deze mate van snelheid en zekerheid niet.

Advies 5 Globaal-kaderstellend bestemmen komt vanwege flexibiliteit tegemoet aan de behoefte van VDL Nedcar én stelt de overheid in staat om vooraf grenzen ingegeven door bestaand beleid en wetgeving, te stellen aan de ruimtelijke ontwikkeling.

Ondanks dat een bestemmingsplan in de praktijk de meest geëigende procedure is, blijkt een gecoordineerd-PIP (ruimtelijk plan + omgevings en overige vergunningen) het meest gunstig in termen van totale doorlooptijd.

Het aanbevolen scenario 3.1 (zie punt 22) vormt de basis voor de kaders van het gecoordeerde-PIP. VN-2017 dient daarmee als onderlegger waarin de visie op de ruimtelijke uitbreidingsplannen van VDL Nedcar uiteengezet en afgewogen wordt. In de voorbereidings- en onderzoeksfase van het ruimtelijk plan en omgevingsvergunningverlening zullen de effecten op de omgeving integraal worden beschouwd.

21 De procedures kennen een doorlooptijd zoals in onderstaand figuur is weergegeven (gebaseerd op voorlopige interne planning Provincie Limburg).

Figuur 5 Doorlooptijd procedures



* In het geval van een gecombineerd plan/project-MER-plicht moeten de onderzoeken al in de beginfase gestoeld zijn op een concreet initiatief.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke planprocedures en vergunningsverlening bedraagt 18 tot 23 maanden. Vanaf het moment dat de vergunning is verleend en gestart kan worden met bouwen heeft VDL Nedcar nog 33 maanden nodig voor bouw- en installatiewerkzaamheden alvorens te kunnen starten met produceren.

Dit duurt waarschijnlijk (veel) langer dan de (eventuele) tweede klant wenst. Niettemin zullen alle partijen in nauwe samenwerking alles in het werk moeten stellen om de doorlooptijd zo kort mogelijk te houden.

22 In december 2017/januari 2018 is in opdracht van de Provincie Limburg door mr. M. Soppe (advocaat en deskundige m.e.r.) uitgezocht in hoeverre het ruimtelijke plan (PIP) inclusief infrastructurele maatregelen en omgevingsvergunningen MER-plichtig⁶ zijn. Om te beoordelen of de uitbreiding van VDL Nedcar MER-plichtig is zijn de relevante categorieën uit het Besluit MER naast de voorgenomen activiteiten gelegd. Hieruit zijn de volgende conclusies te trekken:

- A Het ruimtelijk plan (PIP) is m.e.r.-beoordelingsplichtig⁷ vanwege de reconstructie van de N276 en de N297;
- B Het PIP is m.e.r.-beoordelingsplichtig vanwege de wijziging/uitbreiding van het industrieterrein;

⁶ m.e.r.-procedure en MER: activiteiten die grote effecten op het milieu (kunnen) hebben kan het verplicht zijn een milieueffectenrapportage (m.e.r.) uit te voeren en een Milieu Effect Rapportage (MER) op te stellen. Hierin worden de voor- en nadelen van het scenario afgewogen tegenover één of meerdere alternatieven.

⁷ m.e.r.-beoordelingsplicht: in een m.e.r.-beoordeling onderzoekt het bevoegd gezag (Provincie) of een project belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dit zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen en een MER opgesteld. In dit geval maken de verbreding van de provinciale wegen N276 en N297 en de uitbreiding van het industrieterrein van VDL Nedcar het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

- C Het PIP is plan-m.e.r.-plichtig^{8,9} vanwege de wijziging/uitbreiding van een installatie voor de fabricage en assemblage van automobielen(motoren) die met een voorziene uitbreiding van ongeveer 200.000 auto's per jaar de drempel van 1.000 voertuigen overschrijdt;
- D Als een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet is vereist (bijvoorbeeld door toename stikstofdepositie) dan is de voorgenomen activiteit plan-MER-plichtig.

Tevens is geadviseerd om de m.e.r.-/beoordelingsplichten (punt A en B) te laten opgaan in de plan-MER, die nodig is voor C en B en hier een gecombineerde plan-/project-MER¹⁰ van te maken. Voor de inhoud en detailniveau van de op te stellen MER (milieueffectrapportage) maakt dit niet uit. De keuze voor een gecombineerde MER heeft als voordeel dat de MER ook één-op-één kan worden gebruikt voor het vergunningentraject en hier naderhand dus geen nieuwe MER voor hoeft te worden gemaakt.

Het type MER en de keuze voor een gecombineerde plan-/project-MER levert geen vertraging op de geschatte doorlooptijd van procedures (zie punt 20). De omvang van de werkzaamheden neemt wel iets toe, doordat in de MER een extra alternatief ten opzichte van het aanbevolen scenario moet worden beoordeeld.

- 23 Het volgende moet nog gedaan worden om de ruimtelijke planprocedures te kunnen starten:

- afronden van het opstellen van een nieuw zonebewakingsmodel m.b.t. geluid;
- afstemmen met aanpassing aansluiting verbreding A2 berekenen;
- definitieve doorrekening verkeersmaatregelen
- uitwerken wegontwerp N279/N297

Het hogere waarde-besluit voor de hogere waarden wegverkeerslawaaï en industrielaawaï moet zijn genomen vóór dat het inpassingsplan door Provinciale Staten wordt vastgesteld. De vast te stellen hogere waarden moeten echter al vrij snel in het planvormingsproces berekend en bepaald worden, aangezien deze sturend zijn voor de maximale geluidsruimte die in de omgevingsvergunning mee kan.

⁸ m.e.r.-plicht: in dit geval is de m.e.r.-plicht is het op voorhand duidelijk dat er een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen en een MER opgesteld.

⁹ plan-m.e.r.-plicht: een ruimtelijk plan is plan-m.e.r.-plichtig als het ruimte biedt aan een activiteit die m.e.r.-plichtig is (in dit geval uitbreiding van de productie van auto's van meer dan 1.000 voertuigen per jaar). In dit geval dus moet op voorhand een m.e.r.-procedure worden doorlopen en een MER opgesteld.

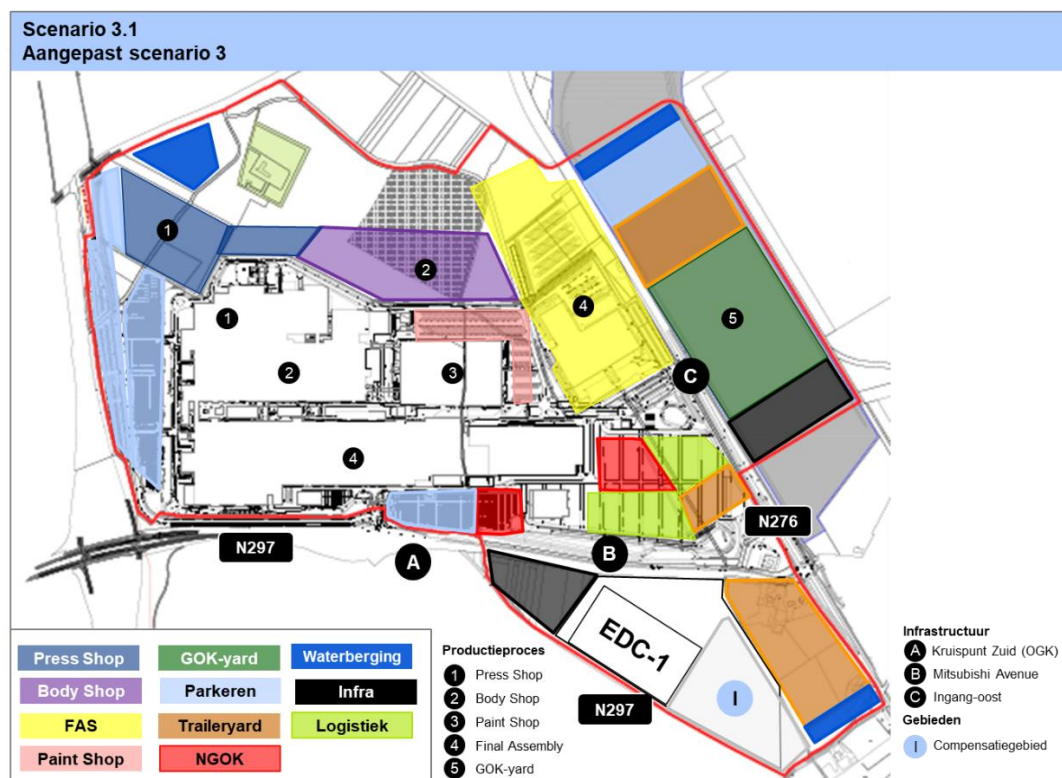
¹⁰ project-MER: een project-MER brengt de milieugevolgen van een geplande activiteit in kaart. Het verschil met een plan-MER is dat het bij een project-MER gaat om de milieugevolgen van concrete initiatieven en bij een plan-MER om de activiteiten die het ruimtelijke plan mogelijk maakt. Omdat in dit geval de omgevingsvergunning (voor de activiteit) mee wordt gecoördineerd, wordt ervoor gekozen een gecombineerde plan-/project-MER op te stellen.

I Slotbeschouwing & vervolgstappen

- 24 Uitbreiding van de productiecapaciteit door VDL Nedcar van de huidige 240.000 auto's per jaar naar maximaal 400.000 auto's per jaar heeft een aantrekkelijk economisch en werkgelegenheidseffect. VDL Nedcar schept daarmee potentieel circa 4.000 extra banen vanaf 2022 (voor minimaal 7 jaren) én er is behoud van de bestaande werkgelegenheid van ongeveer 6.500 banen. Daarmee vindt een verdere verankering én uitbreiding plaats van het voor de Limburgse economie en arbeidsmarkt belangrijke automotive cluster.
- 25 Als gevolg van de adviezen in deze verkenningennota en recente ontwikkelingen gedurende het opstellen van de nota, zijn enkele aanpassingen aan scenario 3 nodig:
- Het KatoenNatie-eigendom ('kleine driehoek') op Industrie Park Swentibold (IPS) is nodig voor infrastructurele doeleinden (ongelijkvloerse kruising op Kruispunt Zuid). Deze grond wordt door VDL Nedcar verworven zodat deze kruising hierop gerealiseerd kan worden. Compensatie voor KatoenNatie vindt plaats door een deel van het IPS-terrein ten oosten van het Europese Distributie Centrum (EDC-1) van Mitsubishi als ruilgebied aan te bieden.
 - Dit levert een ruimteverlies op voor VDL Nedcar omdat de geprojecteerde ruimte op IPS verkleind wordt. Door het wegvallen van de spoorterminal is het mogelijk om de verloren ruimte te compenseren op Yard-E. Een deel van de Traileryard oorspronkelijk voorzien op IPS-oost kan worden verplaatst naar Yard-E.

Het aangepaste scenario 3 (3.1) komt er als volgt uit te zien:

Figuur 6 Aangepaste voorkeursscenario 3.1



De volgende aandachtspunten worden momenteel nog onderzocht:

- *maximale ontsluiting over zuid:* in dit geval vindt de ontsluiting van het VDL Nedcar-terrein zo veel als mogelijk plaats via Kruispunt Zuid (ongelijkvloerse kruising). Dit betekent dat het personenverkeer én licht & zwaar vrachtverkeer over de N297 via de zuidelijke toegang het VDL Nedcar-terrein opkomt. Dit ontlast de N276 met als gevolg dat de overlast door zwaar vrachtverkeer voor Nieuwstadt verminderd zou worden. Dit komt eveneens de bereikbaarheid van deze dorpskern ten goede.
- *verschuiving aansluiting Yard-E:* door het wegvallen van de spoorterminal is het niet meer noodzakelijk het terrein via het uiterste zuiden te ontsluiten. De zuidelijke afslag naar Yard-E komt dan te vervallen en wordt vervangen door een kruispunt ter hoogte van de oostelijke ingang. Dit is verkeerstechnisch interessant omdat wegvallen van een extra verkeersregelininstallatie de doorstroming bevordert. Tevens levert het wegvallen van een extra kruispunt een kostenbesparing op.

26 Een mogelijke uitbreiding van de productiecapaciteit heeft echter ook ongunstige omgevingseffecten:

- *Natuur en landschap*
 - de goudgroene-natuur in Wolfrath met grote ecologische waarde wordt sterk aangetast;
 - de landgoederenzone Swentibold langs de Geleenbeek en Vloedgraaf komt verder onder druk te staan;
 - het karakteristieke open landschap langs de A2 wordt (verder) onderbroken;
 - positief is dat door het wegvallen van de spoorterminal het niet nodig is een spoorverbinding aan te leggen door het (bos)landschap ten noorden van Nieuwstadt.
- *Bereikbaarheid*
 - de positieve macro-duurzaamheidseffecten (vermindering CO₂-emissies) van een spoorterminal (al dan niet met scope-verbreding) worden niet gerealiseerd. Daarentegen hoeft een investering in de spooraansluiting niet gedaan te worden.
 - de gehele infrastructuur rondom het VDL Nedcar-terrein wordt zwaarder belast; daardoor zijn grote investeringen nodig om knelpunten aan te pakken inclusief het eventueel saneren van een nog nader te bepalen aantal woningen;
 - met name tijdens dienstwisselingen zal de veiligheid voor overstekend langzaam verkeer op de N276 in het geding komen. Het effect hiervan is groot omdat dit samenvalt met de spitsmomenten van schoolgaande jeugd. Om dit tegen te gaan zijn ingrijpende maatregelen in de lokale fietsstructuur nodig om de veiligheid te vergroten ;
 - bereikbaarheid van de kern Nieuwstadt verslechtert ondanks maatregelen en de reistijd van/naar Nieuwstadt zal toenemen (voornamelijk tijdens dienstwissel).

- *Overlast door geluid (en licht)*
 - wegvallen van de terminal neemt een deel van de overlast (geluid) van in- en uitgaande treinen weg. In plaats daarvan wordt een reductie van ongeveer 10.000¹¹ vrachtwagens niet gerealiseerd;
 - de omgeving krijgt te maken met toenemende geluidshinder door verkeer- en industriegeluid. Hierdoor moet voor een nog nader te bepalen aantal huizen hogere waarden worden geaccepteerd. Daarnaast valt het niet uit te sluiten dat als gevolg van verkeerslawaaï, mogelijk een nog nader te bepalen aantal huizen kan worden gesaneerd.
 - bewoners in Nieuwstadt krijgen te maken met visuele hinder in de avond als gevolg van verlichting op Yard-E (wordt in gebruik genomen als GOK-yard).

27 De gehele regio profiteert flink van de uitbreiding van VDL Nedcar vanuit economisch perspectief. VDL Nedcar is één van West-Europa's snelst groeiende productiefabrieken en een sterke speler in de automotive industrie. Desondanks treedt er op lokaal niveau een accumulatie van ongunstige effecten (bereikbaarheid, landschap, geluidshinder), met name voor de inwoners van Nieuwstadt, maar ook voor de overige kernen in de regio. Daarnaast zijn er forse investeringen nodig in openbare weginfrastructuur om knelpunten op te lossen.

VDL Nedcar en de betrokken overheden zullen zich maximaal moeten inspannen om in samenspraak met de omgeving de negatieve omgevingseffecten te minimaliseren, terwijl tegelijkertijd de toekomst van de grootste private werkgever in de provincie Limburg zeker wordt gesteld.

Advies 6 Deze Verkenningennota 2017 moet worden vertaald in een integraal plan van aanpak, met onder andere de volgende elementen:

- **planning en organiseren van de uitvoering van alle benodigde onderzoeken om zo snel mogelijk tot besluitvormingsgerede plandocumenten te komen;**
- **maatregelen om blijvende bereikbaarheid voor personen- en goederenverkeer te garanderen voor VDL Nedcar én de omgeving (met extra aandacht voor de bouwfase van nieuwe infrastructuur en de fabrieksuitbreiding);**
- **mitigerende en compenserende maatregelen inzake negatieve omgevingsaspecten (m.n. natuur, cultuurhistorie, verkeer en geluid);**
- **ruimtelijke inbedding van de fabrieksuitbreiding in de Landgoederenzone Swentibold (onderdeel van het Nationaal Landschap Zuid Limburg)**

¹¹ In VN-2015 werd ervan uitgegaan dat in het maximale scenario jaarlijks 60% van 400.000 geproduceerde auto's in aanmerking voor afvoer per spoor (deel met exporthavens als bestemming). Destijds is gebleken dat afvoer per spoor naar de dichtstbijzijnde havens *niet* rendabel was. De verhouding korte-/langeafstandsvervoer was in 2015 38%-62%. Deze verhouding is in 2017 omgeslagen naar 65%-35%, waardoor de reductie van het aantal vrachtwagens in deze Verkenningennota lager is dan in VN-2015.

1 Inleiding

1.1 Verkenningennota 2015 en ontwikkelingen sindsdien

Na een periode van anderhalf jaar waarin de fabriek klaargemaakt werd voor de hernieuwde productie, is in juli 2014 in opdracht BMW de productie van MINI's van start gegaan. In dezelfde periode vonden de provincie Limburg en de gemeente Sittard-Geleen dat er -in samenwerking met VDL Nedcar- een integrale visie diende te komen op een maximale productie van 400.000 auto's en daarmee op het hele gebied rondom VDL Nedcar. Dat traject heeft geleid tot de Verkenningennota 2015 (VN-2015).

VN-2015 gaf de koers aan voor de ruimtelijke uitbreiding van VDL Nedcar, inclusief economische, ruimtelijke en vervoerslogistieke gevolgen. In deze nota werd geconcludeerd dat niet alle nieuwe productieonderdelen op eigen terrein kunnen worden ondergebracht vanwege de noodzakelijke koppelingen met het bestaande productieproces. Een ruimtelijk voorkeursscenario werd gepresenteerd, dat is onderschreven door alle stakeholders en gedurende 2015/2016 is uitgewerkt in een voorontwerpbestemmingsplan voor Pasveld en een ontwikkelvisie voor Wolfrath-Oost.

Na afronding van de Verkenningennota in 2015 zijn alle betrokken partijen aan de slag gegaan de ruimtelijke uitbreiding van VDL Nedcar voor te bereiden. In het voorjaar van 2017 is gebleken dat de uitgangspunten fors veranderd zijn ten aanzien van de ruimtebehoefte die nodig is voor een maximale productie. De status was op dat moment als volgt:

- ontwerpbestemmingsplan Pasveld bijna gereed;
- voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan voor Yard-E inclusief spoort aansluiting bijna gereed;
- ontwerp actualisatie bestemmingsplan voor het VDL Nedcar-terrein en IPS bijna gereed;
- ontwikkelvisie voor Wolfrath gereed, nog geen bestuurlijke besluitvorming hierover.

De veranderde uitgangspunten in combinatie met de status van planvorming, zijn voor de stakeholders aanleiding om te werken aan een geactualiseerde en integrale visie voor het plangebied. De voorliggende Verkenningennota 2017 (VN-2017) is hiervan het resultaat, opgesteld door Buck Consultants International (BCI) in opdracht van VDL Nedcar, Provincie Limburg, Gemeente Sittard-Geleen en Gemeente Echt-Susteren.

1.2 Toekomstvisie VDL Nedcar

De strategie van VDL Nedcar anno 2017 is als volgt samen te vatten:

- de ambitie van VDL Nedcar om maximaal 400.000 auto's per jaar te produceren staat nog fier overeind;
- het uitgangspunt is nog steeds om een tweede grote opdrachtgever (of twee kleinere) te vinden om niet (te) afhankelijk van één klant te zijn en de continuïteit van het bedrijf zeker te stellen;
- de contacten met OEMs (Original Equipment Manufacturers; de autoprodukten/merken) duiden op de mogelijkheid dat uitbreiding van de maximale productiecapaciteit naar 400.000 auto's mogelijk al plaats zou kunnen vinden in 2022 in plaats van 2023/2024 (zoals verwacht in VN-2015).

Het succes in de afgelopen jaren (in werknemers een groei van ongeveer 2.400 medewerkers medio 2015 naar circa 6.500 medewerkers eind 2017) heeft bewezen dat de capaciteiten en sterke concurrentiepositie van VDL Nedcar om concurrerend auto's te kunnen maken, realistisch zijn.

1.3 Leeswijzer

In vergelijking met VN-2015 is de voorliggende Verkenningennota meer integraal van karakter. Buiten de economische en ruimtelijke aspecten van de uitbreiding, is er nadrukkelijk ook aandacht voor natuur/landschap/cultuurhistorie, verkeer & vervoer/infrastructuur en leefbaarheid inclusief compenserende en flankerende maatregelen. Dit maakt de toekomstvisie robuust en op de lange termijn gericht.

Deze Verkenningennota 2017 is als volgt opgebouwd:

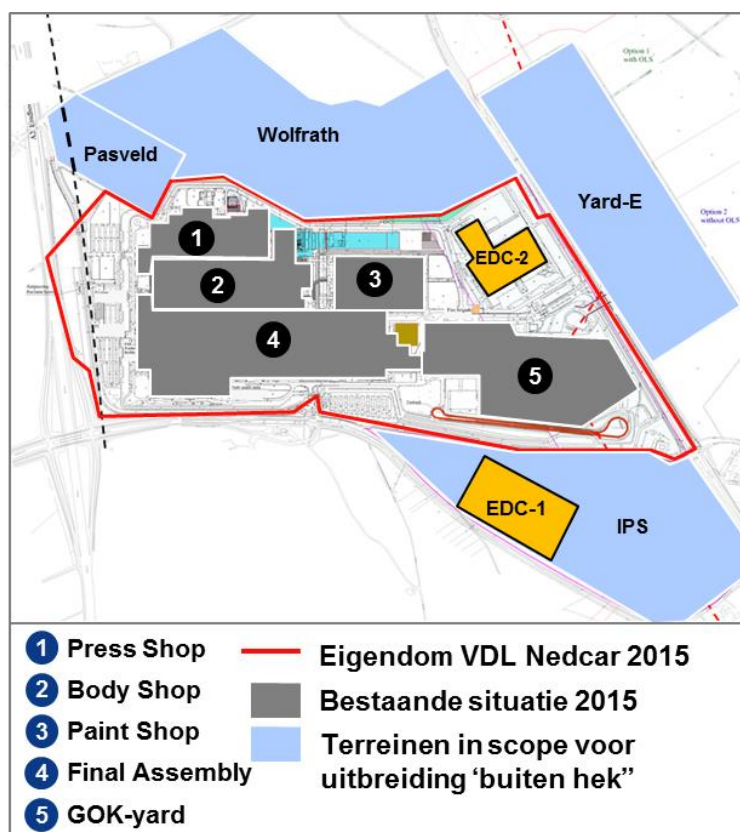
- | | |
|--------------------|---|
| <i>Hoofdstuk 2</i> | <i>Achtergrond nieuwe ruimtelijke scenario's:</i> geeft een toelichting op de veranderingen sinds 2015 en maakt duidelijk waarom een nieuwe verkenningennota nodig wordt geacht. |
| <i>Hoofdstuk 3</i> | <i>Ruimtelijke scenario's:</i> schetst de uitgangspunten van te ontwikkelen scenario's en beschrijft de nieuw ontwikkelde ruimtelijke toekomstscenario's voor de uitbreiding van VDL Nedcar. |
| <i>Hoofdstuk 4</i> | <i>Afweging ruimtelijke scenario's:</i> op basis van een uitgebreid afwegingskader worden de verschillende ruimtelijke scenario's beoordeeld, resulterend in een advies voor een voorkeursscenario. |
| <i>Hoofdstuk 5</i> | <i>Aan- en afvoerlogistiek:</i> analyseert de haalbaarheid van een spoorterminal voor de afvoer van gereed product per spoor. |
| <i>Hoofdstuk 6</i> | <i>Ruimtelijke orderingsprocedures:</i> inventariseert verschillende procedurele mogelijkheden en komt na afweging hiervan met een advies voor de meest geëigende RO-procedure. |

2 Waarom een nieuwe Verkenningen-nota?

2.1 Ruimtevrage en voorkeursscenario in 2015

In 2015 was de maximale productiecapaciteit van de fabriek ongeveer 240.000 auto's. Het terrein dat in eigendom is van VDL Nedcar en dat nodig is voor dit productievolume, is op dat moment ongeveer 95 ha groot. Onderstaande kaart (figuur 2.1) brengt de uitgangssituatie in 2015 in beeld.

Figuur 2.1 Uitgangssituatie 2015: eigendomssituatie & lay-out fabriek



Bron: Verkenningennota, 2015

In figuur 2.1 staan de naast de fabriek gelegen terreinen die in beeld zijn voor de uitbreiding van VDL Nedcar 'buiten de hekken'. Het gaat om de volgende terreinen:

- *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 VDL Nedcar.
- *Wolfrath* ligt aan de noordzijde van de site van VDL Nedcar naast Pasveld. Het perceel is sinds 2016 eigendom van VDL Nedcar. 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) en het historische kasteel Wolfrath.
- *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. Het gehele terrein is eigendom van de Provincie Limburg.
- *Industriepark Swentibold (IPS)* is bestemd en voorzien als locatie voor automotive toeleveranciers en logistieke dienstverleners (ten behoeve van de automotive sector). De totale omvang van IPS is 26,5 ha. Ongeveer de helft daarvan is nog (direct) beschikbaar. De rest is in eigendom van KatoenNatie, waarop het Europese Distributie Centrum van Mitsubishi (EDC-1) staat.

In figuur 2.1 zijn -naast eigendomssituatie in 2015 en beoogde terreinen- eveneens de vijf primaire stappen in het productieproces van auto's ingetekend. Deze kennen een logische volgorde die in bijlage 1 nader worden toegelicht. Tabel 2.1 beschrijft kort de essentie van de productiestappen.

Tabel 2.1 *Primaire functies in het productieproces van auto's*

Onderdeel	Toelichting
Stap 1 Press Shop	Start van het productieproces; in de pershal worden de enkele honderden benodigde geperste onderdelen uit grote rollen plaatstaal geperst.
Stap 2 Body Shop	In deze productiehal worden de geperste onderdelen door robots in elkaar gelast tot complete carrosserieën.
Stap 3 Paint Shop	In de lakstraat worden de body's gereinigd, ontvet, voorzien van een grondlaag en vervolgens in de door de klant bestelde kleur gespoten.
Stap 4 Final Assembly	De gelakte body word aan de in de Final Assembly aanwezige Montagelijijn voorzien van alle onderdelen. Na deze stap is de auto gereed.
Stap 5 GOK-yard	Auto's gereed vanuit de Final Assembly worden na goedkeuring tijdens een kwaliteitscontrole, geparkeerd op de Green Okay-yard. Het juridisch eigendom van de auto gaat over van VDL Nedcar naar de opdrachtgever.

In VN-2015 is een inventarisatie gemaakt van de ruimtebehoefte die VDL Nedcar had om de toekomstplannen (jaarlijkse maximale productie van 400.000 auto's) te faciliteren. Tabel 2.2 geeft deze ruimtevraag weer (naar het gekozen voorkeursscenario destijds), inclusief omvang (in bruto oppervlakte) en een toelichting.

Tabel 2.2 Ruimtevrage in 2015

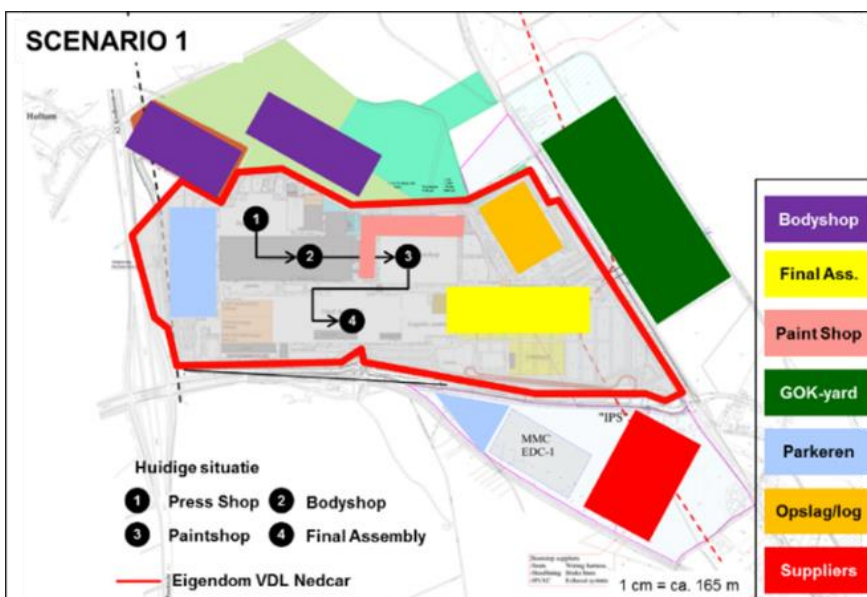
Onderdeel	Omvang (bruto m ²)	Toelichting	Locatie voorzien in 2015
Body Shop 1	78.000	Tweede Body Shop voor BMW	Wolfrath-Oost
Body Shop 2	78.000	Body Shop voor tweede klant	Pasveld
Paint Shop	30.000	Uitbreiding nodig voor verhogen productievolume	Bestaand terrein
Final Assembly	77.000	Final Assembly voor tweede klant	Bestaand terrein
Opslag & (eigen) logistiek	22.000	Extra nodig voor verhogen productievolume	Bestaand terrein
Doorstep Suppliers	52.000	Supplier Park voor vestiging toeleveranciers nabij fabriek	IPS
GOK-yard	185.000	Ruimte nodig vanwege verdringing t.b.v. andere functie	Yard-E
Treinterminal	Max. 60.000	Benodigd voor realisatie afvoer per spoor	Yard-E
Parkeren personeel	30.000*	Parkeerplaatsen nodig voor extra personeel	Westelijke en zuidelijke zone
TOTAAL	612.000		

Bron: Verkenningennota, 2015 *Bevat één meerlaagse-parkeergarage

In totaal was in 2015 ongeveer 61 hectare nodig om de productiecapaciteit te laten groeien tot maximaal 400.000 auto's per jaar. Op het bestaande VDL Nedcar-terrein kwamen in 2015 alleen de bestaande GOK-yard en het EDC-2 gebouw in aanmerking voor uitbreiding van de fabriek 'binnen de hekken'. Dit betrof onbebouwd terrein (GOK-yard) en een logistiek gebouw dat relatief makkelijk elders -maar nabij de fabriek- te huisvesten is. Dit was echter te weinig om volledige uitbreiding te realiseren en alle functies een plek te geven.

Hierbij speelt ook het 'verdringingseffect' een rol; wanneer de GOK-yard wordt gebruikt voor uitbreiding van de fabriek, moet voor de totale benodigde omvang ruimte elders worden gevonden vóórdat deze bebouwd kan worden ten behoeve van een andere functie. Hierdoor was voor het merendeel van de functies uitbreiding 'buiten de hekken' van het VDL Nedcar-terrein voorzien. Figuur 2.2 toont welke functies op welke locaties waren gepland in het VN-2015 gekozen voorkeursscenario.

Figuur 2.2 Voorkeursscenario VN-2015



Bron: Verkenningennota, 2015

In het gekozen voorkeursscenario zou de Final Assembly voor de tweede klant en de opslag & (eigen) logistiek op eigen terrein worden gerealiseerd. Om dit te kunnen doen was verplaatsing van de GOK-yard naar Yard-E (aan de andere kant van de provinciale weg N276) nodig. De twee benodigde Body Shops waren gepland in het noorden.

Om het voorkeursscenario te realiseren werd in VN-2015 geadviseerd om vanwege urgentie zo snel mogelijk te starten met de voorbereidingen van een bestemmingsplan voor Pasveld en een ontwikkelvisie voor Wolfrath op te stellen. Dit advies en voorkeursscenario werd in 2015 gedragen door alle stakeholders.

2.2 Tussentijdse ontwikkelingen 2015-2017

Na keuze voor het voorkeursscenario in 2015 is gewerkt aan de voorbereiding van het bestemmingsplan Pasveld en het opstellen van een ontwikkelvisie voor Wolfrath-Oost. In het voorjaar van 2017 is echter gebleken dat uitvoering van het voorkeursscenario niet mogelijk is. Hieraan liggen vier aanleidingen ten grondslag:

- A Variantenexplosie
- B Scenario-doorkruisend ruimtegebruik 2015-2017
- C Veranderende marktvragen
- D Versterkte behoefte aan flexibiliteit, snelheid & zekerheid bij VDL Nedcar

Deze vier aanleidingen worden achtereenvolgens nader toegelicht.

Ad A Variantenexplosie

Sinds 2014 heeft VDL Nedcar van BMW de opdracht gekregen om de volgende modellen te produceren:

- MINI Hatch (2014)
- MINI Cabrio (2015)
- MINI Countryman (2016)
- BMW X1 (2017)

Deze modellen kunnen allemaal worden geproduceerd in de bestaande productiefaciliteiten van VDL Nedcar. Desondanks is door de komst van de laatste drie genoemde modellen het aantal verschillende varianten zo sterk toegenomen, dat dit heeft geleid tot ingrepen in het bestaande productie-logistieke proces.

Elke auto die in opdracht van BMW wordt gemaakt, is door een klant besteld. Dit wil zeggen dat de auto door de klant zelf is samengesteld en dus elke door VDL Nedcar geproduceerde auto een klant-specifieke variant betreft. Een MINI kan in meer dan 10 miljoen varianten geleverd worden.

De drie MINI-modellen hebben een grote overlap in het aantal onderdelen, maar dit is niet het geval voor de BMW X1. De komst van dit model (in zekere mate ook de MINI Countryman)

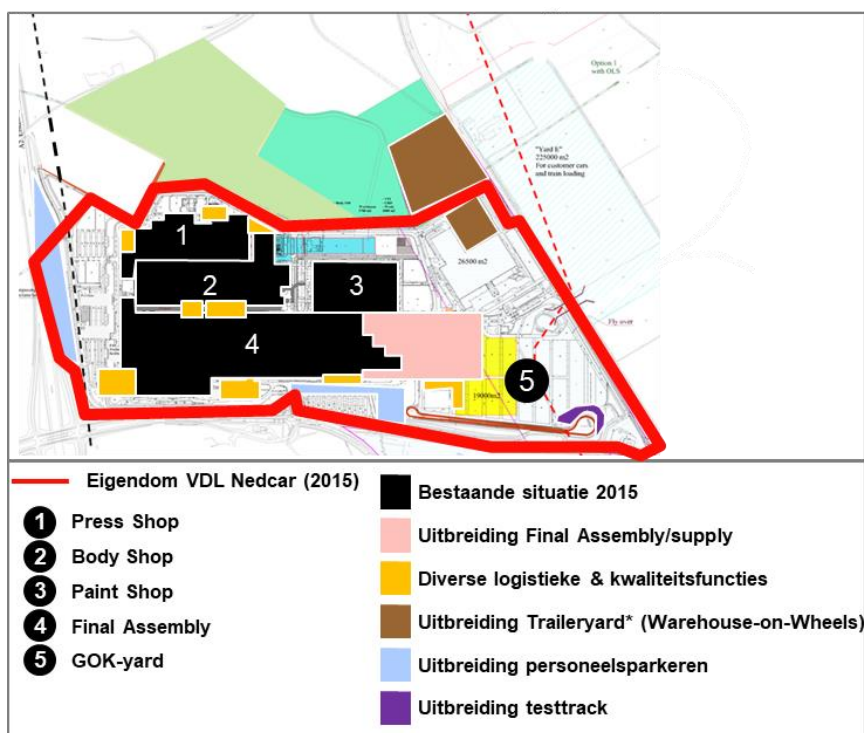
heeft dan ook gezorgd voor een toename van maar liefst 40% in het aantal onderdelen dat altijd beschikbaar moet zijn nabij de productielijn in de Final Assembly. Ter illustratie: het model BMW X1 kent 70 verschillende varianten van het stuurwiel (een auto bestaat in totaal uit ongeveer 2.500 onderdelen). Niet alleen het totaal aantal onderdelen dat nodig is om een groter aantal auto's te produceren is gestegen, maar ook het aantal verschillende soorten onderdelen (als gevolg van nieuwe modellen en het aantal varianten).

Samengevat: door een onvoorziene toename in het aantal varianten (als gevolg van de komst van nieuwe modellen in méér varianten) is er een toename in de behoefte aan extra logistieke ruimte; er is meer ruimte nodig om het met BMW afgesproken volume te produceren. Dit wil zeggen dat een productiecapaciteit van ongeveer 240.000 auto's -naar de huidige inzichten- meer ruimte behoeft dan in 2015.

Ad B Scenario-doorkruisend ruimtegebruik 2015-2017

De hierboven beschreven toename in het aantal varianten en dus het aantal onderdelen dat op voorraad gehouden moet worden nabij de assemblagelijn, heeft ertoe geleid dat er in de afgelopen periode verschillende toevoegingen van gebouwen en logistieke-voorzieningen aan het fabriekscomplex hebben plaatsgevonden. Onderstaande kaart en tabel (figuur 2.3) maken inzichtelijk welke functies en van welke omvang afgelopen jaren zijn gerealiseerd ten opzichte van de bestaande situatie in 2015.

Figuur 2.3 Ruimtegebruik 2015-2017



* Leveringen van toeleveranciers worden voor een groot deel opgeslagen in trailers, die geparkeerd staan op de traileryard volgens een Warehouse-on-Wheels (WoW) concept

Onderdeel	Omvang
A Bebouwd	in m² BVO
Uitbreiding Final Assembly met supply-gedeelte	29.000
Diverse logistieke voorzieningen	9.250
Kwaliteitscontrole	4.250
B Onbebouwd	in m²
Traileryard	35.000
Trailerbuffer	4.000
Parkeerplaatsen	30.500
Uitbreiding testtrack	4.000
Totaal bebouwd (A) + onbebouwd (B)	116.000

Bron: VDL Nedcar

Om de productie van de drie extra modellen en de daarmee samenhangende logistiek te faciliteren, hebben de volgende forse veranderingen op het terrein in de afgelopen 3 jaren (bebouwde en onbebouwde) plaats gevonden:

- *uitbreiding bestaande Final Assembly*: toevoeging logistieke hal om ruimte te maken aan de productielijn door sterke toename van het aantal varianten en dus onderdelen;
- *toevoeging van diverse logistieke voorzieningen*: benodigd om onderdelen de fabriek in te krijgen;
- *uitbreiding traileryard*: om toegenomen behoefte aan ruimte voor trailers waarin onderdelen voor de vele nieuwe varianten worden opgeslagen;
- *uitbreiding parkeerruimte voor personeel*: voor nieuw geworven personeel.

Bovenstaande ontwikkelingen zijn gerealiseerd door:

- bestaande vrije ruimte maximaal te gebruiken; elk klein stukje open terrein is bebouwd met logistieke functies of ingericht als parkeerplaats (met name voor trailers);
- huidige functies compacter te realiseren; bijvoorbeeld door verkleinen van de GOK-yard en de NGOK-yard^{12,13};
- uitbreiding traileryard op recent door VDL Nedcar verworven grond ten noorden van EDC-2.

Met name uitbreiding van de Final Assembly op de huidige GOK-yard heeft een scenario-doorkruisende werking, omdat daarmee de in het Voorkeurscenario uit de Verkenningennota 2015 voorziene nieuwe assemblagelijn niet meer op deze plek mogelijk is. Er zijn goede redenen voor VDL Nedcar om de uitbreiding van de huidige Final Assembly juist op die plek te situeren. Vooral nabij de Final Assembly is extra logistieke ruimte nodig. De onderdelen – noodzakelijk voor alle varianten - worden bij voorkeur zo veel mogelijk langs de productielijn

¹² Plaats waar NGOK (Not Green Okay)-auto's geparkeerd worden; betreft geproduceerde auto's met kleine herstel- of controle werkzaamheden.

¹³ Verkleining van de NGOK-yard moet wel gecompenseerd worden, omdat de ruimte die verloren is gegaan wel nodig bij een productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar (zie paragraaf 2.3).

en binnen het bereik van de productiemedewerkers opgesteld. Door de toegenomen hoeveelheid varianten en onderdelen in combinatie met beperkte ruimte langs de productielijn, is dit nauwelijks meer mogelijk.

Het alternatief is om deze in een logistiek hal op te slaan. Vanwege het uitgekiende Just-in-Time/Just-in-Sequence proces¹⁴, is er geen tijd om vanuit een opslag op afstand de onderdelen naar de lijn te brengen. Deze moet dus zo dicht mogelijk bij de productielijn gesitueerd zijn. Daarnaast is ervoor gekozen om vanuit efficiëntie-oogpunt aan te sluiten bij de bestaande logistieke processen/locaties.

Alternatieven gebaseerd op een (grotere) afstand tussen productielijn en opslag van onderdelen, geven een dermate druk op efficiëntie en kosten dat dit onhaalbaar is.

Samengevat: de aangegeven veranderingen in ruimtegebruik leiden tot drie belangrijke conclusies:

- als gevolg van het bijbouwen van logistieke- en overige functies, is het gekozen voorkeursscenario uit VN-2015 ruimtelijk niet meer uitvoerbaar;
- er is meer ruimte nodig om het met BMW afgesproken productievolume te realiseren. Dit wil zeggen dat een productiecapaciteit van ongeveer 240.000 auto's, per 2017, meer ruimte behoeft dan voorzien in 2015;
- het huidige VDL Nedcar-terrein is te klein; een fors deel van de uitbreiding van de fabriek zal 'buiten de huidige hekken' moeten plaatsvinden.

Ad C Veranderende marktvragen

De eerste twee hierboven beschreven ontwikkelingen zijn gerelateerd aan het feit dat er meer ruimte nodig is om de afgesproken productievolume met BMW te realiseren. Met andere woorden: er is meer ruimte nodig om de eerste klant te bedienen.

Daarnaast komen er vanuit de markt vragen die erop duiden dat meer/andere functies nodig zijn voorzien en dat het realiseren van een additionele productiecapaciteit van ongeveer 200.000 auto's per jaar meer ruimte vergt. De volgende redenen liggen hieraan ten grondslag:

- *Press Shop*: VDL Nedcar beschikt momenteel over een Press Shop. In gesprekken met potentiële klanten komt naar voren dat als VDL Nedcar deze klanten wil bedienen er een nieuwe (extra) Press Shop nodig is:
 - *uitbreiding capaciteit*: potentiële opdrachtgevers geven aan meer behoefte te hebben aan perscapaciteit. Dit kan leiden tot zodanig hoge volumes, dat ze de maximale capaciteit van de huidige Press Shop te boven gaan.
 - *vervanging en uitbreiding capaciteit*: om concurrerend te blijven op persgebied, is het nodig om nieuwe persen aan te schaffen. De huidige persen kunnen vijf bewerkingen per lijn aan en die voldoen niet aan de zes bewerkingen per lijn die momen-

¹⁴ Onderdelen worden precies op het juiste moment en in de juist volgorde bij de fabriek en productielijn aangeleverd.

teel standaard zijn in de markt. Daarnaast vragen de moderne, steeds sterker wordende metalen meer perskracht. Vervanging van de huidige persen vereist een nieuw gebouw, omdat de nieuwe persen groter zijn en niet in het huidige pershal-gebouw passen.

- *aluminium perscapaciteit*: potentiële klanten geven aan capaciteiten en kwaliteiten om aluminium auto's/onderdelen te kunnen produceren, belangrijk te vinden. Dit betekent dat de Press Shop ook aluminium delen moet kunnen persen, waarvoor een uitbreiding nodig is.
- *Auto's uit hogere marktsegmenten*: Enkele potentiële opdrachtgevers hebben gevraagd om mogelijk auto's te maken uit hogere marktsegmenten dan die reeds in productie zijn bij VDL Nedcar. In het ontwerp van de nieuwe fabrieken moet rekening worden gehouden met het feit dat deze auto's groter en langer zijn. Dit vraagt om grotere productiehallen.
- *Grotere productiegebouwen*: Uit gesprekken met de markt komt het beeld naar voren dat de extra ruimtebehoefte (nodig voor de huidige klant BMW) ook nodig zal zijn voor de nieuwe fabriek voor deze nieuwe opdrachtgever. Naar verwachting zorgt het ontwerp van de auto's die mogelijk gebouwd gaan worden voor de tweede klant, voor eenzelfde ruimtebeslag. Dit wil zeggen dat de additionele ruimtebehoefte ten opzichte van 2015 nodig om 240.000 auto's per jaar te produceren, ook nodig is om een additionele productiecapaciteit van 240.000 auto's te realiseren. Dit leidt tot een additionele ruimtebehoefte die groter is dan voorzien in 2015.

Samengevat: veranderende marktvragen leiden tot een grotere ruimtebehoefte dan voorzien in 2015. Niet alleen kent die marktvraag andere/extra functies zoals een uitbreiding van de Press Shop, maar leidt ook tot productiegebouwen die groter zijn dan voorzien in VN-2015.

Ad D Versterkte behoefte aan flexibiliteit, snelheid & zekerheid bij VDL Nedcar

Om de afhankelijkheid van één klant te verkleinen en de continuïteit van het bedrijf verder te verzekeren, is het aantrekken van een tweede klant een strategische prioriteit voor VDL Nedcar. Bij het binnenhalen van een tweede klant spelen flexibiliteit, snelheid en zekerheid een cruciale rol.

- *Flexibiliteit*: zoals eerder reeds beschreven veranderen de vragen vanuit de markt voortdurend. Met de expertise van VDL Nedcar kan goed worden ingeschat hoe een nieuwe fabriek voor een tweede klant moet worden ontworpen. Desalniettemin wijst de praktijk uit dat dit ontwerp kan veranderen: zo was bijvoorbeeld een extra Press Shop niet voorzien in 2015.

Dit kan echter ook tot problemen leiden in de ruimtelijke invulling van de uitbreiding van VDL Nedcar. Op basis van VN-2015 is een bestemmingsplan gemaakt voor Pasveld met een functietoekenning voor een Body Shop. Het realiseren van een Press Shop op Pasveld is hiermee lastig vanwege de huidige enge functietoekenning en het feit dat een Press Shop een hogere bouwhoogte vergt dan een Bodyshop. In de voorontwerpfase kan

dit worden aangepast, maar in het geval van een vastgesteld bestemmingsplan is een wijzigingsprocedure (inclusief alle benodigde ruimtelijke ordeningsprocedures¹⁵) nodig. VDL Nedcar kan de bouwplannen pas finaliseren als het contract met de klant is getekend. Pas dan is honderd procent zeker hoe de fabriek eruit komt te zien, en kunnen bouwplannen voor vergunningen daadwerkelijk door VDL Nedcar worden aangeleverd. Tot die tijd maar ook richting de toekomst acht VDL Nedcar flexibiliteit nodig in het bestemmingsplan (zie in dit kader ook het volgende punt onder snelheid). Flexibiliteit is nodig omdat als de bouwplannen klaar zijn, deze moeten passen binnen het dan vigerende ruimtelijk plan¹⁶.

- *Snelheid:* in de automotive industrie is het gebruikelijk modellen te produceren in cycli van maximaal 7 jaar. Om de productiestart van een nieuw model te kunnen beginnen is een lange periode nodig voor het bouwen van productiehallen, productie-installaties ontwerpen-bouwen-installeren-testen, en voor de productie van een voorserie. Als gevolg hiervan zijn de periodes waarin VDL Nedcar duidelijk moet maken of voldaan kan worden aan de aanvraag van de potentiële klant, beperkt tot een paar maanden. Dan volgen er enkele maanden van onderhandelingen, waarna een SOP-moment (Start-of-Production) wordt afgesproken.

Zoals hierboven aangegeven kan VDL Nedcar alleen de bouwplannen definitief maken als het contract met de klant is getekend; dan is er immers zekerheid over de definitieve vormgeving van de bouwplannen. Normaliter kan pas als de bouwplannen voldoende concreet zijn, worden gestart met aanpassing van het ruimtelijk plan en vergunningverlening.

Tegelijkertijd is het voor VDL Nedcar een groot risico om een contract met een klant te tekenen als er geen volledige duidelijkheid is over de doorlooptijd van de bezwaar- en beroepsprocedures in het kader van ruimtelijke planvorming en vergunningsverlening. De tijdspaden voorafgaand aan het afgesproken SOP-moment zijn dermate kritisch en investeringen in speciaal op maat gemaakte apparatuur zijn zó groot, dat vertraging of onhaalbaarheid van bouwen een onoverkomelijk risico vormen in het aantrekken van een tweede klant.

Dit maakt dat ruimtelijke ordeningsprocedures zo snel mogelijk in gang moeten worden gezet én doorlopen zodat er zo snel mogelijk zekerheid ontstaat dat de uitbreiding van VDL Nedcar planologisch geregeld kan worden.

- *Zekerheid:* De hierboven beschreven marktdynamiek leidt -naast flexibiliteit en snelheid- ook tot een behoefte aan zekerheid. Dit wil zeggen dat -zo ver als mogelijk- zekerheid nodig is ten aanzien het verkrijgen van bestemmingen en vergunningen zodat het contract met de klant getekend en nagekomen kan worden.

¹⁵ Zie voor een toelichting hierop hoofdstuk 6

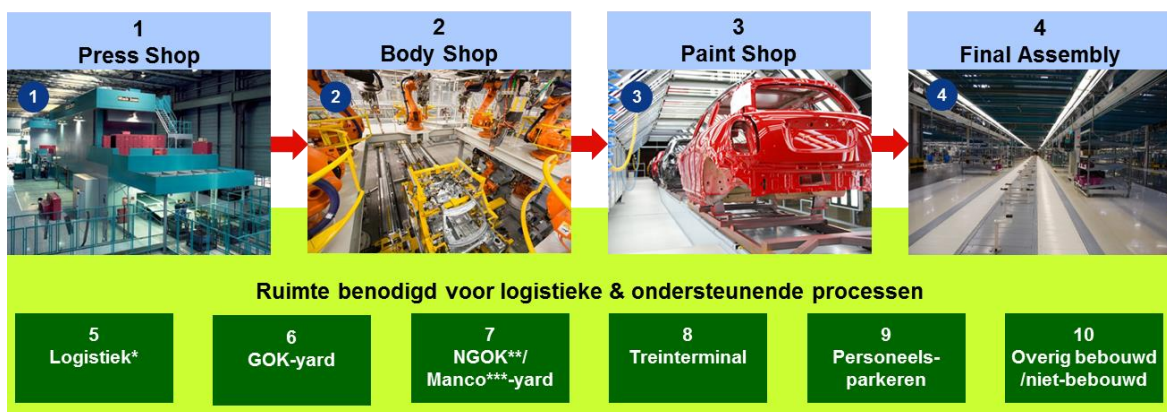
¹⁶ In de vorm van een bestemmingsplan (BP) of provinciaal inpassingsplan (PIP)

Samengevat: de wensen tot flexibele plaatsing van functies over het terrein, snelheid en zekerheid in doorlooptijd van ruimtelijke orderingsprocedures worden meer urgent. Dit is het gevolg van een onvoorspelbare markt (hetgeen vraagt om flexibiliteit), een markt die ook snel wil produceren (snelheid & zekerheid)

2.3 Ruimtebehoefte 2017

De noodzaak om nieuwe ruimtelijke scenario's te ontwikkelen voor de uitbreiding van VDL Nedcar is in de vorige paragraaf beschreven. De eerste stap om te komen tot scenario's is inventariseren van de huidige ruimtelijke opgave. Met andere woorden: voor welke functies van welke omvang moet ruimte worden gevonden. In 2015 is ook al uitgebreid aandacht besteed aan het vinden van ruimte voor productiefuncties en (deels) voor logistiek. Door de geschetste, veranderende omstandigheden zal de benodigde ruimte voor productie- en logistieke functies¹⁷ echter opnieuw moeten worden bekeken. De functies die onderdeel zijn van de inventarisatie staan in figuur 2.4.

Figuur 2.4 Functies waarvan ruimtegebruik opnieuw beschouwd moeten worden



* Bestaat uit: Traileryard (Warehouse-on-Wheels) en Doorstep Suppliers

** NGOK (Not Green Okay): geproduceerde auto's met kleine herstel- of controlewerkzaamheden

*** Manco: geproduceerde auto's met nog enkele ontbrekende onderdelen

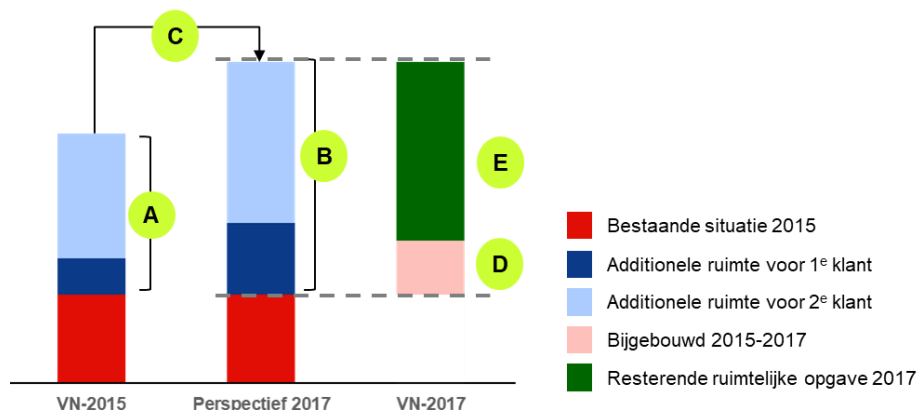
Ten opzichte van 2015 is er naar meer en specifiekere functies gekeken. Doordat voor een aantal kleinere functies zoals de NGOK-yard, voorheen oplossingen beschikbaar waren op bestaand terrein, is hier destijds in VN-2015 geen specifieke aandacht aan besteed.

Van alle functies is een inventarisatie gemaakt van de huidige ruimtebehoefte (zo goed mogelijk ingeschat) versus die in 2015, hoeveel hiervan reeds is gerealiseerd en tot welke ruimtelijke opgave dit anno 2017 leidt.

¹⁷ Zie bijlage 1 en tabel 2.1 voor een toelichting op de functies en het productieproces van auto's

Figuur 2.5 Verandering ruimtebehoefte 2017 versus 2015 en ruimtelijke opgave 2017

A	Additionaliteit ruimtebehoefte voorzien in 2015	Extra ruimtebehoefte vanuit 2015 perspectief om een productievolume van 400.000 auto's te bereiken zoals opgenomen in de Verkenningennota 2015
B	Additionaliteit ruimtebehoefte voorzien in 2017	Totale extra ruimte nodig om een productievolume van 400.000 auto's te bereiken met de inzichten van 2017 (A+D)
C	Verandering in ruimtebehoefte 2017 vs 2015	Verandering in ruimtebehoefte 2017 ten opzichte van 2015 om een productievolume te bereiken van 400.000 auto's
D	Bijgebouwd 2015-2017	Totale oppervlakte reeds bijgebouwd om productievolume van 200.000 auto's te faciliteren
E	Resterende ruimtelijke opgave 2017 (B-D)	Nog te realiseren ruimtevraag 2017 die nodig is om te komen tot productievolume van 400.000 auto's (B-D)



In onderstaande tabel 2.3 staan de resultaten van de inventarisatie van de ruimtebehoefte. Een aantal opmerkingen vooraf:

- Alle opgenomen vierkante meters (m²) zijn bruto getallen:
 - Bebouwde functies: gebouwomtrek + omliggende infrastructuur
 - Onbebouwd terrein: omtrek benodigd terrein + omliggende infrastructuur
- Uitgegaan is van gelijkvloerse oplossingen. Pas in de uitwerking van scenario's wordt eventueel gekeken naar mogelijkheden voor meerlaagse-gebouwen.
- Voor de productiefuncties (Press Shop, Body Shop, Paint Shop en Final Assembly) zijn twee verschillende getallen opgenomen. Realisatie van deze functies 'buiten de hekken' van het VDL Nedcar-terrein vergt extra ruimte vanwege de benodigde infrastructuur in vergelijking met realisatie 'binnen de hekken'.
- Bij alle ruimteveragende functies is rekening gehouden met eventuele eisen die de productie van elektrische auto's met zich meebrengt (slechts beperkte invloed voorzien).

Tabel 2.3 Verandering ruimtebehoefte 2017 vs 2015 en ruimtelijke opgave 2017

	A Additionele ruimtebehoefte voorzien 2015	B Additionele ruimtebehoefte voorzien 2017	C Verandering in voorzien ruimtebehoefte 2017 vs 2015	D Bijgebouwd 2015-2017	E Resterende ruimtelijke Opgave 2017* (B-D)
1 Press Shop					
A Binnen de hekken	-	61.000	61.000	-	61.000 _{of}
B Buiten de hekken	-	65.000	65.000	-	65.000
2 Body Shop					
A Extra t.b.v. BMW	78.000	-	-78.000	-	-
B Tweede klant – binnen hekken	78.000	91.000	13.000	-	91.000 _{of}
C Tweede klant - buiten hekken	78.000	107.500	29.500	-	107.500
3 Paint Shop	30.000	31.000	1.000	-	31.000
4 Final Assembly					
A Binnen de hekken	99.000	186.500**	87.500	29.000	157.500 _{of}
B Buiten de hekken	99.000	211.750**	112.750	29.000	182.750
5 Logistiek					
A1 Traileryard	-	78.500	78.500	35.000	43.500 _{en}
A2 Bufferruimte trailers	-	8.000	8.000	4.000	4.000
B Doorstep Suppliers	52.000	-	-52.000	-	-
6 GOK-yard	185.000	142.500	-42.500	-	142.500
7 NGOK-yard	-	16.000	16.000	-	16.000
8 Spoorterminal	60.000	67.000	7.000	-	67.000
9 Personeelsparkeer					
A Optimaal vlak	30.000	100.500	70.500	30.500	70.000 _{of}
B Suboptimaal vlak	30.000	120.500	90.500	30.500	84.000
10 Overig					
A Bebouwd (staff, kwaliteitscontrole)	-	7.750	7.750	4.250	3.500
B Testtrack	-	10.750	10.750	4.000	6.750
C Waterbuffer	-	54.500	54.500	-	54.250
Totaal minimum (1A+2A,B+3+4A+5+6+7+9A+10)	612.000	854.750	242.700	106.750***	748.000
Totaal maximum (1B+2A,C+3+4B+5+6+7+9B+10)		914.500	302.500		807.750

Bron: Teamanalyse VDL Nedcar/BCI

* Exclusief infrastructurele investeringen binnen de grenzen van het VDL Nedcar-terrein

** Waarvan 29.000 m² al gerealiseerd (zie kolom D)

*** Exclusief diverse logistieke functies die verdeeld zijn over alle productieonderdelen

De totale ruimtebehoefte in 2017 is toegenomen tot 75-81 ha. ten opzichte van circa 61 ha in 2015¹⁸. Hieronder een korte toelichting op de voornaamste veranderingen:

- *Press Shop*: uitbreiding en vernieuwing van de pershal was niet voorzien in 2015. Zowel BMW als andere OEM-ers in de markt gaven hier geen aanleiding toe. Deze behoefte

¹⁸ De ruimtevraag in 2015 bevatte één dubbel-laagse parkeergarage; de ruimtebehoefte is in 2017 als startpunt gelijkvloers berekend

komt vanuit de markt nu nadrukkelijk wel naar voren. Dit leidt tot een extra ruimtebehoefte van 61.000 – 65.000 m², die in 2015 niet was voorzien.

- *Geen wisselvlak voor tweede BMW Body Shop:* BMW heeft aangegeven vanwege de hoge investeringen deze (overbruggings-) voorziening niet meer nodig te hebben. Een dergelijke extra Body Shop was bedoeld voor het bouwen en testen van nieuwe productielijnen en uiteindelijk de productie van een nieuw model; tijdens deze periode moest de productie van de vorige serie gewoon doorgaan in bestaande Body Shop. Inmiddels heeft BMW aangegeven vanwege de hoge (tijdelijke) investeringen deze voorziening niet meer nodig te hebben. Hierdoor vervalt een ruimtebehoefte van 78.000 m².
- *Doorstep Suppliers:* inventarisatie onder de toeleveranciers van VDL Nedcar toont een minimale interesse om zich te vestigen nabij de VDL Nedcar-fabriek. Dit vermindert de ruimtebehoefte met 52.000 m², maar vergroot wel de ruimtebehoefte nodig voor opslag & (eigen) logistiek.
- *Uitbreiding Traileryard:* door de variantenexplosie en het wegvallen van de wenselijkheid van een Supplier Park is er flink meer ruimte nodig om trailers te parkeren.
- *Grotere gebouwen:* productiegebouwen voor een tweede klant zijn met de huidige inzichten groter dan voorzien in 2015.
- *Personeels-parkeren:* Doordat meer personeel nodig is voor de productie is er enerzijds meer ruimte nodig voor personeels-parkeren, anderzijds is er minder ruimte nodig doordat het carpoolpercentage is gestegen van 20% naar 46% (bron: VDL Nedcar). Per saldo is de ruimtebehoefte voor parkeren met 70.500 tot 90.500 m² toegenomen.
- *GOK-yard:* voor het stallen van geproduceerde auto's is minder ruimte nodig doordat de verblijfstijd is verkort; het gereed-product wordt sneller afgevoerd. Dit levert een reductie in ruimtebehoefte op van 42.500 m².
- *Waterbuffers:* het realiseren van extra waterbergingen vraagt 54.250 m².

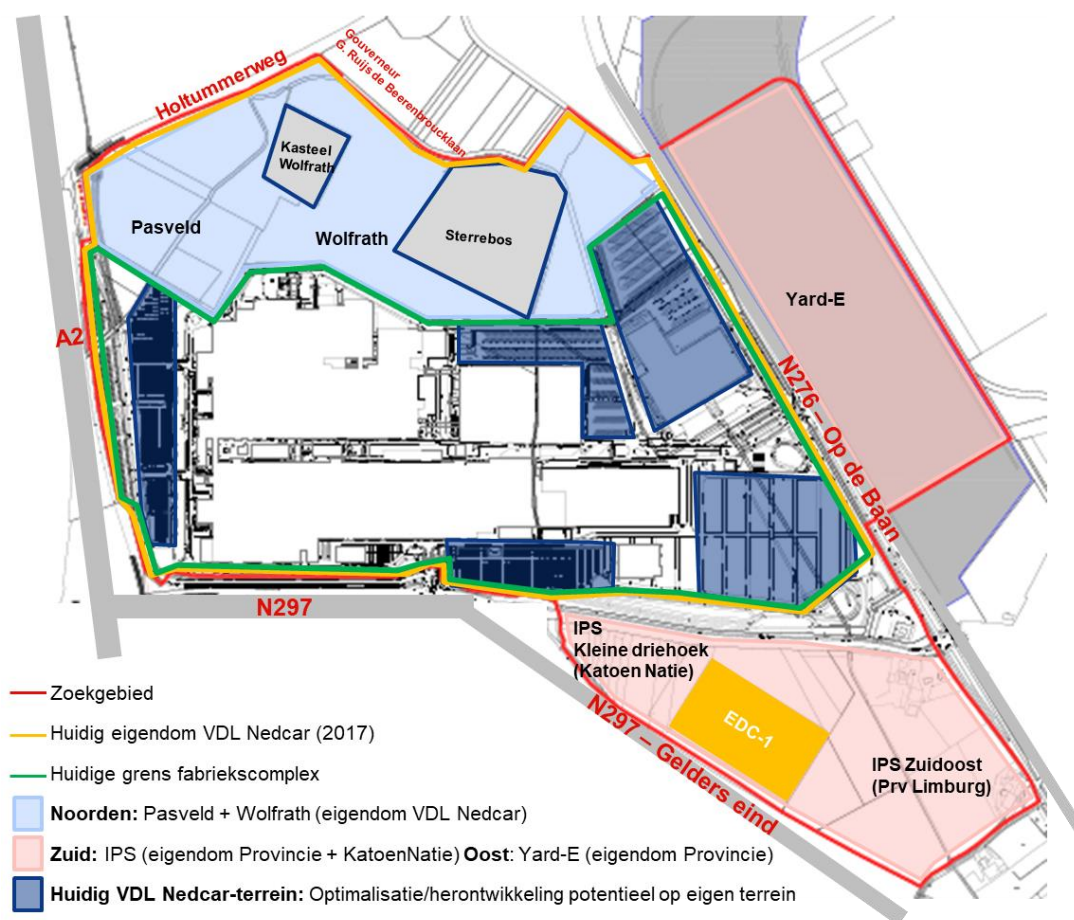
Tot dusver zijn de aanleidingen en omvang van de nieuwe ruimtelijk opgave in 2017 geïnventariseerd en geanalyseerd. Duidelijk is geworden dat de ruimtevrage niet op het huidige VDL Nedcar-terrein geacommodeerd kan worden (zie paragraaf 2.2). In het volgende hoofdstuk worden ruimtelijke scenario's uitgewerkt, waarin wordt geprojecteerd welke functies op welk terrein een plek krijgen.

3 Ruimtelijke scenario's

3.1 Huidige site & zoekgebied

De ruimte die VDL nodig heeft om uit te breiden bedraagt tussen de 75 en 81 ha. (zie hoofdstuk 2). De onderstaande kaart (figuur 3.1) laat zien welke terreinen direct gelegen naast het fabriekscomplex in aanmerking komen als onderdeel van het zoekgebied.

Figuur 3.1 Huidig fabrieksterrein, eigendom & zoekgebied



Opmerking: kaart niet volledig op schaal

Het zoekgebied rondom het VDL Nedcar-terrein kent de volgende (beschikbare) terreinen¹⁹ en 'natuurlijke' grenzen:

- *Noord*: bestaand uit de terreinen Pasveld en Wolfrath (met daarop kasteel Wolfrath) en wordt in het noorden begrensd door de Holtummerweg, Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan en de Lindbeek.
- *Oost*: aan de oostkant van het terrein ligt Yard-E, dat van oudsher al in zicht is als opstelplaats voor gereed product. Langs de oostgrens van dit terrein stroomt de Geleenbeek en deze vormt tegelijkertijd de oostgrens van het zoekgebied.
- *Zuid*: ten zuiden van het fabriekscomplex richting het zuidoosten loopt de provinciale weg N297. Deze vormt de zuidgrens van IPS en daarmee ook de zuidelijke grens van het zoekgebied.
- *West*: Ten westen van het VDL Nedcar-terrein loopt de A2. Aan de westkant zijn behalve optimalisatie op eigen terrein, geen mogelijkheden voor uitbreiding van het huidige terrein. De westgrens van het terrein zal in de toekomst iets wijzigen als gevolg van de A2-verbreding.

Verder moeten ten aanzien van het plangebied de onderstaande kanttekeningen worden geplaatst.

- Op delen van de terreinen Yard-E, VDL Nedcar en IPS lopen twee *gasleidingen*. De gronden die de bestemming 'gasleiding' hebben, hebben een belemmeringenstrook aan weerszijden van de hartlijn van 5 meter. 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 verwachting (Logitech, 2015) 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 loopt²⁰, 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.

¹⁹ Zie een nadere beschrijving van de terreinen hoofdstuk 2.1

²⁰ In 2020 wordt de bestaande hoogspanningsleiding geconverteerd naar een ondergrondse leiding

Onderstaande tabel 3.1 geeft een overzicht van de omvang van de beschikbare terreinen en de omvang van de mogelijkheden om een deel van de uitbreiding op eigen terrein te realiseren.

Tabel 3.1 Terreinen binnen zoekgebied

	Omvang percelen (in m ²)	Huidige bestemming
A Eigendom VDL Nedcar		
Pasveld	62.000	Agrarisch; wel voorzien geweest als automotive locatie
Wolfrath (excl. kasteel: 22.500 m ²)	255.000	Agrarisch en goudgroene-natuur
<i>Hergebruik (compensatie huidig gebruik)</i>		
Noordzijde EDC2 (inclusief EDC2)	88.000	Bedrijfsdoeleinden I/II
Parkeerplaats voorzijde (west)	38.000*	Bedrijfsdoeleinden I/II
Huidige GOK-yard	73.000	Bedrijfsdoeleinden I/II
B Eigendom derden (beschikbaarheid onduidelijk)		
Yard-E (exclusief terminal: 60.000 m ²)	210.000	Bestemd als Yard, niet voor productiedoeleinden
IPS-Kleine driehoek (Katoen Natie)	30.000	Bedrijfsdoeleinden II/III
IPS-ZO (Provincie Limburg)	140.000	Bedoeld voor automotive toeleveranciers (II)/ automotive logistiek/dienstverlening (III)
IPS (EDC1)	95.000	Niet bestemd voor kernproductie
Totaal A + B	991.000	

* Verlies als gevolg van A2-verbreding (ca. 17.000 m²) is hier reeds van af getrokken

Voor het onderscheid in de bestemming 'bedrijfsdoeleinden' in tabel 3.1 geldt het volgende:

- de bestemming Bedrijfsdoeleinden I betekent 'bedrijven ten behoeve van de kernactiviteit automotive industrie';
- de bestemming Bedrijfsdoeleinden II betekent 'toeleverende bedrijven, automotive';
- de bestemming Bedrijfsdoeleinden III betekent 'logistieke dan wel andere dienstverlenende bedrijven passende binnen dan wel ten dienste van de automotive industrie'.

Opheffing in het onderscheid tussen Bedrijfsdoeleinden I/II/III is reeds voorzien in het ontwerp van de actualisatie.

Binnen het afgebakende zoekgebied is in principe ruim 99 ha potentieel beschikbaar om de uitbreiding van VDL Nedcar ruimtelijk te faciliteren. Een groot deel van dat gebied (huidig terrein VDL Nedcar, IPS, Yard-E) is al bestemd als bedrijventerrein. Van de in totaal benodigde 75-81 ha (zie hoofdstuk 2) kan ongeveer 18 hectare op eigen VDL Nedcar-terrein worden opgelost door herontwikkeling van bestaande functies. Dit leidt tot een verdringingseffect omdat de huidige functies/activiteiten in dat geval elders gerealiseerd moeten worden. Per saldo komt er ongeveer 25 ha bedrijventerrein bij dat voorheen niet als zodanig voorzien was.

3.2 *Uitgangspunten voor ruimtelijke scenario's*

Voorafgaand aan het ruimtelijk projecteren van de benodigde functies op de beschikbare terreinen is tezamen met zowel VDL Nedcar als de overheden bepaald wat de uitgangspunten voor de te ontwikkelen scenario's zijn. Hieruit zijn twee sets aan uitgangspunten voortgekomen:

- A Vanuit *bedrijfsoptiek* in relatie tot het productie- en logistieke proces
- B Ruimtelijke orderings-overwegingen ten behoeve van *ruimtegebruik*

Elke set kent twee typen uitgangspunten; enerzijds zijn er gegeven uitgangspunten waaraan de scenario's per definitie moeten voldoen. Anderzijds hebben de partijen voorkeuren uitgesproken waaraan de scenario's zoveel mogelijk moeten voldoen. Op alle drie sets uitgangspunten en de uitgangspunten zelf wordt hierna nader ingegaan.

Ad A Uitgangspunten in relatie tot productie- en logistieke proces

Voor VDL Nedcar staat voorop dat de toekomstige fabriek zo efficiënt mogelijk ingericht dient te worden. De volgorde van het productieproces ofwel 'de logica van de plek' en ruimtelijke concentratie van productiestappen, zijn de belangrijkste uitgangspunten.

Ten aanzien hiervan zijn de volgende uitgangspunten een *gegeven*:

- Paintshop uitbreiden op de huidige locatie is een gegeven. Elders een uitbreiding van de Paint Shop realiseren is onmogelijk, omdat de bestaande en nieuw te realiseren productielijnen bij elkaar moeten blijven en verplaatsing van de Paintshop vanwege de hoge kosten niet mogelijk is.
- Nabijheid Press Shop en Body Shop: deze twee productieonderdelen moeten dicht bij elkaar liggen. Het vervoer van delen tussen de twee shops moet hoe dan ook inpandig gebeuren vanwege de kwetsbaarheid van de delen. Het te ver uit elkaar plaatsen geeft hoge risico's op schade en is duur vanwege investeringen in lange tunnels met daarin een transportsysteem.
- Koppeling Final Assembly met een (deel) logistieke ruimte: zoals beschreven in hoofdstuk 2 moeten onderdelen zo dicht mogelijk bij de lijn worden opgeslagen vanwege de vele varianten, Just-in-Sequence productie en exponentiele toename van handling-kosten bij grotere afstand.
- Nabijheid Final Assembly en NGOK-/Manco-yard: geproduceerde auto's waaraan later nog productie- of herstelhandelingen verricht worden, moeten zo dicht mogelijk bij de lijn worden opgesteld. Is dit niet het geval, dan moet iemand eerst de auto ver weg zetten, terugkomen en vervolgens de auto weer ophalen als deze aan de beurt is voor reparatie.

Ten aanzien van efficiëntie en logica van de plek zijn de *voorkeursuitgangspunten*:

- Body Shop – Paint Shop – Final Assembly zo dicht mogelijk bij elkaar
- Parkeren voor personeel op loopafstand (max. 500 meter)

Ad B Ruimtelijke ordenings-uitgangspunten van de overheden

Vanuit planologisch en maatschappelijk perspectief hanteren de overheden (Provincie, beide gemeenten) een aantal *gegeven-uitgangspunten* ten aanzien van de scenario's:

- zoveel mogelijk activiteiten op het huidige VDL Nedcar-terrein en daarbuiten op voor automotieve bestemde gebieden: IPS, Yard-E, Pasveld. Doel is het zo min mogelijk toevoegen van stedelijk gebied in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.
- voor de Noordzijde (Wolfrath) is vanwege de aanwezige goudgroene-natuur het uitgangspunt 'Nee, tenzij' én daarnaast het zoveel mogelijk behouden van de cultuurhistorie.
- de huidige geluidscontouren voor industrie- en verkeersgeluid zijn vertrekpunt voor toetsing.

Buiten de gegeven uitgangspunten hebben de overheid ook een aantal *voorkeurs-uitgangspunten* geformuleerd:

- intensief ruimtegebruik (bijvoorbeeld te bereiken door gestapeld parkeren van personenauto's en/of GOK) is een beleidsdoel;
- impact van personenvervoer en goederenstromen zo goed mogelijk inpassen in huidige infrastructuur en eigen terrein VDL Nedcar.

3.3 Uitwerking van de scenario's

De in de vorige paragraaf geformuleerde uitgangspunten vormen het startpunt voor de scenario-ontwikkeling. Twee belangrijke opmerkingen vooraf:

- Bij de ontwikkeling van de scenario's is (nog) geen rekening gehouden met beschikbaarheid van terreinen. In het afwegen van de scenario's (hoofdstuk 4) is hier nadrukkelijk wel naar gekeken.
- In de scenario's wordt gezocht naar maximale flexibiliteit voor de toekomst ('no-regret') teneinde optimaal te kunnen inspelen op veranderende omstandigheden en wensen van opdrachtgevers VDL Nedcar.

Na het formuleren van uitgangspunten (paragraaf 3.2) is gekeken naar welke functies op welke plekken mogelijkwijs kunnen worden gesitueerd:

- Stap 1: Welke functies van het productieproces komen - binnen de gestelde uitgangspunten - waar?
- Stap 2: Wat zijn de locatievoorwaarden voor de meer fluïde functies zoals logistiek en parkeren?

Stap 1: Logica van de plek vanuit het productieproces en gegeven afmetingen terreinen

De productiefuncties worden geordend volgens logische principes in het productieproces. Daarnaast is beoordeeld welke functies op welk terrein passen qua afmetingen. Dit leidt tot het beeld samengevat in onderstaande tabel 3.2.

Tabel 3.2 Logica van de plek gegeven de uitgangspunten vanuit het productie- en logistieke proces (A)

Locaties	Pasveld	Wolfrath	Noordzijde EDC-2	Huidige GOK-yard	Parkeerplaats West	Yard-E	IPS Zuidoost	IPS Kleine driehoek	IPS EDC-1
Press Shop	Voorkeur VDLN		Afstand te groot	Afstand te groot	Te klein	Afstand te groot	Afstand te groot	Afstand te groot	Afstand te groot
Body Shop	Uitsluitend voor 100K	Voorkeur VDLN	Incl. stuk Wolfrath	Te klein	Te klein	Afstand te groot	Afstand te groot	Afstand te groot	Afstand te groot
Paint Shop	Huidige locatie	Huidige locatie	Huidige locatie	Huidige locatie	Te klein	Huidige locatie	Huidige locatie	Huidige locatie	Huidige locatie
Final Assembly	Te klein		Incl. stuk Wolfrath	Te klein	Te klein	Afstand groot	Afstand groot	Te klein	Afstand groot

Logische ordeningsprincipes vanuit het productieproces en logistiek ('logica van de plek'):

- *Press Shop*: kan op Pasveld of Wolfrath;
- *Body Shop*: kan op Pasveld, Wolfrath, EDC-2 of een combinatie Pasveld/Wolfrath (so-wieso nabij Press Shop en Paint Shop);
- *Paint Shop*: wordt op locatie (op huidige site) geoptimaliseerd, gemoderniseerd en uitgebreid (geen andere opties);
- *Final Assembly*: kan op Wolfrath of EDC-2 (nabij Paint Shop en met voldoende ruimte voor opslag/logistiek vanwege variantenexplosie). De Final Assembly is de enige functie die mogelijk op afstand van de overige productiefuncties geplaatst zou kunnen worden. Deze functie heeft maar één connectie met de vorige stappen (alleen met Paint Shop), de andere functies hebben twee verbindingen. Met uitzondering van de Press Shop; maar de nieuwe Press Shop perst delen voor de twee Body Shops en kent daarmee dus twee verschillende verbindingen.

Stap 2: Locatievoorwaarden voor de overige functies

- NGOK-/Manco-yard nabij Final Assembly;
- Opslag/logistiek nabij stappen productieproces (in het bijzonder Final Assembly);
- Traileryard kan verspreid over het terrein, maar liefst zo gecentraliseerd mogelijk; wel is ruimte noodzakelijk voor kleine verzamelingen trailerposities nabij productieproces;
- Plaatsing GOK-yard is redelijk flexibel mits vrachtwagens de locatie makkelijk kunnen bereiken;
- Personeels-parkeren is logisch nabij werkplekken (verspreid over de verschillende functies).

Samengevat zijn er dus twee insteken om tot scenario's te komen:

- *Uitgangspunten* in relatie tot enerzijds het productie- en logistieke proces vanuit bedrijfs-optiek en anderzijds de RO-uitgangspunten in het kader van ruimtegebruik.
- *Locatie van nieuwe fabrieken* wordt ingegeven door de beschikbare locaties en de (on)mogelijkheden in het productieproces. Hierbij is een hoofdonderscheid gemaakt tussen realisering van nieuwe fabrieken aan de noordzijde (aansluitend bij de huidige fabrieken) en realisatie van de Final Assembly verspreid op het terrein.

Bovenstaande leidt tot onderstaand schema waarin de contouren van de ruimtelijke scenario's worden gegeven.

Schema 3.1 Insteken om te komen tot scenario's

Uitgangspunten Locatie nieuwe fabrieken	Bedrijfsoptiek	Ruimtegebruik
	Ruimtelijke concentratie productieprocessen	Ruimte-optimalisatie hele site + zo min mogelijk extra ruimte voor bedrijventerrein
Noordzijde, aansluitend aan huidige fabrieken	Scenario 2 – Optimaal productie/logistiek scenario	Scenario 1 – Compact scenario, binnen ruimtelijke contouren VN-2015
	Scenario 3 – Combinatie scenario	
Nieuwe fabriek (m.n. FAS) meer verspreid	Scenario 4 – Verspreide productie A FAS op IPS B FAS op Yard E	

De volgende vijf scenario's zijn onderscheiden:

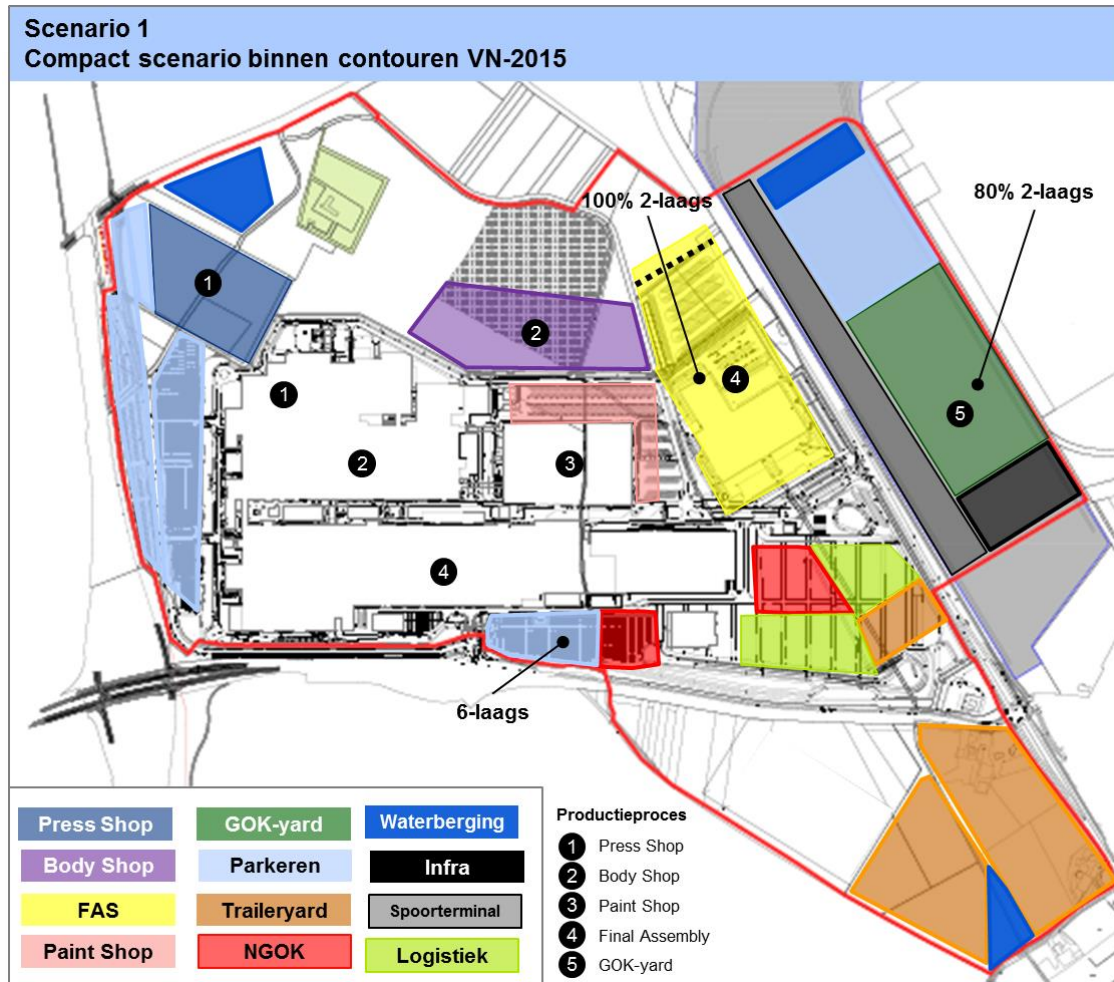
- *Scenario 1:* in dit scenario blijven de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de contouren van VN-2015. Dit wil zeggen dat er zo optimaal mogelijk met ruimte wordt omgegaan en zo min mogelijk aan de noordzijde wordt uitgebreid.
- *Scenario 2:* de fabriek wordt zo (bedrijfs)efficiënt als mogelijk gesitueerd en ingericht. Dit betekent dat alle productiefuncties gelijkvloers zijn en daarvoor de benodigde ruimte in het noorden wordt gesitueerd.
- *Scenario 3:* een combinatie waarin wordt gestreefd naar efficiëntie vanuit bedrijfs-optiek met zo min mogelijk additioneel ruimtegebruik en beperking van de (negatieve) effecten voor de omgeving.
- *Scenario 4 A/B:* in beide scenario's 4 wordt de Final Assembly op afstand geplaatst waardoor er aan de noordkant van het terrein zoveel mogelijk ruimte kan worden bespaard:
 - 4A: Final Assembly op IPS
 - 4B: Final Assembly op Yard-E

De scenario's worden hierna verder toegelicht en uitgewerkt.

Scenario 1 Compact scenario

Uitgangspunt: veranderde ruimtebehoefte wordt ingepast in contouren van VN-2015. Dit is inclusief Pasveld en Wolfrath-Oost.

Figuur 3.2 Ruimtelijk Scenario 1



Opmerking: kaart niet volledig op schaal

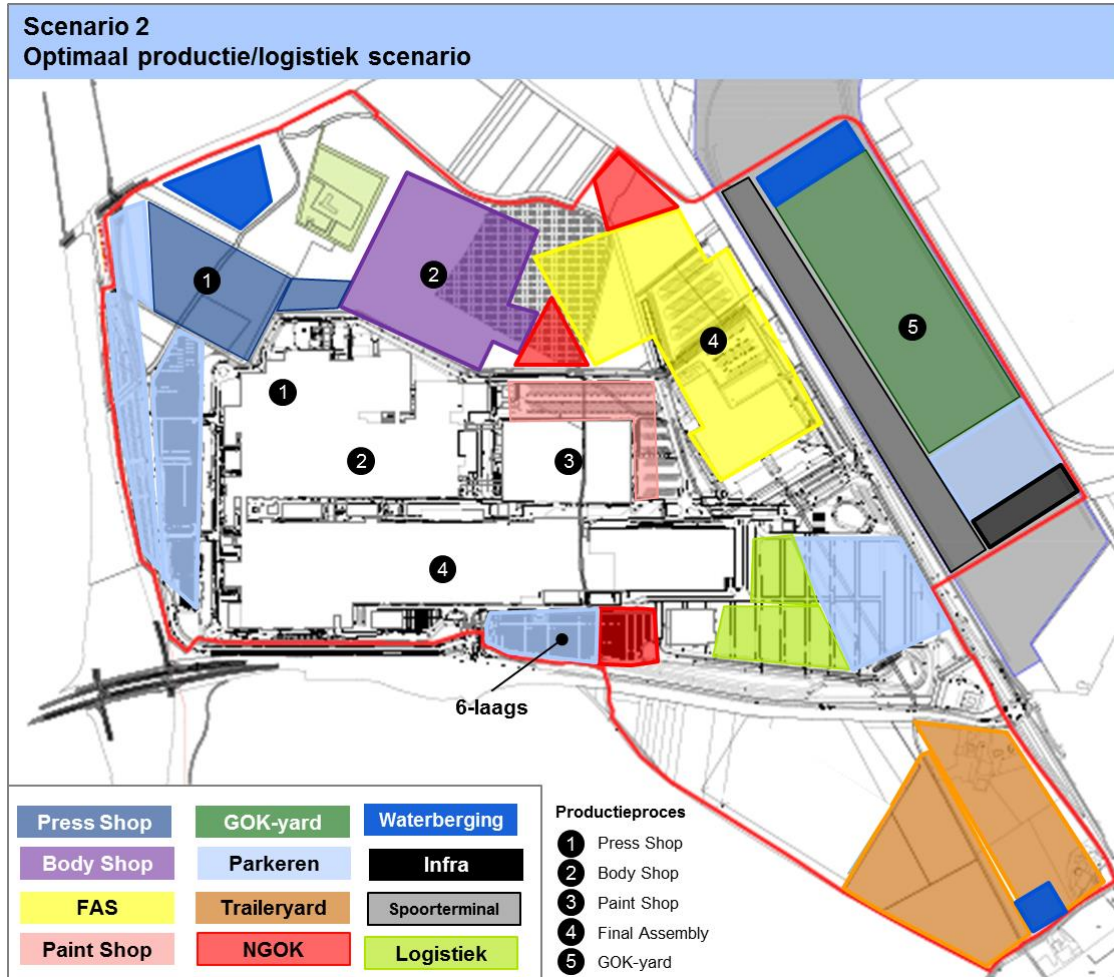
Belangrijke elementen:

- Gebouwen zijn zoveel waar mogelijk en nodig meerlaags:
 - Final Assembly 100%
 - GOK-yard 80%
 - Parkeergarage op Zuid 6-laags
- In dit scenario gaat de Final Assembly beperkt over de bestemmingsplangrens heen (zwarte stippellijn in kaart).
- Benodigde verbinding tussen de Press Shop en de Body Shop past niet in dit scenario. Aangezien een overdekte verbinding wel noodzakelijk is, wordt er een verbinding (tunnel) gerealiseerd over het dak van de reeds bestaande bebouwing.

Scenario 2 Optimaal productie/logistiek scenario

Uitgangspunt: Volledige concentratie van productie aan de noordzijde

Figuur 3.3 Ruimtelijk Scenario 2



Opmerking: kaart niet volledig op schaal

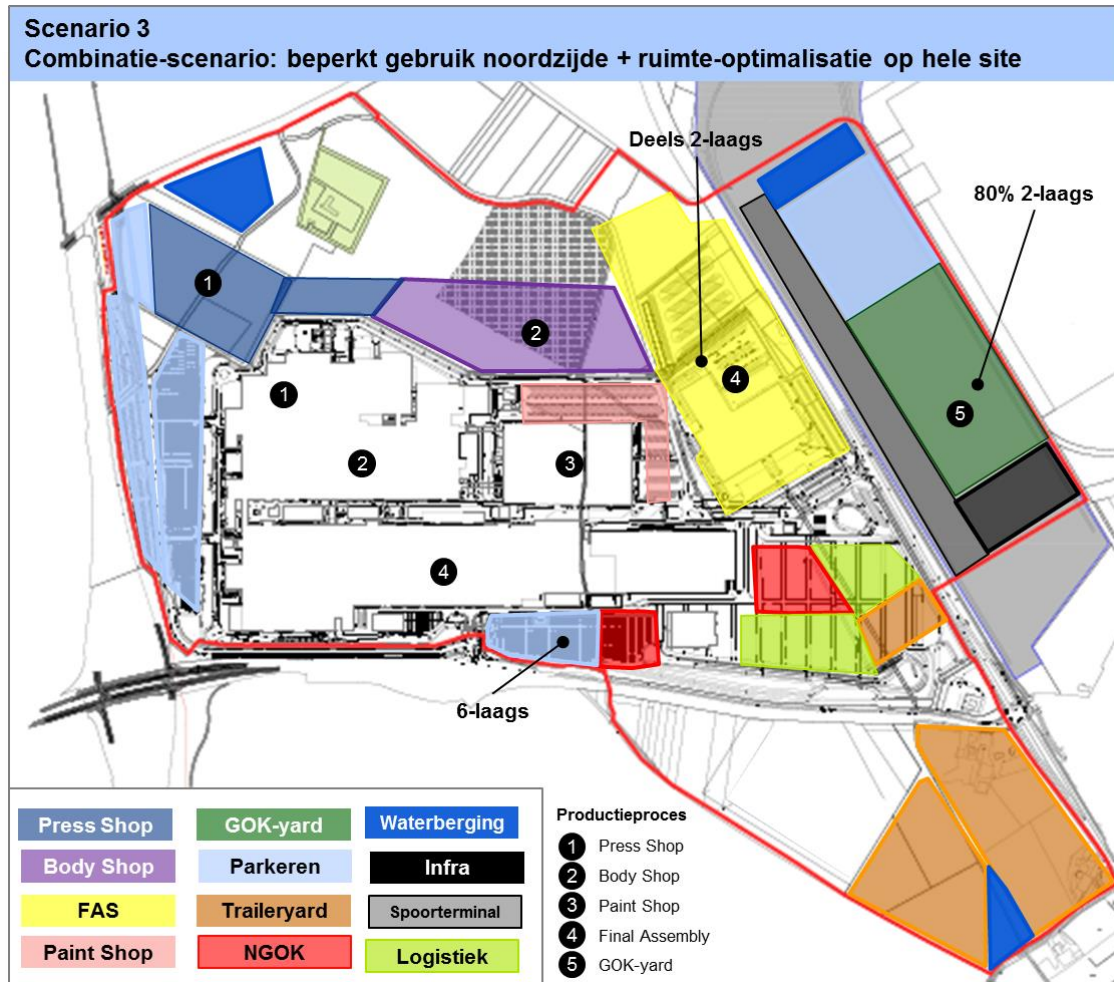
Belangrijke elementen:

- De ruimte in Wolfrath wordt benut in het platte vlak (geen meerlaagse gebouwen), hetgeen optimaal is voor het productieproces.
- De GOK-yard is gelijkvloers, stapelen is niet nodig.
- Een 6-laagse parkeergarage voor personeels-parken op zuid is nodig in dit scenario, om verder additioneel ruimtegebruik te beperken.

Scenario 3 Combinatie scenario

Uitgangspunt: Gebruik Noordzijde zoveel mogelijk conform VN-2015 (= beperkt gebruik Noordzijde) en ruimte-optimalisatie op hele site.

Figuur 3.4 Ruimtelijk Scenario 3



Opmerking: kaart niet volledig op schaal

Belangrijke elementen:

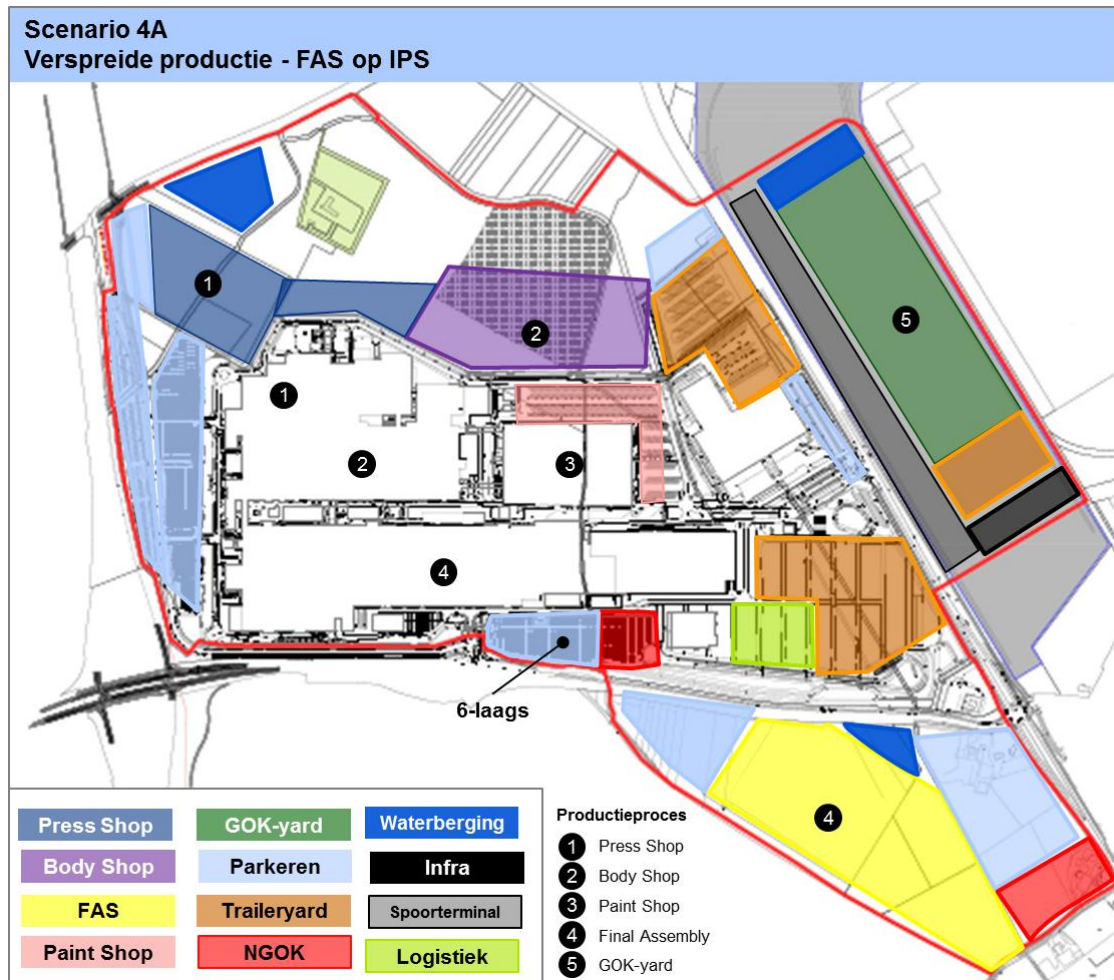
- Ruimte-optimalisatie door:
 - Final Assembly is deels 2-laags (ter vergelijking: volledig 2-laags in scenario 1).
 - GOK-yard is 2-laags.
 - Parkeergarage op zuid is 6-laags.
- Connectie tussen de Press Shop en de Body Shop is aanwezig in dit scenario d.m.v. fysiek gebouw.
- Doordat de Final Assembly verder naar het noorden komt, wordt de Body Shop iets verder naar het westen gedrukt. Hierdoor is landschappelijke inpassing in de westelijke bosrand niet mogelijk.

Scenario 4A Verspreide productie met FAS op IPS

Uitgangspunten:

- Beperkt gebruik noordzijde
- FAS op IPS: IPS wordt volledig gebruikt door VDL Nedcar inclusief het areaal dat nu in eigendom is van KatoenNatie waarop het Europese distributiecentrum van Mitsubishi (EDC-1)

Figuur 3.5 Ruimtelijk Scenario 4A



Opmerking: kaart niet volledig op schaal

Belangrijke elementen:

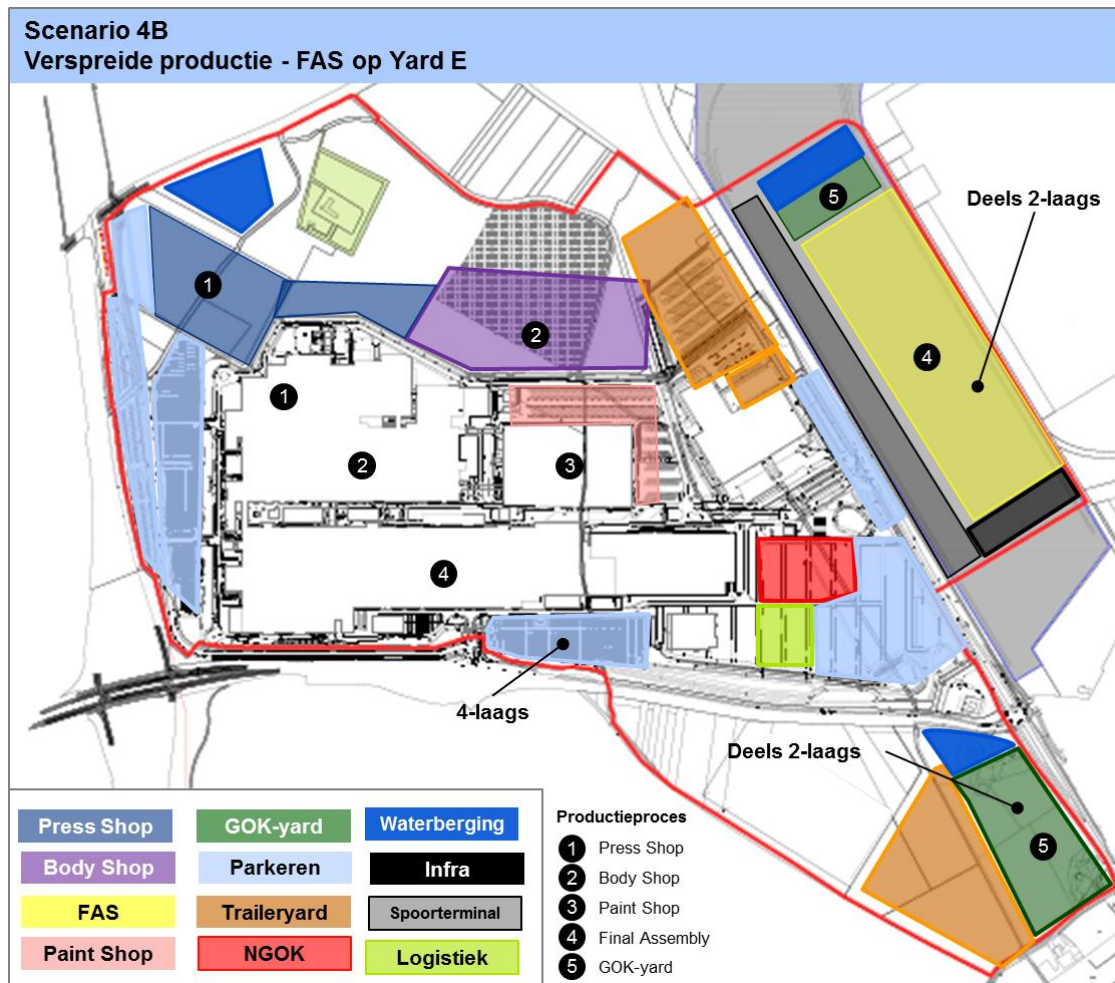
- GOK-yard is volledig gelijkvloers.
- Een 6-laags parkeergarage voorzien aan de zuidkant.
- Landschappelijke inpassing van Body Shop in de westelijke bosrand is (in tegenstelling tot scenario 3) mogelijk doordat de Final Assembly is geplaatst op IPS.

Scenario 4B Verspreide productie met FAS op Yard E

Uitgangspunten:

- Beperkt gebruik noordzijde
- FAS op Yard-E

Figuur 3.6 Ruimtelijk Scenario 4B



Opmerking: kaart niet volledig op schaal

Belangrijke elementen:

- Final Assembly is deels 2-laags
- GOK-yard is deels 2-laags.
- De parkeergarage bestaat uit 4 lagen in plaats van de 6 lagen in de andere scenario's.
- Landschappelijke inpassing van Body Shop in de westelijke bosrand is mogelijk (in tegenstelling tot scenario 3) doordat de Final Assembly is geplaatst op Yard-E.

4 Afweging ruimtelijke scenario's

Doelstelling van de Verkenningennota 2017 (VN-2017) is te komen tot een gedragen voorkeursscenario, dat richting geeft aan de ruimtelijke uitbreiding van VDL Nedcar. Om de opgestelde scenario's zoals geschetst in hoofdstuk 3 te beoordelen en af te wegen, is gebruikt gemaakt van een afwegingskader. Om te komen tot invulling en beoordeling hiervan, is nauw samengewerkt met medewerkers van VDL Nedcar en met thematische vakspecialisten van de Provincie Limburg, Gemeente Sittard-Geleen en de Gemeente Echt-Susteren.

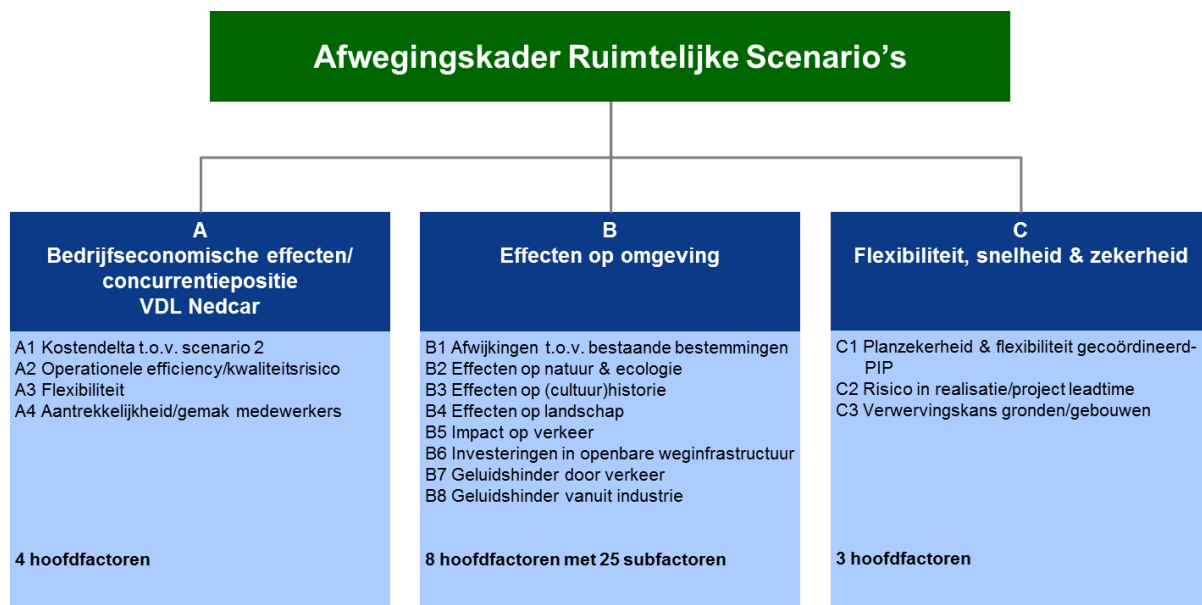
4.1 Afwegingskader

Voor een uitgebreide en zorgvuldige afweging van de vijf scenario's, is een afwegingskader gebruikt met daarin de perspectieven van alle stakeholders: bij de beoordeling en afweging van de scenario's is nadrukkelijk rekening gehouden met het bedrijfseconomische perspectief van VDL Nedcar én het maatschappelijke en omgevingsperspectief van de betrokken overheden en burgers. Het afwegingskader kent drie blokken:

- *Blok A Bedrijfseconomische effecten concurrentiepositie VDL Nedcar:* beoordeling naar bedrijfseconomische- en productie-logistieke overwegingen.
- *Blok B Effecten op omgeving:* beoordeling vanuit effecten op de (leef)omgeving-overwegingen.
- *Blok C Flexibiliteit, snelheid & zekerheid:* flexibiliteit vanuit planvorming, beoordeling snelheid (en de haalbaarheid daarvan), en zekerheid over het verkrijgen van bestemmingen/vergunningen.

Elk blok is opgebouwd uit hoofdfactoren en subfactoren die elk afzonderlijk zijn beoordeeld. Onderstaand schema (figuur 4.1) geeft de hoofdfactoren per blok weer.

Figuur 4.1 Afwegingskader ruimtelijke scenario's



Het grootste deel van de 15 hoofdfactoren is beoordeeld op een bij de factor passende 5-puntsschaal die weliswaar verschillend is per factor, maar in bijna alle gevallen loopt van 1/++ (meest gunstig) naar 5/- - (meest ongunstig). De factoren A1 (kostenverschillen tussen de scenario's) en B6 (investerings openbare weginfrastructuur) betreffen kostencomponenten en zijn dus uitgedrukt in geld (€). Waar hoofdfactoren bestaan uit subfactoren is een weging gebruikt om een totaal (gewogen) score per hoofdfactor te kunnen samenstellen. Uiteindelijk is in de finale afweging van de scenario's over alle hoofdfactoren een eindoordeel gevormd.

4.2 Blok A Bedrijfseconomische effecten en concurrentiepositie

In dit blok zijn de bedrijfseconomische- productie-logistieke overwegingen van VDL Nedcar meegenomen. Het blok kent vier hoofdfactoren:

- *A1 Kostendelta t.o.v. scenario 2 per lifecycle²¹*: Verschil tussen de scenario's in investeringen en jaarlijkse operationele kosten die scenario-specifiek zijn. De factor maakt inzichtelijk hoeveel extra kosten gemaakt worden als gevolg van de ruimtelijke eisen die gesteld worden aan een scenario.
- *A2 Operationele efficiency/kwaliteitsrisico's*: Beoordeling in hoeverre de investeringen onder A1 leiden tot een efficiënte fabriek en in welke mate de ruimtelijke eisen leiden tot kwaliteitsrisico's.
- *A3 Flexibiliteit/ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden/wensen klanten*: Beoordeelt de mogelijkheden om binnen het gegeven scenario's af te wijken van de geprojecteerde lay-out.

²¹ Een lifecycle duurt 7 jaar

- *A4 Aantrekkelijkheid/gemak vanuit medewerkersperspectief:* Afstand van de parkeerplaatsen tot aan de werkplek van de medewerkers.

Hoofdfactor A1 is een kostencomponent en is daarom uitgedrukt in euro's (€) per scenario. Bij de overige hoofdfactoren A2, A3 en A4 zijn de scenario's vooral ten opzichte van elkaar bekeken en beoordeeld op een schaal van ++ (zeer gunstig) tot - - (zeer ongunstig). Op alle factoren binnen blok A wordt hierna achtereenvolgens ingegaan.

Opmerking: alle factoren in blok A zijn ten opzichte van elkaar beoordeeld

A1 Kostendelta t.o.v. scenario 2 per lifecycle

Om de verschillen tussen de scenario's te bepalen is uitgerekend hoeveel de totale investeringen en operationele kosten bedragen per lifecycle van 7 jaren. Dit betekent dat de totale kosten bestaan uit investeringen plus zeven keer de jaarlijks operationele kosten.

Om een reële kostenvergelijking te maken tussen de scenario's zijn alleen de kosten berekend die per scenario verschillen. Dit wil zeggen dat investeringen en operationele kosten die in alle scenario's gelijk zijn, *niet* zijn meegerekend.

De berekende totale lifecycle-kosten zijn exclusief:

- verwervingskosten grond- en bouwrijp maken Yard E en IPS-ZO, omdat deze deelterreinen in alle scenario's nodig zijn;
- Press Shop en Paint Shop omdat deze ook in alle scenario's nodig zijn en niet qua locatie en vorm verschillen tussen de scenario's;
- investeringen in productie equipment en installaties;
- kapitaallasten;
- kostenverhaal activiteiten in buitengebied;
- mogelijk deel infra-investeringen;
- investeringen in bronmaatregelen plus mogelijk deel compensatie geluidshinder;
- proceskosten om tot de benodigde plandocumenten en vergunningen te komen;
- diverse niet-onderscheidende elementen.

Onderstaand figuur 4.2 is een visuele weergave van de berekening, inclusief een overzicht van de kostencomponenten die zijn meegenomen.

Figuur 4.2 Totale lifecycle kosten & mee-gecalculeerde componenten



* Alleen meegerekend wanneer relevant voor het scenario

De verschillen in investeringen en operationele kosten tussen de scenario's worden vooral veroorzaakt door:

- *meerlaagse gebouwen*: meerlaags bouwen vereist hogere investeringen en hogere operationele kosten door een minder efficiënte lay-out;
- *afstand tussen productiegebouwen*: grotere afstand tussen productiegebouwen vereist hogere investeringen in tunnels en hogere operationele kosten door vervoer van delen tussen de productiefuncties en kan leiden tot kwaliteitsissues.

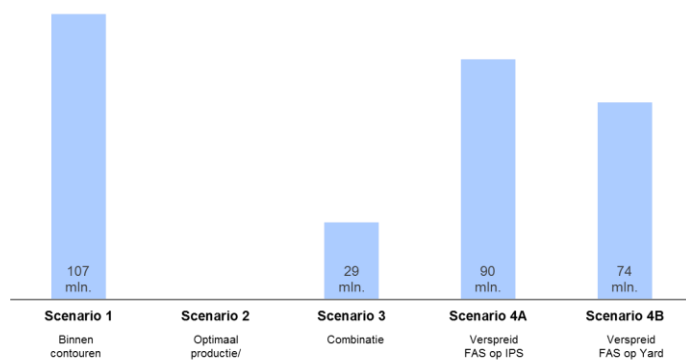
Tabel 4.1 geeft een overzicht van de belangrijkste drivers voor investeringen en operationele kosten in de vijf scenario's:

Tabel 4.1 Drivers voor investeringen & operationele kosten per scenario

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
FAS	• Volledig dubbel-laags	• Gelijkvloers	• Deels 2-laags	• Gelijkvloers • Grote afstand tot fabriek	• Deels 2-laags • Grote afstand tot fabriek
GOK-yard	• 80% 2-laags	• Gelijkvloers	• 80% 2-laags	• Gelijkvloers	• 80% 2-laags
Parkeren	• 6-laags op Zuid	• 6-laags op Zuid	• 6-laags op Zuid	• Alles gelijkvloers	• 6-laags op Zuid
Overig	• N.v.t.	• N.v.t.	• N.v.t.	• Uitkopen KatoenNatie • Slopen EDC-1	• Verleggen gasleiding

Onderstaande grafiek laat zien hoe de scenario's onderling verschillen met scenario 2 (het meest productie-logistiek efficiënte en dus het meest kosten-gunstige scenario).

Tabel 4.2 Verschil in kosten per lifecycle t.o.v. scenario 2



Bron: VDL Nedcar

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4A	Scenario 4B
A1 Kosten delta t.o.v. scenario 2 (€ x miljoen)	+€108	€0	+€29	+€90	+€74

- Het maximale kostenverschil op basis van een 7-jarige lifecycle tussen het meest gunstige scenario 2 en het meest ongunstige scenario 1 bedraagt €108 miljoen. Het verschil tussen scenario 2 en de scenario's 3, 4A en 4B bedraagt respectievelijk €29, €90 en €74 miljoen.
- Ervan uitgaande dat er ongeveer 1 miljoen auto's in een 7-jarige lifecycle worden geproduceerd, leggen deze extra kosten ten opzichte van scenario 2 een fors beslag op de winst per auto voor VDL Nedcar. Deze extra kosten kunnen vanwege het competitieve karakter van de markt waarin VDL Nedcar opereert, niet worden doorberekend aan de klant.

A2 Operationele efficiency/kwaliteitsrisico's

Om een productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar te realiseren, investeert VDL Nedcar vele honderden miljoenen. Deze investering moet dan wel leiden tot één van Europa's meest efficiënte autofabrieken om zo richting de toekomst blijvend concurrerend te kunnen zijn. Dat maakt dat naast kosten, ook operationele (sturings-) en kwaliteitsfactoren een belangrijke rol spelen. De beoordeling geeft aan in hoeverre er sprake is van een efficiënte fabriek en in welke mate er sprake is van kwaliteitsrisico's.

Tabel 4.3 Beoordeling factor A2

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4A	Scenario 4B
A2 Operationele efficiency/kwaliteitsrisico	-/-	++	0/+	-	-

++	Zeer gunstig
+	Gunstig
0	Noch gunstig/noch ongunstig
-	Ongunstig
-/-	Zeer ongunstig

Toelichting beoordeling:

- Scenario 2 krijgt de meest gunstige beoordeling. Alle productieonderdelen zijn in dit scenario immers gelijkvloers én liggen zo dicht als mogelijk bij elkaar.
- Het meest ongunstig is scenario 1, hierin zitten de meeste meerlaagse functies en ontbreekt een directe connectie tussen de Press Shop en Body Shop.
- Scenario 4A en 4B krijgen eveneens een ongunstige beoordeling doordat de Final Assembly op forse afstand van de andere productieonderdelen (Paint Shop) ligt. De grote afstand van de Final Assembly tot de andere delen van de fabriek is nadelig vanwege de volgende elementen:
 - *impact langere pijplijn*: doordat het aantal auto's in de pijplijn tussen Paint Shop en Final Assembly toeneemt, is de impact van verstoringen groter. Meerdere auto's bevinden zich dan in een pijplijn, waardoor verstoringen later worden ontdekt en meer kosten gemaakt moeten worden om deze te herstellen.
 - *communicatie*: productie- en kwaliteitsmedewerkers van beide productieonderdelen hebben regelmatig contact over de auto's die van de ene naar de volgende afdeling gaan. Hoe groter de afstand tussen de twee onderdelen, hoe lastiger het wordt overleg te plegen.
- Scenario 3 krijgt een relatief neutrale beoordeling, omdat er weliswaar een aantal meerlaagse onderdelen inzitten, maar de productiegebouwen wel goed op elkaar aangesloten zijn en niet te ver van elkaar liggen.

A3 Flexibiliteit/ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden/wensen klanten

Met de aanwezige expertise binnen VDL Nedcar kan een goede inschatting worden gemaakt hoe de lay-out van de fabriek eruit moet zien om ongeveer een extra 200.000 auto's per jaar te produceren. Desondanks is dit pas zeker op het moment dat de klant(en) een productiecontract tekenen. Het is bijvoorbeeld denkbaar dat er niet 200.000 auto's per jaar voor één klant worden geproduceerd, maar twee keer 100.000 auto's voor twee verschillende klanten. In dat geval kent de fabriek een aangepaste lay-out, omdat de gebouwen niet zonder meer door de helft gedeeld kunnen worden. De beoordeling weerspiegelt de ruimte die het betreffende scenario biedt.

Tabel 4.4 Beoordeling factor A3

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4A	Scenario 4B
A3 Flexibiliteit/ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden/ wensen klanten	-	++	0	0	0

Toelichting beoordeling:

- In scenario 2 is de meeste ruimte voor aanpassingen aan de voorziene lay-out doordat het noordelijke terrein volledig ter beschikking staat van VDL Nedcar en er daar geen beperkingen (meer) zijn ten aanzien van de natuur.

- Scenario 1 biedt de minste ruimte aangezien de productieprocessen weliswaar in het noorden zijn geconcentreerd, maar de manoeuvreerruimte zeer beperkt is doordat binnen de contouren van VN-2015 moet worden gebleven.
- Scenario 3 scoort neutraal omdat er iets meer ruimte voor flexibiliteit is dan in scenario 1, maar minder dan in 2.
- Scenario 4A en 4B scoren 'neutraal' doordat de ruimte voor de fabriek aan de noordzijde beperkt is, maar er meer flexibiliteit voor de Final Assembly gelegen op IPS dan wel Yard-E.

A4 Aantrekkelijkheid/gemak vanuit medewerkers-perspectief

Vanuit het perspectief van de medewerkers van VDL Nedcar is de afstand tussen de parkeerplaats en werkplek, in ruimtelijke zin het meeste van belang. Hoe gunstiger de score voor deze factor hoe kleiner de afstand tot de werkplek voor de meeste werknemers.

Tabel 4.5 Beoordeling factor A3

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4A	Scenario 4B
A4 Aantrekkelijkheid/gemak vanuit medewerkers-perspectief	+	+	+	0	+

Toelichting beoordeling:

- Bijna alle scenario krijgen dezelfde positieve beoordeling. Over vrijwel de gehele linie zijn de parkeerplaatsen zo gesitueerd dat deze op loopafstand tot de werkplekken bij de verschillende productiegebouwen liggen.
- In scenario 4A is de beoordeling lager doordat er minder plaatsen zijn nabij de bestaande Final Assembly en dus meer werknemers op grotere afstand moeten parkeren.

4.3 Blok B Effecten op de omgeving

In blok B worden de scenario's beoordeeld vanuit planologische overwegingen. De hoofdfactoren, deelgebieden en elementen zijn in het onderstaande overzicht (tabel 4.6) toegelicht.

Tabel 4.6 Factoren, deelgebieden en elementen blok B

Hoofdfactoren	Deelgebieden	Elementen	Toelichting
B1 Afwijking t.o.v. bestaande bestemmingen	-		Afwijking geplande functies t.o.v. vigerende bestemmingsplan
B2 Effecten op natuur & ecologie	B2.1 Noord	• Goudgroene-natuur	Beoordeling van 6 afzonderlijk elementen voor 3 deelgebieden van de effecten op de natuurgebieden rondom het VDL Nedcar-terrein.
	B2.2 Oost	• Bomenlaan Op de Baan • Geleenbeek • Agrarisch-cultureel landschap	
	B2.3 Zuid	• Bomenlaan Gelders Eind • Limbrichterbos	
B3 Effecten op (cultuur) historie	B3.1 Noord	• Rijksmonument Wolfrath	Beoordeling van 2 afzonderlijk elementen voor 2 deelgebieden van de effecten op de cultuurhistorie rondom het VDL Nedcar-terrein.
	B3.2 Oost	• Stadswal Nieuwstad	
B4 Effecten op landschap	B4.1 Noord	• Landschap Wolfrath • Landschap langs A2	Beoordeling van 8 afzonderlijke elementen voor 3 deelgebieden van de effecten op het landschap rondom het VDL Nedcar-terrein.
	B4.2 Oost	• Bomenlaan Op de Baan • Geleenbeek • Agrarisch-cultureel landschap	
	B4.3 Zuid	• Bomenlaan Gelders Eind • Limbrichterbos • Agrarisch-cultureel landschap	
B5 Impact op verkeer	B5.1 Oversteekbaarheid	n.v.t.	Beoordeling van effecten op 4 afzonderlijke elementen als gevolg van de verkeersaanzuigende werking van VDL Nedcar.
	B5.2 Effectiviteit maatregelen	n.v.t.	
	B5.3 Bereikbaarheid Nieuwstadt	n.v.t.	
	B5.4 Bereikbaarheid Holtum	n.v.t.	
B6 Investerings in de openbare weginfra	-		Benodigde investeringen om geconstateerde knelpunten aan te pakken
B7 Geluidshinder door verkeer	B7.1 Geluidshinder N276	n.v.t.	Beoordeling van geluidshinder als gevolg van toename verkeer op 3 verschillende wegvakken
	B7.2 Geluidshinder N297	n.v.t.	
	B7.3 Overige wegvakken	n.v.t.	
B8 Geluidshinder vanuit industrie	-		Beoordeling geluidshinder vanuit industrie

Opmerking: emissies als gevolg van verkeerstoename zijn niet meegenomen, aangezien daarover geen informatie bekend is; grofweg lopen de effecten parallel met die van B7.

Om te komen tot een eindoordeel over blok B is als volgt gewerkt:

- Stap 1: bepaling score op alle subfactoren waarbij een bij de betreffende subfactor passende 5-punts schaal is gebruikt om de vijf scenario's te beoordelen;
- Stap 2: bij alle subfactoren in blok B zijn wegingen toegepast in relatie tot de deelgebieden of elementen waarop het effect van toepassing is. Dit geldt niet voor de hoofdfactoren B1, B6 en B8, omdat deze geen subfactoren kennen die gewogen worden.

Beoordelingen van sub- en hoofdfactoren zijn successievelijk per hoofdfactor uitgewerkt. Bij elke hoofdfactor wordt eerst een toelichting gegeven op welke gebieden en elementen er

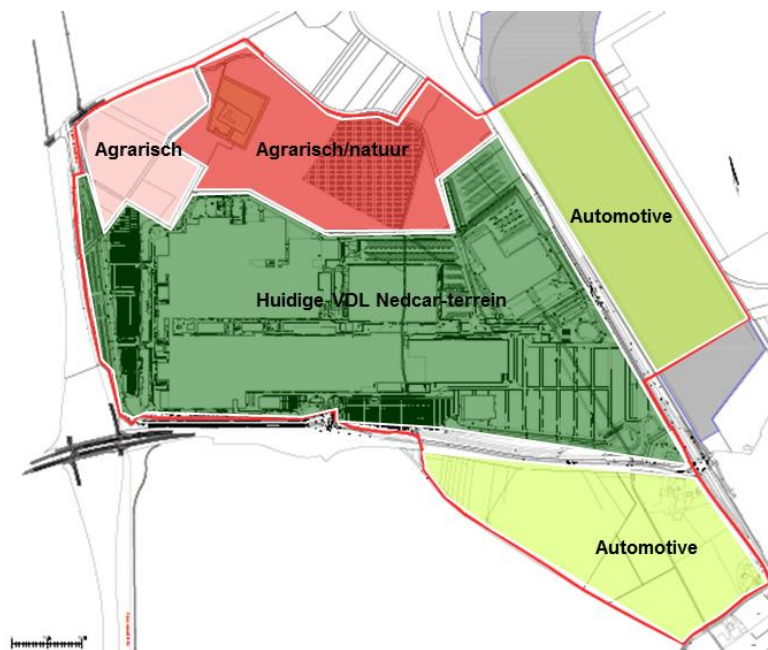
beoordeeld is. Vervolgens wordt een tabel gepresenteerd met de toegekende scores, inclusief een korte toelichting. Voor de hoofdfactoren die subfactoren kennen, wordt daarna een weging toegekend. De factor-beoordeling eindigt met een overall-beeld in de vorm van een gewogen totaalscore per hoofdfactor.

Opmerking: alle factoren in blok B (met uitzondering van B1) zijn beoordeeld ten opzichte van de feitelijke situatie

B1 Afwijking ten opzichte van bestaande bestemmingen

In hoofdstuk 2 is een inventarisatie gemaakt van de totale ruimte die VDL Nedcar nodig heeft om de productiecapaciteit uit te breiden tot 400.000 auto's per jaar. Deze uitbreiding realiseren op eigen terrein is niet mogelijk aangezien het terrein benut is. Gevolg hiervan is dat uitbreidingsruimte deels 'buiten de hekken' moet worden gezocht. Welke percelen hiervoor worden ingezet en welke functies waar komen wordt bepaald door het betreffende scenario (zie hoofdstuk 3). Onderstaande kaart (figuur 4.3) geeft weer hoe de verschillende percelen binnen het zoekgebied in de huidige situatie bestemd zijn.

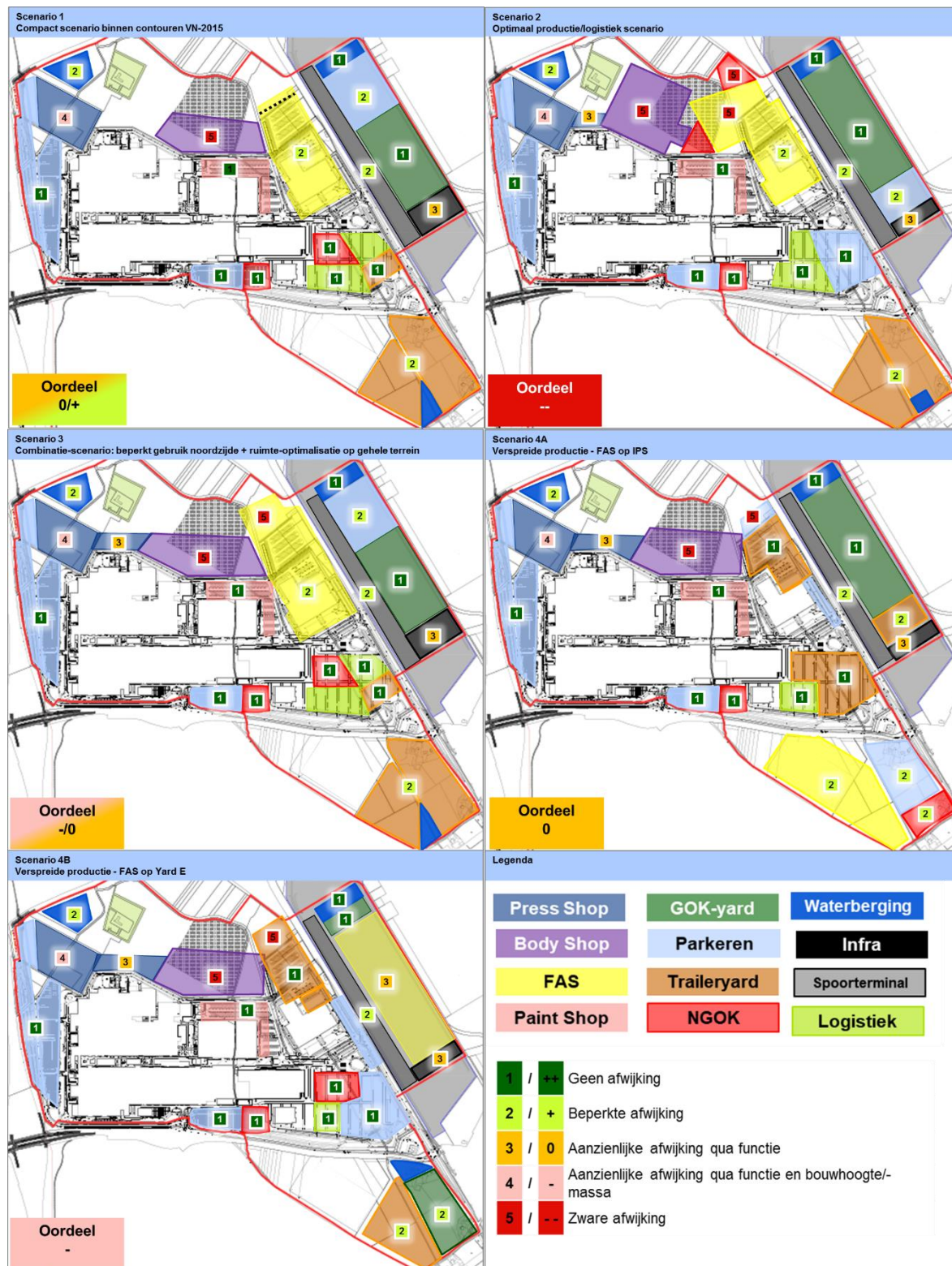
Figuur 4.3 Huidige bestemmingen



Bron: gemeente Sittard-Geleen, 2017

Hoofdfactor B1 brengt in kaart in welke mate geplande uitbreidingen plaatsvinden op terreinen die daar niet voor bestemd zijn, en hoe groot de afwijking overall is binnen de vijf scenario's. Van elk scenario is bekeken in hoeverre de geplande functie afwijkt van de huidige bestemming die onder het terrein ligt. Dit is gedaan door een score aan de functie toe te kennen van 1 (geen afwijking - past binnen huidig bestemmingsplan) tot 5 (zware afwijking - past helemaal niet binnen huidig bestemmingsplan qua functie en bouwhoogte/-massa). De onderstaande kaarten (in figuur 4.4) geven weer per scenario in hoeverre de geplande functies afwijken van de huidige bestemmingen.

Figuur 4.4 Afwijking van functies ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan



Bron: gemeente Sittard-Geleen, 2017

Overall-beeld factor B1

Tabel 4.7 Eindbeoordeling B1

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
B1 Afwijking t.o.v. bestaande bestemmingen	0/+	--	-/0	0	-

++

Afwijking meest beperkt

+

0

-

--

Afwijking minst beperkt

Toelichting beoordeling:

- In alle scenario's wijken de in de scenario's geprojecteerde functies over de gehele linie af van de huidige bestemmingen.
- In scenario 1 (dat binnen de contouren van VN-2015 blijft) is de afwijking het meest beperkt, omdat hier het minste gebruikt van het noorden wordt gemaakt dat nu nog geen bedrijfsbestemming kent.
- De scenario's waarin productieactiviteiten voorzien zijn op plekken die nog geen bedrijfsbestemming hebben (Wolfrath + Pasveld) én nog geen automotive-productie bestemming Yard/IPS (scenario 4A/B, FAS op Yard/IPS) hebben de meest ongunstige beoordeling

B2 Effecten op natuur & ecologie

In deze factor worden de effecten van de uitbreiding van de VDL Nedcar-fabriek beoordeeld vanuit natuur- en ecologieperspectief. Natuurbescherming bestaat uit twee elementen:

- *Soortenbescherming*: zorgdragen dat zowel flora als fauna beschermd worden en verzekering dat soorten voldoende overlevingsmogelijkheden hebben.
- *Gebiedsbescherming*: hoeveelheid natuur in de regio op peil houden.

Vanuit deze twee perspectieven is bekeken op welke gebieden de fabrieksuitbreiding effect heeft. Het gaat om vooral natuurelementen in het noorden, oosten en ten zuiden van de fabriek. In het westen zijn er nauwelijks effecten op de natuur, aangezien daar de snelweg A2 loopt en daar geen uitbreiding mogelijk is. Onderstaande tabel 4.8 brengt in kaart welke gebieden en natuurelementen in de beoordeling zijn meegenomen.

Tabel 4.8 Deelgebieden en elementen die beoordeeld zijn

Deelgebieden & elementen	Toelichting
B2.1 Noord Goudgroene-natuur	• Lanen rond Pasveld (broedvolgels) • Sterrebos in Wolfrath: 6 ha loofbos van meer dan 200 jaar oud met goed ontwikkelde flora en oude eiken. Kenmerkende plantensoorten zijn: Bosanemoon, Dalkruid, Veenbes en Slanke sleutelbloem. Behoort tot de oudste bossen van Limburg, slechts 6% van de bossen in Limburg is van deze leeftijd. Bos kent 2 dassenburchten aan de zuidkant. Daarnaast vleermuissoorten (Dwergvleermuis, Laatvlieger en Rosse Vleermuis) en diverse broedvogels zoals de Specht, Uilen en diverse Zangvogels. • Populierenbos tussen de RdB-laan en Lindbeek kent dassenburcht. • Akkerland tussen Holtumweg en noordrand VDL-complex is foerageergebied van de das.
B2.2 Oost Bomenlaan Op de Baan	• Langs N267 • Belangrijk voor vleermuizen
Geleenbeek	• Loopt langs de oostkant langs Yard-E • Leefgebied alpenwatersalamander
Agrarisch-cultureel landschap	• Tussen fabriekscomplex en Nieuwstadt.
B2.3 Zuid Bomenlaan Gelders Eind	• Bomenlaan gesitueerd langs N297
Limbrichterbos	• Bosgebied gelegen aan de zuidkant van de N297

Bron: Teamanalyse

Van elk gebied is op element-niveau beoordeeld welke schade uitbreiding volgens het betreffende scenario met zich meebrengt. De gebruikte schaal loopt van 1 (geen schade) tot 5 (grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is).

Tabel 4.9 Overzicht scores B2

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Noord Goudgroene-natuur	3 • Ca. helft Sterrebos verdwijnt • Dassenburchten te verplaatsen Z→N • Foerageergebied voldoende aanwezig	5 • Sterrebos verdwijnt helemaal • Dassen, vleermuizen en broedvogels zijn niet in het gebied vervangbaar	4 • Ca. helft Sterrebos verdwijnt + bos ten noorden van EDC-2 • Dassenburchten te verplaatsen Z→N	3 • Ca. helft Sterrebos verdwijnt • Dassenburchten te verplaatsen Z→N • Foerageergebied voldoende aanwezig	4 • Ca. helft Sterrebos verdwijnt + bos ten noorden van EDC-2 • Dassenburchten te verplaatsen Z→N
Oost Bomenlaan Op de Baan	3 • Verkeerstoe name dag en nacht + invloed FAS op vleermuizen • Verstoring bestaande situatie	3 • Verkeerstoe name dag en nacht + invloed FAS op vleermuizen • Verstoring bestaande situatie	3 • Verkeerstoe name dag en nacht + invloed FAS op vleermuizen • Verstoring bestaande situatie	2 • Verkeerstoe name dag en nacht invloed op vleermuizen • Verstoring bestaande situatie	4 • Verkeerstoe name dag en nacht invloed op vleermuizen • Fysieke doorkruisingen laan door FAS op Yard
Geleenbeek	3 • Beek blijft ecologisch functioneren • Extra bebouwing wel van invloed	3 • Beek blijft ecologisch functioneren • Extra bebouwing wel van invloed	3 • Beek blijft ecologisch functioneren • Extra bebouwing wel van invloed	3 • Beek blijft ecologisch functioneren • Extra bebouwing wel van invloed	4 • Beek kan ecologisch blijven functioneren • Extra invloed van FAS • Bezonning neemt fors af
Agrarisch-cultureel landschap	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar
Zuid Bomenlaan Gelders Eind	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed
Limbrichterbos	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed

Bron: Teamanalyse

Afkortingen in tabel: Z→N = Zuid naar Noord; FAS = Final Assembly

- 1 Geen schade
- 2 Beperkte schade
- 3 Aanzienlijke schade die wel herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf)
- 4 Aanzienlijke schade die niet herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf), maar wel vervangbaar elders
- 5 Grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is

Opmerkingen ten aanzien van de scores:

- alle scores boven de 1 (2 en hoger) leveren schade op aan de natuur; de ernst en de mogelijkheden tot herstellen/compenseren, verschillen echter;
- in het geval van een 3 is de schade (deels) oplosbaar/herstelbaar op de locatie zelf (bijvoorbeeld door natuur elders in het gebied tot te voegen);
- bij een score 4 kunnen er geen maatregelen op de locatie zelf worden genomen om de schade te herstellen/compenseren, deze moet elders plaatsvinden; dieren of dierenpopulaties worden in hun leefgebied aangetast, maar kunnen wel blijven voortbestaan.
- in het geval van een score vijf is de schade onherstel- en onvervangbaar; dieren en/of dierenpopulaties moeten als verloren worden beschouwd.

Tabel 4.10 Weging subfactoren B2

Onderscheiden subfactoren & weging				
Subfactor	Gewicht	Toelichting	Onderscheiden element binnen subfactor	Gewicht
B2.1 Noord	80%	• Het Noorden kent een groot aandeel goudgroene-natuur, inclusief het >200 jaar oude Sterrebos (5% van de Limburgse bossen is van een dergelijke leeftijd)	Goudgroene-natuur	100%
B2.2 Oost	15%	• Vanuit ecologisch perspectief hebben de Bomenlaan en de Geleenbeek een 'regionale' functie • Agrarisch-cultureel landschap is vervangbaar	Bomenlaan Op de Baan	40%
			Geleenbeek	40%
			Agrarisch-cultureel landschap	20%
B2.3 Zuid	5%	• Het aandeel natuur en ecologisch belang daarvan in het zuidelijk gebied is beperkt	Bomenlaan Gelders Eind	50%
			Limbrichterbos	50%
	100%			

Overall beeld B2

Tabel 4.11 Gewogen score B2

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Gewogen score B2	2,9	4,5	3,7	2,8	3,8

- 1 Geen schade
- 2 Beperkte schade
- 3 Aanzienlijke schade die wel herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf)
- 4 Aanzienlijke schade die niet herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf), maar wel vervangbaar elders
- 5 Grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is

Toelichting beoordeling:

- Alle scenario's leveren vanuit natuur & ecologie-perspectief aanzienlijke schade (scores >3) op voor de omgeving van het VDL Nedcar-terrein, behalve op de gebieden aan de zuidkant.
- De meeste waardevolle natuur (goudgroen) bevindt zich in het noorden (beoordeeld in factor B2.1 en gewogen met een weging van 80%) met ecologische- en natuurwaarde voor de gehele regio. Het volgende ten aanzien van de verschillen tussen de scenario's:
 - Scenario 1 en 4A zijn het meest positief beoordeeld, omdat de aanzienlijke schade in het gebied gecompenseerd kan worden; de das kan door te verhuizen van het

zuiden naar het noorden van het bos, in het gebied blijven wonen met behoudt van een fors deel van zijn leefgebied.

- In scenario 3 en 4B wordt ten opzichte van 1 en 4A ten noorden van EDC-2 ingrepen gedaan in het poplierenbos. Dit vormt belangrijk foerageergebied voor de das.
- In scenario 2 verdwijnt het gehele bos en dus het hele leefgebied van belangrijke diersoorten waaronder de das en een flink aantal broedvogels en vleermuizen. Deze aanwezige dierenpopulaties moeten als (deels) verloren worden beschouwd.
- Vanuit natuur en ecologie geredeneerd zijn scenario 1 en 4B het minst impactvol; over alle factoren is de aanzienlijke schade compenseerbaar/herstelbaar.
- Scenario 3 en 4b scoren in 'het midden', waarbij 4b vooral slechter over de gehele linie scoort, maar het grootste effect hebben beide op het gebied in het noorden.
- Scenario 2 scoort vergelijkbaar met scenario's 1 en 3 op de elementen B2.2 en B2.3; maar de ingreep in het noorden is zo groot dat gebied vanuit natuur- en ecologieperspectief verloren gaat.

In alle scenario's moet de natuurschade naar verloren oppervlakte gecompenseerd worden volgens de provinciale regeling. Voor het verlies in Wolfrath is deze natuurcompensatie opgenomen in factor A1 en dus mee-gecalculeerd in de kostenberekeningen.

B3 Effecten op cultuur(historie)

Het gebied rondom VDL Nedcar kent verschillende elementen die vanuit cultuur(historisch) perspectief van belang zijn. Onderstaande tabel 4.12 geeft een overzicht welke elementen in dit kader zijn meegenomen.

Tabel 4.12 Deelgebieden en elementen die beoordeeld zijn

Deelgebieden & elementen	Toelichting
B3.1 Noord Rijksmonument (totale ensemble) Pasveld + Wolfrath	Ensemble kasteel Wolfrath (gebouwd in de 18 ^{de} eeuw) dat bestaat uit het kasteel, de lanen in Pasveld (grote & kleine Allee), grachten, de akker naast het kasteel en het Sterrebos.
B3.2 Oost Stadswal Nieuwstadt	Nieuwstadt is oorspronkelijk ommuurd, er resteert een klein stukje aan de zuidkant van Yard-E

Bron: Teamanalyse

Tabel 4.13 Overzicht scores B3

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Noord Rijksmonument (totale ensemble) Pasveld + Wolfrath	3 • Aantasting ensemble: – deel Sterrebos – lanen Pasveld	5 • Kasteel blijft over • Rest ensemble verdwijnt totaal	4 • Aantasting ensemble: – deel Sterrebos – lanen Pasveld – akker verkleind • Aantasting oostkant	4 • Aantasting ensemble: – deel Sterrebos – lanen Pasveld – akker verkleind • Aantasting oostkant	4 • Aantasting ensemble: – deel Sterrebos – lanen Pasveld – akker verkleind • Aantasting oostkant
Oost Stadswal Nieuwstadt	2 • Stadswal wordt minder beleefd	2 • Stadswal wordt minder beleefd	2 • Stadswal wordt minder beleefd	2 • Stadswal wordt minder beleefd	4 • Beleving zeer sterk verminderd door FAS op Yard

Bron: Teamanalyse

Afkortingen in tabel: FAS = Final Assembly

1	Geen schade
2	Beperkte schade
3	Matige schade (20-50%) die niet herstelbaar is
4	Aanzienlijke schade die niet herstelbaar is
5	Grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is

Opmerking: hier is een andere legenda dan bij B2 en B4 gebruikt, omdat aantasting van cultuur(historie) niet te herstellen is.

Tabel 4.14 Weging subfactoren B3

Onderscheiden subfactoren & weging				
Subfactor	Gewicht	Toelichting	Onderscheiden element binnen subfactor	Gewicht
B3.1 Noord	90%	- Rijksmonument strekt uit over Pasveld + Wolfrath en moet in zijn geheel worden beschouwd, d.w.z. kasteel + akker + Sterrebos + lanen - Ontwikkelingen brengen schade toe monument zelf	Rijksmonument Pasveld + Wolfrath (totale ensemble)	100
B3.2 Oost	10%	- Stadswal is beperkt qua omvang - Wal zelf wordt niet aangetast, wel de beleving daarvan	Stadswal Nieuwstad	100
	100%			

Overall beeld B3

Tabel 4.15 Gewogen score B3

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Gewogen score B3	2,9	4,7	3,8	3,8	4,0

1	Geen schade
2	Beperkte schade
3	Matige schade (20-50%) die niet herstelbaar is
4	Aanzienlijke schade die niet herstelbaar is
5	Grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is

Toelichting beoordeling:

- Alle scenario's brengen matig tot grote schade (scores >3) met zich mee aan de cultuur(historie)
- De grootste schade levert scenario 2 op, doordat het ensemble rond het rijksmonument geheel verdwijnt (alleen het kasteel zelf blijft over)
- In alle scenario's is er geen directe schade aan stadswal Nieuwstadt, maar de beleving wordt in 4B bijna volledig tenietgedaan

B4 Effecten op landschap

Het gebied rondom het VDL Nedcar-terrein kent verschillende typen landschappen, elk met zijn eigen kenmerken en aangezichten. Vanuit landschapsoptiek is er voornamelijk gekeken naar:

- zicht (open versus gesloten) en zichtlijnen;
- samenhang tussen de verschillende landschapsonderdelen;
- puurheid en ongerepthed van het landschap, verstoring door bedrijfsactiviteiten.

Tabel 4.16 Beoordeelde elementen factor B4

Deelgebieden & elementen	Toelichting
B4.1 Noord Weerszijden Holt.weg/RdB-laan	Wolfrath en omgeving maakt deel uit van een oude structuur van een kralensnoer van solitaire bossen die gelegen zijn in het diepere midden terras van de Maas. Dit kralensnoer loopt vanaf Chemelot parallel aan de A2 en is nog steeds goed waarneembaar vanaf de A2. De invulling van het gebied Wolfrath (kasteel, bos en akkers) is ook nauw verbonden met de bekenzone (Geleenbeek en Vloedgraaf) die de groene/blauwe ader vorm van de Landgoederenzone Swentibold.
Landschap langs A2	Het landschap langs de A2 wordt gekenmerkt door openheid aan weerszijden van de weg.
B4.2 Oost Bomenlaan Op de Baan	De weg wordt omzoomd door massieve bomenlanen.
Geleenbeek	De beek is een belangrijke drager van de Landgoederenzone Swentibold, en is ooit langs de Yard heringericht.
Agrarisch-cultuureel landschap	Kenmerken landschap in de Landgoederenzone Swentibold.
B4.3 Zuid Bomenlaan Gelders Eind	Aan de zuidkant van de weg is enige tijd geleden een nieuwe bomenlaan gerealiseerd.
Limbrichterbos	Onderdeel van een groter bosgebied langs de A2.
Agrarisch-cultuureel landschap	Langs de N297 ligt nog een klein, open landschap in de overgang naar het Limbrichterbos.

Bron: Teamanalyse

Tabel 4.17 Overzicht scores B4

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Noord Weerszijden Holt.weg/RdB-laan	3 • Uitbreiding vanaf H.weg niet waarneembaar • Wel in het bos	5 • Samenhang (open/gesloten, bos/akker) landschap volledig weg	3 • Uitbreiding vanaf H.weg niet waarneembaar • Wel in het bos	3 • Uitbreiding vanaf H.weg niet waarneembaar • Wel in het bos	3 • Uitbreiding vanaf H.weg niet waarneembaar • Wel in het bos
Landschap langs A2	5 • PS blokkeert zicht op open landschap • Open landschap verdwijnt	5 • PS blokkeert zicht op open landschap • Open landschap verdwijnt	5 • PS blokkeert zicht op open landschap • Open landschap verdwijnt	5 • PS blokkeert zicht op open landschap • Open landschap verdwijnt	5 • PS blokkeert zicht op open landschap • Open landschap verdwijnt
Oost Bomenlaan Op de Baan	3 • Wordt minder beleefd in landschap rondom Nieuwstadt • Ontwikkelingen tasten laan aan	3 • Wordt minder beleefd in landschap rondom Nieuwstadt • Ontwikkelingen tasten laan aan	3 • Wordt minder beleefd in landschap rondom Nieuwstadt • Ontwikkelingen tasten laan aan	3 • Wordt minder beleefd in landschap rondom Nieuwstadt • Ontwikkelingen tasten laan aan	4 • Door FAS wordt laan niet meer beleefd in landschap rondom Nieuwstadt • Ontwikkelingen tasten laan aan
Geleenbeek	4 • Karakter beekdal sterk aangetast	4 • Karakter beekdal sterk aangetast	4 • Karakter beekdal sterk aangetast	4 • Karakter beekdal sterk aangetast	5 • Karakter beekdal zeer sterk aangetast
Agrarisch-cultuureel landschap	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar	3 • Compenseerbaar	5 • Niet compenseerbaar a.g.v. invloed FAS
Zuid Bomenlaan Gelders Eind	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	3 • Meer bouwmassa • Versterken laanstructuur	2 • Meer bouwmassa • Versterken laanstructuur
Limbrichterbos	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	1 • Geen invloed	3 • Meer bouwmassa • Versterken laanstructuur	2 • Meer bouwmassa • Versterken laanstructuur
Agrarisch-cultuureel landschap	2 • Geen invloed	2 • Geen invloed	2 • Geen invloed	3 • Meer bouwmassa • Versterken laanstructuur	2 • Meer bouwmassa • Versterken laanstructuur

Bron: Teamanalyse

Afkortingen in tabel: PS = Press Shop; Holt.weg/H.weg=Holtumerweg; FAS = Final Assembly; RdB-laan = Ruys Beerenbroecklaan

- 1 Geen schade
2 Beperkte schade
3 Aanzienlijke schade die wel herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf)
4 Aanzienlijke schade die niet herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf) maar wel vervangbaar elders
5 Grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is

Tabel 4.18 Weging subfactoren B4

Onderscheiden subfactoren & weging				
Subfactor	Gewicht	Toelichting	Onderscheiden element binnen subfactor	Gewicht
B4.1 Noord	65%	• Noorden kent vanwege de aanwezige natuur het minst verstedelijkte landschap en daardoor hebben de ontwikkelingen de grootste impact in het noorden	Weerszijden Holt.weg/RdB-laan	60%
			Landschap langs A2	40%
B4.2 Oost	25%		Bomenlaan Op de Baan	20%
		• Kleinschalig diffuus landschap langs beek waardevol als buffer tussen Nieuwstadt en fabriekscomplex	Geleenbeek	40%
			Agrarisch-cultureel landschap	40%
B4.3 Zuid	10%		Bomenlaan Gelders Eind	1%
		• In het zuiden is het landschap reeds het meest verstedelijkt door bebouwing (huizen en bedrijvigheid), ontwikkelingen hebben hier geringe impact op landschap	Limbrichterbos	1%
			Agrarisch-cultureel landschap	1%
	100			

Overall beeld B4

Tabel 4.19 Gewogen score B4

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Gewogen score B4	3,5	4,2	3,5	3,6	3,9

1	Geen schade
2	Beperkte schade
3	Aanzienlijke schade die wel herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf)
4	Aanzienlijke schade die niet herstelbaar is (op of rondom de locatie zelf) maar wel vervangbaar elders
5	Grote schade die onherstelbaar en onvervangbaar is

Toelichting beoordeling:

- Vanuit landschapsperspectief brengen alle scenario's aanzienlijke schade (scores >3) toe aan het landschap
- Scenario 2 brengt zeer aanzienlijke schade (score 4,2) aan als gevolg van de realisatie van productiefaciliteiten over bijna het gehele noorden, waardoor het landschap significant zal veranderen
- Scenario 4b brengt minder schade aan in het noorden, maar heeft significante impact op het landschap langs de Yard (als gevolg van de in dit scenario daar gesitueerde Final Assembly)

B5 Impact op verkeer

De uitbreiding van VDL Nedcar de komende jaren brengt een toename teweeg van het aantal vervoersbewegingen op de omliggende infrastructuur. Dit is het geval voor zowel het aantal vrachtwagens voor aanvoer van onderdelen en afvoer van geproduceerde auto's, als ook het aantal personenauto's door groei van het personeelsbestand. In deze factor worden de effecten daarvan beoordeeld op verschillende verkeersaspecten.

Opmerking: het gaat in deze factor niet om knelpunten ten aanzien van wegcapaciteit en verkeersdoorstroming. Deze vertalen zich in investeringen in de openbare weg-infrastructuur, die meegenomen zijn onder factor B6.

Tabel 4.20 Beoordeelde elementen factor B5

Deelgebieden & elementen	Toelichting
B5.1 Oversteekbaarheid van N297 en N276 voor langzaam verkeer	Beoordeling in hoeverre de veilige oversteekbaarheid van de provinciale wegen N297 en N276 voor schoolgaande jeugd en forenzen te fiets, wordt aangetast.
B5.2 Effectiviteit van voorgestelde maatregelen	De maatregelen om de wegcapaciteit en knelpunten in de doorstroming aan te pakken zijn onderdeel van factor B6. In principe worden deze maatregelen genomen om de knelpunten volledig op te lossen, maar de verwachting is dat deze maatregelen verschillen in hun effectiviteit.
B5.3 Bereikbaarheid Nieuwstadt (Aan de Linde- Limbrichterstraat)	Beoordeelt de effecten van de verkeerstoename op de toegangswegen naar Nieuwstadt.
B5.4 Bereikbaarheid Holtum (sluipverkeer)	Beoordeling of de verkeerstoename leidt tot extra sluipverkeer door Holtum.

Bron: Teamanalyse

Tabel 4.21 Overzicht scores B5

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Oversteekbaarheid N297 en N276 voor langzaam verkeer	4 • Situatie verslechtert • Vooral tijdens dienstwissel is impact schoolgaande jeugd groot	4 • Situatie verslechtert • Vooral tijdens dienstwissel is impact schoolgaande jeugd groot	4 • Situatie verslechtert • Vooral tijdens dienstwissel is impact schoolgaande jeugd groot	5 • Situatie verslechtert • Vooral tijdens dienstwissel is impact schoolgaande jeugd zeer groot vanwege toename volledig aan oostzijde	4 • Situatie verslechtert • Vooral tijdens dienstwissel is impact schoolgaande jeugd groot
Effectiviteit van voorgestelde maatregelen	1 • Verkeersafwikkeling gewaarbord • Tijdens piekmomenten blijft enige wachtrijvorming en vertraging	1 • Verkeersafwikkeling gewaarbord • Tijdens piekmomenten blijft enige wachtrijvorming en vertraging	1 • Verkeersafwikkeling gewaarbord • Tijdens piekmomenten blijft enige wachtrijvorming en vertraging	2 • Verkeersafwikkeling gewaarbord • Tijdens piekmomenten blijft enige wachtrijvorming en vertraging • Geen OGG op Zuid • Meer verkeer KP 3	1 • Verkeersafwikkeling gewaarbord • Tijdens piekmomenten blijft enige wachtrijvorming en vertraging
Bereikbaarheid Nieuwstadt (Aan de Linde- Limbrichterstraat)	3 • Geen toename op Aan de Linde • Sterke toename op N276, N297 en KP 3 • Tijdens piekmomenten extra reistijd van/naar Nieuwstadt	2 • Geen toename op Aan de Linde • Sterke toename op N276, N297 en KP 3 • Tijdens piekmomenten extra reistijd van/naar Nieuwstadt	3 • Geen toename op Aan de Linde • Sterke toename op N276, N297 en KP 3 • Tijdens piekmomenten extra reistijd van/naar Nieuwstadt	3 • Geen toename op Aan de Linde • Sterke toename op N276, N297 en KP 3 • Tijdens piekmomenten extra reistijd van/naar Nieuwstadt	1 • Geen toename op Aan de Linde • Beperkte toename N276 • Beperkte extra reistijd van/naar Nieuwstadt
Bereikbaarheid Holtum (sluipverkeer)	2 • Kans op extra sluipverkeer door Holtum • Eventueel aansluiting HvDweg/Hweg saneren	2 • Kans op extra sluipverkeer door Holtum • Eventueel aansluiting HvDweg/Hweg saneren	2 • Kans op extra sluipverkeer door Holtum • Eventueel aansluiting HvDweg/Hweg saneren	1 • Geen extra sluipverkeer verwacht	2 • Kans op extra sluipverkeer door Holtum • Eventueel aansluiting HvDweg/Hweg saneren

Bron: Teamanalyse

Afkortingen in tabel: OGG= ongelijkvloerse kruising; KP 3 = Kruispunt 3 (zie figuur 4.5); HvDweg = Hub van Doorneweg, Hweg = Holtumerweg

- 1 Zeer gering negatief effect
2 Gering negatief effect
3 Negatief effect
4 Groot negatief effect
5 Zeer groot negatief effect

Tabel 4.22 Weging subfactoren B5

Onderscheiden subfactoren & weging		
Subfactor	Gewicht	Toelichting
B5.1 Oversteekbaarheid N297 en N276	50%	• Oversteekbaarheid van de provinciale wegen en ontsluitingswegen VDL Nedcar is van groot belang voor langzaam verkeer (schoolgaande jeugd, forenzen te fiets). Middagspits schoolgaande jeugd hangt samen met dienstwissel VDL Nedcar • Grote impact vanwege veiligheid
B5.2 Effectiviteit maatregelen	10%	• Voorgestelde maatregelen hebben doel knelpunten weg te nemen, maar kunnen verschillen in hun effectiviteit
B5.3 Bereikbaarheid Nieuwstadt	25%	• Verkeersontwikkelingen hebben directe gevolgen voor de dorpskern van Nieuwstadt
B5.4 Bereikbaarheid Holtum	15%	• Directe bereikbaarheid van Holtum komt niet in het geding; beperkte toename van sluipverkeer
	100%	

Bron: Teamanalyse

Overall beeld B5

Tabel 4.23 Gewogen score B5

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Gewogen score B5	3,2	2,9	3,2	3,6	2,7

1	Zeer gering negatief effect
2	Gering negatief effect
3	Negatief effect
4	Groot negatief effect
5	Zeer groot negatief effect

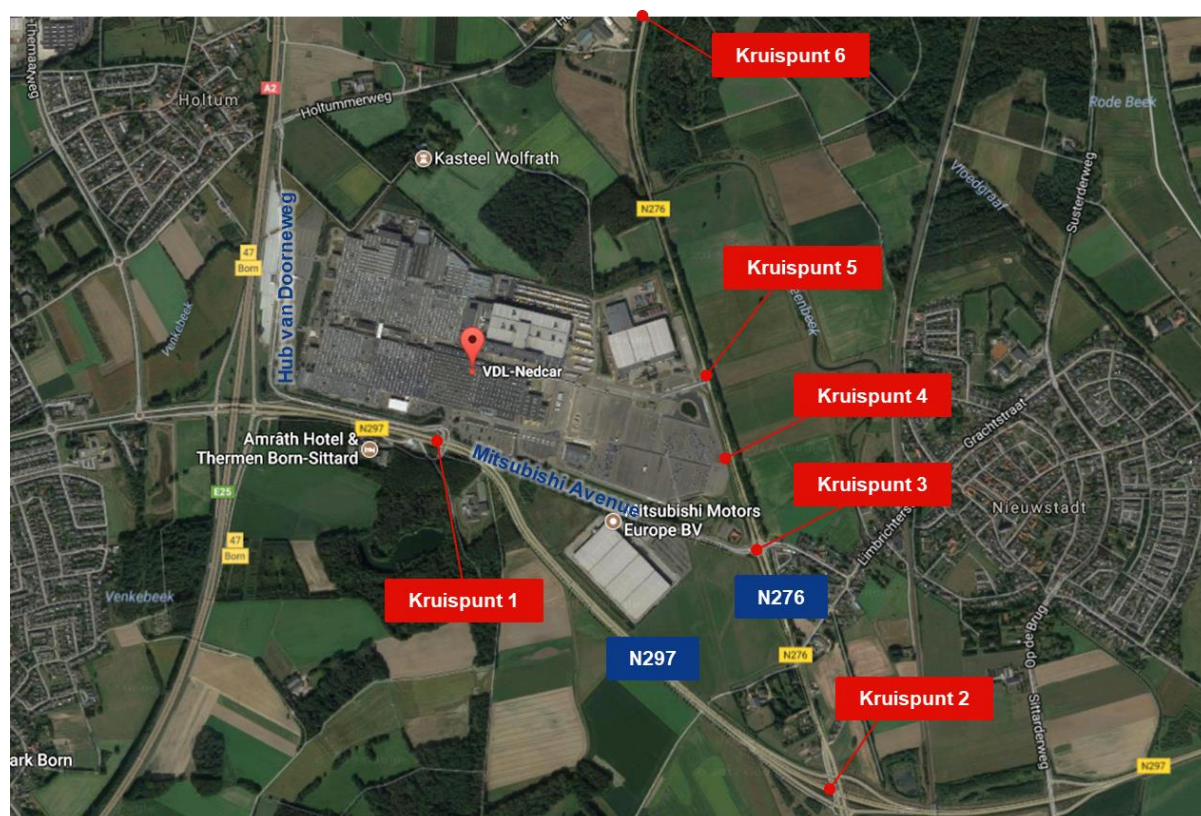
Toelichting beoordeling:

- Alle scenario's hebben een negatief effect (scores > 3) op de verkeerssituatie, ondanks maatregelen om knelpunten op te lossen
- Vooral scenario 4a heeft een nadelige impact vanwege volledige concentratie verkeer aan de oostelijke provinciale weg (N276)

B6 Investerings in de openbare weginfrastructuur

Zoals beschreven bij factor B5 gaat de verkeersbelasting op de wegen rondom VDL Nedcar de komende jaren flink toenemen. In deze factor is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om een soepele verkeersafwikkeling te waarborgen en eventuele knelpunten daarin weg te nemen. Onderstaande kaart (figuur 4.5) geeft een overzicht van de wegvakken en kruispunten die onderzocht zijn.

Figuur 4.5 Onderzochte wegvakken en kruispunten



Voor alle kruispunten en wegvakken die in de verschillende scenario's tot knelpunten leiden in de verkeersafwikkeling, is een pakket aan maatregelen bekeken. Deze maatregelen variëren van het realiseren van verkeersregelininstallaties tot wegverbreding of het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising. Onderstaande tabel 4.25 geeft een overzicht van de kosten van de voorgestelde maatregelen, inclusief kosten voor compensatiemaatregelen en eventuele planschade-effecten.

Opmerking: de kosten van de maatregelen zijn indicatief (+/- 40%) vanwege de planfase (haalbaarheidsfase) en de mate van detailniveau van uitwerking en beschikbare basisinformatie op dit moment.

In de scenario's zijn op één of meerdere kruispunten maatregelen zoals genoemd in de tabel 4.24 nodig. Tabel 4.25 geeft aan op welke kruispunten welke maatregelen nodig zijn.

Tabel 4.24 Aanduiding maatregelen en toelichting

Aanduiding maatregel	Toelichting
OGK	Aanleg van ongelijkvloerse kruising
VRI	Inrichting van het kruispunt met een verkeersregelinstantie
VRI+	Uitbreiding van kruispunt met extra rijstroken
VRI++	Volledige reconstructie van het kruispunt + aanleg extra rijstroken
Viaduct +	Toevoegen extra rijstroken + eventuele verbreding viaduct
Verbreding 2x2	Verbreding van het wegvak naar 2 x 2 rijstroken

Tabel 4.25 Overzicht van maatregelen en kosten

€ x mln.	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Kruispunt 1 (KP 1) Kruispunt Zuid	OGK	OGK	OGK	VRI++	OGK
Kruispunt 2 (KP 2) N297-N276	VRI+	VRI+	VRI+	Viaduct+	VRI+
Kruispunt 3 (KP 3) N267-Mitsubishi Avenue	VRI+	VRI+	VRI+	VRI++	-
Kruispunt 4 (KP 4) N276-Yard	VRI+	VRI+	VRI+	VRI	-
Kruispunt 5 (KP 5) N276-VDL Nedcar-oost	VRI	VRI	VRI	VRI	VRI
Kruispunt 6 (KP 6) N276-Holtumweg	-	-	-	-	-
N297	-	-	-	-	-
N276	Verbreding naar 2x2	Verbreding naar 2x2	Verbreding naar 2x2	Verbreding naar 2x2	-
Aansluiting A2	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
Subtotaal kosten infrastructuur (€ x mln.)	€22,0	€21,0	€22,0	€13,0	€15,5
Planschade Esso/Amrath	Ja	Ja	Ja	Nee	Ja
Uitkopen Esso	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee
Aanpassen fietsinfrastructuur	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Saneren woningen N276-west	Mogelijk	Nee	Mogelijk	Mogelijk	Nee
Saneren woningen N276-oost	Nee	Mogelijk	Nee	Nee	Nee
Compenserende maatregelen geluidshinder	0,9	1,1	0,9	0,9	1,2
Subtotaal kosten compensatie (€ x mln.)	€7,7	€7,3	€7,7	€11,7	€5,7
Totale kosten infra maatregelen (€ x mln.)	€29,7	€28,3	€29,7	€24,7	€21,2

Opmerking: het pakket aan maatregelen in scenario 4A is minder effectief dan de voorgestelde maatregelen in de andere scenario's (zie factor B5)

Toelichting beoordeling:

- In alle scenario's zijn forse investeringen in de openbare infrastructuur + compensatiemaatregelen (planschade, eventueel te saneren woningen en geluidsmaatregelen) nodig oplopend van ongeveer €21 tot circa €30 miljoen (+/-40%).
- In alle scenario's zijn aanpassingen aan de aansluiting van de A2 nodig, de extra impact hiervan wordt nog onderzocht.

- Als gevolg van aanpassingen aan de openbare weginfrastructuur bestaat er een kans dat mogelijk een nog nader te bepalen aantal huizen zal moeten worden geamoveerd.

Opmerking: ten tijde van de het maken van de analyse onder deze nota was er nog geen volwaardig bruikbaar verkeersmodel voorhanden om de effecten volledig door te rekenen. Op basis van expert-judgement is een verwachting uitgesproken van de toename van verkeersintensiteiten op wegvakken en kruispunten en zijn op basis hiervan maatregelen bepaald. De definitieve doorrekening van het uiteindelijke te kiezen voorkeursscenario met de exacte omvang van de maatregelen bevestigen dan wel kunnen leiden tot kleine nuanceringen. Vooralsnog is uitgegaan van een worst-case scenario en zullen de maatregelen waarschijnlijk niet groter uitvallen.

B7 Geluidshinder door verkeer

Met de verwachting dat het verkeer op de wegen rondom het VDL Nedcar-terrein flink toeneemt, zal de geluidsoverlast van het verkeer voor de omwonenden ook toenemen. In deze factor is het volgende beoordeeld:

- Het aantal huizen waarbij de geluidbelasting toeneemt boven de *voorkeurswaarde* maar waar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet wordt overschreden. Voor deze woningen geldt een inspanningsverplichting om de geluidstoename te compenseren met bron- en overdrachtsmaatregelen.
- Het aantal huizen waarbij en de mate waarin de geluidbelasting toeneemt boven de *maximale ontheffingswaarde* van 68 dB. Deze toename dient volledig gecompenseerd te worden, ongeacht de kosten die dat met zich meebrengt.

Tabel 4.26 Overzicht scores B7

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
N276 Gevolgen geluidshinder	• Toename boven max. ontheffingswaarde bij ca. 5 woningen • Toename boven voorkeurswaarde bij 10-35 woningen • Toename geluidbelasting 2-5 dB primair als gevolg verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• Toename boven max. ontheffingswaarde bij ca. 5 woningen • Toename boven voorkeurswaarde bij 10-35 woningen • Toename geluidbelasting 2-5 dB primair als gevolg verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• Toename boven max. ontheffingswaarde bij ca. 5 woningen • Toename boven voorkeurswaarde bij 10-35 woningen • Toename geluidbelasting 2-5 dB primair als gevolg verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• Forse toename boven de max. ontheffingswaarde bij circa 5 woningen • Toename boven de voorkeurswaarde bij 35-40 woningen • Toename geluidbelasting 2-5 dB primair als gevolg verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• Toename boven max. ontheffingswaarde bij ca. 5 woningen • Toename boven voorkeurswaarde bij 10-35 woningen • Toename geluidbelasting 2-5 dB primair als gevolg verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar
N297 Gevolgen geluidshinder	• 5-10 woningen boven voorkeurswaarde maar onder maximumwaarde • Toename geluidbelasting 2-5 dB, als gevolg van autonome groei verkeer en in beperkte mate verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• 5-10 woningen boven voorkeurswaarde maar onder maximumwaarde • Toename geluidbelasting 2-5 dB, als gevolg van autonome groei verkeer en in beperkte mate verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• 5-10 woningen boven voorkeurswaarde maar onder maximumwaarde • Toename geluidbelasting 2-5 dB, als gevolg van autonome groei verkeer en in beperkte mate verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• 5-10 woningen boven voorkeurswaarde maar onder maximumwaarde • Toename geluidbelasting 2-5 dB, als gevolg van autonome groei verkeer en in beperkte mate verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar	• 5-10 woningen boven voorkeurswaarde maar onder maximumwaarde • Toename geluidbelasting 2-5 dB, als gevolg van autonome groei verkeer en in beperkte mate verkeersaantrekkende werking VDL Nedcar
Overige wegvakken Gevolgen geluidshinder	• Beperkte toename verkeer en/of geen woningen in invloedgebied	• Beperkte toename verkeer en/of geen woningen in invloedgebied	• Beperkte toename verkeer en/of geen woningen in invloedgebied	• Beperkte toename verkeer en/of geen woningen in invloedgebied	• Beperkte toename verkeer en/of geen woningen in invloedgebied

Bron: Teamanalyse

- 1 Geen invloed
- 2 Beperkte invloed
- 3 Overschrijding voorkeurswaarde, maar niet de maximale waarde
- 4 Overschrijding maximale waarde voor beperkt aantal huizen
- 5 Forse overschrijding maximale waarde voor groter aantal huizen

Tabel 4.27 Weging subfactoren B7

Onderscheiden subfactoren & weging		
Subfactor	Gewicht	Toelichting
B7.1 Geluidshinder N276	50%	• Meeste huizen langs de N276, dus grootste impact
B7.2 Geluidshinder N297	40%	• Minder huizen langs de N297 dan N276
B7.3 Overige wegvakken	10%	• Nauwelijks huizen langs overige wegvakken
	100%	

Overall beeld B7

Tabel 4.28 Gewogen score B7

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Gewogen score B7	3,4	3,4	3,4	3,9	3,3

Toelichting beoordeling:

- Alle scenario's brengen overschrijding van de voorkeurswaarde van een variërend aantal huizen met zich mee
- In scenario 4a is de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde wezenlijk hoger dan in de overige scenario's
- Als gevolg van geluidshinder bestaat er een kans dat mogelijk een nog nader te bepalen aantal huizen zal worden geamoveerd.

Opmerking: ten tijde van de het maken van de analyse onder deze nota was er nog geen volwaardig bruikbaar verkeersmodel voorhanden om de effecten volledig door te rekenen. Op basis van expert-judgement is een verwachting uitgesproken van de toename van verkeersintensiteiten op wegvakken en kruispunten en zijn op basis hiervan maatregelen bepaald. De definitieve doorrekening van het uiteindelijke te kiezen voorkeursscenario met de exacte omvang van de maatregelen bevestigen dan wel kunnen leiden tot kleine nuanceringen. Vooralsnog is uitgegaan van een worst-case scenario en zullen de maatregelen waarschijnlijk niet groter uitvallen.

B8 Geluidshinder vanuit industrie

Voor alle vijf de scenario's zijn de akoestische gevolgen van VDL Nedcar voor de omgeving inzichtelijk gemaakt.

Tabel 4.29 Overzicht score B8

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4a	Scenario 4b
Geluidshinder industrie	4 • Overwegend overschrijding 's avonds/'s nachts	4 • Overwegend overschrijding 's avonds/'s nachts	4 • Overwegend overschrijding 's avonds/'s nachts	4 • Overwegend overschrijding 's avonds/'s nachts	4 • Overwegend overschrijding 's avonds/'s nachts

- 1 Geen overschrijding (passen binnen de vigerende geluidzone)
- 2 Beperkte overschrijding
- 3 Overschrijding
- 4 Wezenlijke overschrijding
- 5 Forse overschrijding (niet passen binnen vigerende geluidzone en maximale ontheffingswaarde)

Toelichting bij beoordeling:

- In alle scenario's wordt de huidige geluidscontour 's avonds en 's nachts overschreden;
- De scenario's zijn akoestisch gezien niet onderscheidend;
- Alle scenario's vergen het opstellen van een nieuw zonebewakingsmodel van het bevoegd gezag.

Opmerking: investeringen in bronmaatregelen zijn vooralsnog niet meegenomen, exacte maatregelen moeten nader worden onderzocht op basis van het te kiezen voorkeursscenario

4.4 Blok C Snelheid & zekerheid

Opmerking: alle factoren in blok C zijn ten opzichte van elkaar beoordeeld

C1 Planzekerheid & flexibiliteit bij gekozen gecoördineerd-PIP

In het kader van de RO-procedures die doorlopen moeten worden ter realisatie van het uiteindelijke ruimtelijke scenario, wordt in hoofdstuk 6 beargumenteerd om dit te doen door middel van een gecoördineerd-PIP (PIP = Provinciaal Inpassingsplan).

Onder planzekerheid en flexibiliteit vallen de volgende aspecten:

- lengte- bezwaar en beroepsprocedures;
- flexibiliteit/ruimte in bestemmingen/plannen;
- zekerheid match plan met wensen VDL Nedcar;
- timing aanleveren concrete plannen door VDL Nedcar;
- zorgvuldigheid procedures ('Raad van State-proof');
- flexibiliteit veranderende marktomstandigheden.

Tabel 4.30 Overall-beeld C1

	Scenario 1 VN-2015	Scenario 2 Optimale productie/ logistiek	Scenario 3 Combinatie scenario	Scenario 4A Verspreide productie- FAS op IPS	Scenario 4B Verspreide productie- FAS op Yard
C1 Planzekerheid & flexibiliteit bij gekozen gecoördineerd-PIP	0	0	0	0	0

Doordat de keuze voor een gecoördineerd-PIP scenario-onafhankelijk is, verschilt de score voor factor C1 per scenario niet. Daarom zijn alle scenario's als neutraal beoordeeld. Met andere woorden: doordat de planvorm scenario-onafhankelijk is, wegen flexibiliteit in planvorming en zekerheid over procedures even zwaar. Dit wil niet zeggen dat dit vanzelfsprekend aansluit bij de vraagplanning van VDL Nedcar (zie hoofdstuk 6).

C2 Risico in realisatie/project leadtime (zekerheid timing)

Voor VDL Nedcar is zekerheid over de doorlooptijd in realisatie van een bepaald ruimtelijk scenario van essentieel belang. In het kader hiervan zijn er twee aspecten die een verstoring werking op de planning kunnen hebben:

- *Verleggen gasleiding*: inschattingen op basis van indicaties afgegeven door de Gasunie wijzen erop dat verleggen van de gasleiding tussen de 44 en 50 maanden duurt (inclusief: onderhandelingen met Gasunie, verleggen leiding, gebruiksklaar maken gronden).
- *Verhuizing distributiecentrum Mitsubishi (EDC-1)*: verhuizing wordt geschat op 44-50 maanden (onderhandelingen + grondverwerving nieuwe locatie voor KatoenNatie + nieuwbouw KatoenNatie + verhuizen Mitsubishi + slopen gebouw + nieuwbouw Final Assembly).

Belangrijk om hierbij op te merken is dat na deze procedures VDL Nedcar nog moet beginnen met het bouwen en het daaropvolgend installeren van equipment en testen, alvorens met de productie te kunnen starten.

Tabel 4.31 Overall-beeld C2

	Scenario 1 VN-2015	Scenario 2 Optimale productie/ logistiek	Scenario 3 Combinatie scenario	Scenario 4A Verspreide productie- FAS op IPS	Scenario 4B Verspreide productie- FAS op Yard
C2 Risico in realisatie/project leadtime (zekerheid timing)	0	0	0	--	--

Toelichting beoordeling:

- Beide scenario's 4 krijgen een negatieve beoordeling, omdat in 4A KatoenNatie moet worden uitgekocht en in 4B de gasleiding die loopt over Yard-E en onder de geplande Final Assembly, moet worden verlegd. Dit levert haast onoverkomelijke risico's/vertraging op voor het realiseren van een productiestart zoals gevraagd in de planning van VDL Nedcar (zie hoofdstuk 1).

C3 Verwervingskans gronden/gebouwen

Eveneens belangrijk voor het realiseren van een tijdige productiestart is het verwerven van gronden en gebouwen. De situatie en de verwervingskans van de terreinen benodigd voor de uitbreiding is als volgt:

- Pasveld: reeds in eigendom van VDL Nedcar
- Wolfrath: reeds in eigendom van VDL Nedcar
- Yard-E: eigendom van de Provincie Limburg
- IPS (exclusief grond onder EDC-1 en de Kleine Driehoek): grotendeels in handen van de Provincie Limburg
- IPS, grond onder EDC-1: eigendom van KatoenNatie = verwervingsrisico

Tabel 4.32 Overall-beeld C3

	Scenario 1 VN-2015	Scenario 2 Optimale productie/ logistiek	Scenario 3 Combinatie scenario	Scenario 4A Verspreide productie- FAS op IPS	Scenario 4B Verspreide productie- FAS op Yard
C3 Verwervingskans gronden/gebouwen	0	0	0	--	0

++	Zeer gunstig
+	Gunstig
0	Noch gunstig/noch ongunstig
-	Ongunstig
--	Zeer ongunstig

Toelichting beoordeling:

- In scenario 4a is het nodig de grond onder EDC-1 te verwerven. Dit wordt als een fors risico gezien.
- In alle andere scenario's wordt de verwervingskans als kansrijk ingeschat.

4.5 Samenvattend beeld & advies

In onderstaand overzicht (tabel 4.33) zijn alle eindscores van de hoofdfactoren voor de drie blokken opgenomen.

Conclusies bij blok A Bedrijfseconomische effecten/concurrentiepositie VDL Nedcar

- Het maximale kostenverschil op basis van een 7-jarige lifecycle tussen het meest gunstige scenario 2 en het meest ongunstige scenario 1 bedraagt €107 miljoen. Het verschil tussen scenario 2 en de scenario's 3, 4A en 4B bedraagt respectievelijk €29, €90 en €74 miljoen.
- Ervan uitgaande dat er ongeveer 1 miljoen auto's in een 7-jarige lifecycle worden geproduceerd, leggen deze extra kosten ten opzichte van scenario 2 een fors beslag op de winst per auto voor VDL Nedcar. Deze extra kosten kunnen vanwege het competitieve karakter van de markt waarin VDL Nedcar opereert, niet worden doorberekend aan de klant.
- De inefficiënties (uitgedrukt in extra investeringen en operationele kosten én in lagere scores op de kwalitatieve factoren A2 en A3) door afstand tussen de productiehallen en/of meerlaagse-gebouwen zijn nu berekend over één lifecycle. De meerkosten en kwaliteitsrisico's die deze inefficiënties veroorzaken komen echter ook terug in een volgende lifecycle en veroorzaken daarmee een structureel concurrentienadeel.

Conclusies bij Blok B Omgevingseffecten

- De mate van afwijking ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan bij factor B1 is in alle scenario's fors, met uitzondering van scenario 1.
- De natuur-, landschaps- en cultuurhistorische-overwegingen bij de factoren B2, B3 en B4, laten zeer ongunstige scores zien voor scenario 2. Scenario 1 scoort het beste, terwijl van de drie overige scenario's (3, 4A en 4B), met name scenario 4B slecht scoort.
- De impact op verkeer (B5) varieert beperkt tussen de scenario's; alleen scenario 4A scoort ongunstiger.
- De investeringen in de openbare weginfrastructuur (B6) variëren van tussen de €21 miljoen (4B) en €30 miljoen (scenario's 1 en 3)
- Los van de absolute toename van geluidshindereffecten door verkeer (B7) en door industrie (B8) variëren deze effecten slechts beperkt tussen de scenario's; alleen bij B7 scoort scenario 4A iets slechter.

Conclusies bij blok C Flexibiliteit, snelheid & zekerheid

- Doordat de keuze voor een gecoördineerd-Provinciaal Inpassingsplan (zie onderdeel H van deze samenvatting) scenario-onafhankelijk is, verschillen de uitkomsten per scenario niet. Doordat de planvorm scenario-onafhankelijk is, wegen flexibiliteit in planvorming en zekerheid over procedures in de diverse scenario's even zwaar.

- Specifieke timingrisico's bestaan in de beide scenario's 4: in 4A door het moeten verwerven van het KatoenNatie-eigendom op IPS en verhuizing van het Europese Distributiecentrum van Mitsubishi; in 4B door de noodzaak om de gasleiding te verleggen.

Scenario 3 is het meest gunstig; vanuit bedrijfseconomisch perspectief zijn de meerkosten per lifecycle met €29 miljoen beheersbaar, terwijl de beoordeling van effecten op de omgeving een redelijk evenwichtige balans laat zien.

Scenario 3 heeft de voorkeur boven de andere scenario's, omdat:

Scenario 1 is vanuit kostenperspectief dermate onvoordelig voor VDL Nedcar dat dit scenario voor VDL Nedcar niet haalbaar is.

Scenario 2 scoort op alle omgevingsfactoren (zeer) ongunstig

Scenario 4A/B Scenario's waarbij FAS verspreid over het terrein wordt gelokaliseerd (Yard, IPS) levert naast additionele substantiële kosten ook strategische en operationele risico's, die bij voorkeur moeten worden vermeden.

In vergelijking met scenario 3 scoort 4B ongunstiger op de natuur-/cultuur-historische- en landschapsfactoren (B2, B3, B4); in het scenario 4A zijn er weliswaar minder negatieve effecten op natuur & ecologie, maar zijn de verkeerseffecten/verkeersgeluid (vooral voor Nieuwstadt) duidelijk ongunstiger

De timingsrisico's bij deze scenario's (verwerven KatoenNatie-gebouw + verhuizing (4A) en verleggen gasleiding (4B)) zijn vanuit het perspectief van snelheid & zekerheid (zie punt 5) haast onoverkomelijk.

Scenario 3 geeft de beste balans tussen enerzijds het bedrijfseconomische perspectief van VDL Nedcar en anderzijds het belang om de negatieve gevolgen voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden.

De ruimtelijke en financiële implicaties van een keuze voor scenario 3 zijn als volgt:

- totale (her)ontwikkeling(en) van en rondom het VDL Nedcar-terrein bedraagt ongeveer 84 ha²²:
 - herontwikkeling van circa 18 hectare op eigen terrein;
 - uitbreiding van circa 41 hectare op voor automotive gereserveerde en bestemde terreinen IPS en Yard-E;
 - uitbreiding in het noorden (Pasveld + Wolfrath) is 25 ha, dat is 9 ha meer dan voorzien in VN-2015.

²² Is groter dan het totaal in hoofdstuk 2.3 doordat de omvang van de beschikbare terreinen iets groter is dan de totale ruimtebehoefte.

- het nadeel voor de winst in een zevenjarige lifecycle van VDL Nedcar bedraagt €29 miljoen;
- op basis van een eerste schatting is er voor de uitbreiding van VDL Nedcar op basis van scenario 3, circa €30 miljoen (in deze fase +/- 40%) nodig aan investeringen in de openbare weginfrastructuur en voor compenserende/mitigerende maatregelen (inclusief eventuele planschade, exclusief compensatie voor KatoenNatie-eigendom);
- de wettelijke natuurcompensatie voor Wolfrath bedraagt €2 miljoen; buiten de nog nader te onderzoeken compenserende en mitigerende maatregelen voor flora & fauna.

5 Bereikbaarheid

5.1 Bereikbaarheidssituatie

Als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar (tot een jaarlijkse productiecapaciteit van maximaal 400.000 auto's) zal de verkeersdruk op de wegen rondom het terrein flink toenemen. De infrastructuur zal vooral op de piekmomenten rondom de dienstwissel zwaar(der) worden belast. In het voorgestelde scenario 3 is dan ook circa €30 miljoen (+/- 40%) nodig (zie hoofdstuk 4; B6) om knelpunten weg te nemen (aanleg ongelijkvloerse kruising bij ingang zuid aan N297, aanpassen/reconstructie kruispunten, deels verbreden provinciale wegen).

Ten aanzien van de benodigde maatregelen beschreven in hoofdstuk 4 (B6) is de volgende kanttekening van toepassing. In de huidige situatie is er tijdens piekmomenten sprake van *wachtrijvorming*²³ met name op de aansluiting van de N297 met de A2 en op kruispunt Zuid (KP 1 in figuur 4.5). In het provinciale concept-verkeersmodel (ontwikkeld door Royal HaskoningDHV) dat ten grondslag ligt aan de analyse in deze nota, zijn de volgende ontwikkelingen meegenomen die een projectie richting 2030 vormen:

- A Autonome verkeersgroei richting 2030;
- B Verbreding A2 Kerensheide – Het Vonderen
- C Invloed openstellen o.a. B56n en Buitenring Parkstad;
- D Groei Chemelot (in minimum en maximum scenario);
- E Groei VDL Nedcar (in minimum en maximum scenario).

Deze elementen tezamen leiden tot de noodzakelijkheid van de voorgestelde set aan maatregelen die onder deze factor B6 zijn beschreven.

Daarnaast is een inschatting gemaakt in hoeverre deze maatregelen toe te schrijven zijn aan de groei van VDL Nedcar. Door deze (element E hierboven) uit het verkeersmodel te halen is op hoofdlijnen berekend welke maatregelen nodig zijn als de elementen A, B, C en D overblijven. De situatie is dan als volgt:

- Ten opzichte van de huidige situatie is er geen sprake van *wachtrijvorming*¹⁷ op de N297 van oost naar west, maar van *filevorming*²⁴.
- Dit is op te lossen door een combinatie van ontvlechting van de verkeerssituatie op kruispunt Zuid (scheiden doorgaand en VDL Nedcar-verkeer) en het anders inregelen en optimaliseren van de reeds bestaande verkeersinstallaties. Er is dus alleen sprake van optimalisatie van de bestaande situatie met eventueel verlengen van opstelvakken (verbreding is niet nodig).

²³ Situatie waarbij sprake is van enige vertraging op kruispuntniveau als gevolg van kleine overbelasting

²⁴ Situatie waarbij sprake is van structurele vertraging op kruispuntniveau als gevolg van ruime overbelasting

- Dit pakket aan maatregelen om bovenstaande knelpunten (elementen A, B, C, D én in het scenario waarin VDL Nedcar niet groeit) kost ongeveer €1 a €2 miljoen (+/- 40%). Hierbij zijn ook de compenserende/mitigerende maatregelen (planschade, mogelijk saneren woningen), als onderdeel van circa €30 miljoen (zoals hierboven aangegeven), niet nodig.

Ondanks het nemen van een uitgebreid pakket aan maatregelen, ontstaan als gevolg van een combinatie van een groei aan personenvervoer en logistiek de volgende aandachtspunten met betrekking tot bereikbaarheid (zie hoofdstuk 4; B5):

- oversteekbaarheid N297 en N276 verslechtert voor langzaam verkeer (schoolgaande jeugd en forenzen te fiets), om dit tegen te gaan zijn ingrijpende maatregelen in de lokale fietsstructuur nodig om de veiligheid te vergroten;
- door sterke toename van verkeer op de N276/N297 en het kruispunt N276/Aan de Linde, zal er extra reistijd ontstaan van/naar Nieuwstadt (voornamelijk tijdens dienstwissel);
- concentratie van logistieke functies aan de oostzijde van het VDL Nedcar-terrein (Traileryard op IPS en GOK-yard op Yard-E) zal zorgen voor grote toename van het aantal vrachtwagens op de N276 (met als gevolg toename van geluid).

5.2 Afvoer per spoor

In VN-2015 is de mogelijkheid verkend om geproduceerde auto's per spoor af te voeren. Overwegingen daarbij waren kostenefficiëntie (hetgeen de concurrentiekracht kan verbeteren) en duurzaamheid & bereikbaarheid (vermindering uitstoot en minder grote belasting A2). In de Verkenningennota 2015 zijn ten aanzien van de businesscase de volgende conclusies getrokken:

- *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.* (Bron: Verkenningennota 2015, p.51)

Op basis van deze conclusies is in 2015 het volgende advies opgesteld:

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 productiecyclus 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.

(Bron: Verkenningennota 2015, p.52)

Ten behoeve van de Verkenningennota 2017 heeft een nadere verkenning plaatsgevonden om de business case voor de spoorterminal te versterken in twee richtingen:

- A (on)mogelijkheden voor versteviging business case Car Handling Terminal te verkennen, uitsluitend op automotive gericht;
- B (on)mogelijkheden voor verbreding scope terminal te verkennen.

Een werkgroep van VDL Nedcar en Buck Consultants International heeft intensieve gesprekken gevoerd met een aantal relevante marktpartijen. Doelstelling van deze gesprekken was om bovengenoemde vragen te verkennen en te onderzoeken of een spoorterminal nabij de fabriek van VDL Nedcar -al dan niet met verbrede scope- haalbaar zou zijn.

Ad A Verkenning versteviging Business Case CHT met automotive

Uit de verkenning komen de volgende bevindingen naar voren:

- Volumes in het maximumscenario van VDL Nedcar die in aanmerking komen voor spoorvervoer, zijn voor een dedicated car handling terminal – ook internationaal vergeleken – (te) beperkt;
- Twee bestemmingshavens komen door volume (er moet genoeg volume naar een haven gaan zodat frequentie van aanvoer hoog genoeg is en wachttijden voor klanten niet al te veel oplopen) in aanmerking: Zeebrugge (korte afstand) en Bremerhaven (lange afstand). De volume verhoudingen tussen deze twee bestemmingshavens zijn t.o.v. 2015 in ongunstige zin voor spoor veranderd;

Tabel 5.1 Vergelijking verhouding korte/lange afstandsvervoer 2015 vs 2017

Verhouding korte/lange afstandsvervoer		2015	2017
Korte afstand vervoer	Spoor niet competitief	38%	65%
Lange afstand vervoer	Spoor onder voorwaarden competitief	65%	35%
		100%	100%

- Klanten van VDL Nedcar geven geen meerjarig vervoerscommitment voor afvoer van auto's per spoor zolang niet blijkt dat afvoer per spoor een concurrerende optie is. Dit leidt tot grote onzekerheid bij potentiële terminalexploitanten, omdat voldoende volume daarmee niet gegarandeerd is en een investering in spoor en terminal hoogst onzeker maakt;
- Toeleveranciers van onderdelen blijken geografisch erg verspreid en het volume per toeleverancier is beperkt, waardoor bundeling van inkomende goederenstromen (voorwaarde waaronder vervoer per spoor concurrerend is) te beperkt mogelijk is;
- Kans op integraal OBL (outbound logistics; afvoer gereed product)- of OBL/IBL (inbound logistics; onderdelen)-vervoerscontract niet groot;
- Retourvracht bepaalt concurrentiekracht spoor en truck;
 - vrachtwagens zijn in de praktijk flexibeler omdat deze meer (soorten) retourvracht mee kunnen nemen en dus een hogere beladingsgraad hebben. Hierdoor zijn vrachtwagens ook op langere afstanden vaak concurrerend;
 - in de Verkenningennota 2015 zijn bloktreinen voorzien, die (vrijwel) leeg terugkomen, hetgeen kosteninefficiënt is en vervoer per trein relatief duur maakt.
- Born ligt dicht bij de Nederlandse, Belgische en Duitse zeehavens, waardoor (ook naar verwachting bij een tweede grote klant voor VDL Nedcar) de afvoer per spoor om kostenredenen (spoor in vergelijking met trucks) relatief duur blijft.

Conclusie: een dedicated Car Handling Terminal met alleen overslag van auto's is niet haalbaar vanwege enerzijds de niet aangetoonde concurrentiekracht van spoor in vergelijking met de weg en anderzijds het (te) geringe volume dat in aanmerking komt voor afvoer per spoor. Daarnaast is de verhouding tussen afvoer van auto's naar zeehavens op korte en lange afstand tot Born ongunstig veranderd ten opzichte van 2015. Het grootste gedeelte gaat naar havens op korte afstand, waarvoor vervoer per spoor bijna nooit concurrerend is ten opzichte van vervoer over de weg.

Ad B Verkenning mogelijkheden tot scope-verbreding

Enkele partijen hebben aangegeven te willen investeren in een **multipurpose terminal**. Deze partijen verbinden aan hun investeringsbereidheid een fiks aantal strategische en operationele voorwaarden. De scopeverbreding van de terminal (van 'cars only' naar multipurpose) levert een zevental *substantiële problemen* op:

- A *Business Case*. In het voorgaande (zie Ad A) is geconstateerd dat de kostencompetitiviteit voor afvoer van auto's per trein ten opzichte van vrachtwagens onzeker is en tevens dat het relevante volume (transport over lange afstand) is afgenomen in vergelijking met

2015. Discussies over verbreding van de scope hebben hiervoor geen aantoonbare oplossing opgeleverd. Het is dus onwaarschijnlijk dat een terminal op basis van een verbrede scope op korte termijn zal leiden tot verdere verankering van het automotive cluster.

B Extra terminalruimte. De terminal (aanvankelijk voorzien 7 ha van het totaal 27 ha grote Yard-terrein) wordt met 14 ha dubbel zo groot, waardoor het voorkeurscenario op losse schroeven komt te staan. Dit zogeheten combinatiescenario 3 (waarin zo goed mogelijk het bedrijfseconomisch-/kostenperspectief van VDL Nedcar wordt gecombineerd met optimalisatie ruimtegebruik door slechts in beperkte mate ruimte te gebruiken op Wolfrath) gebruikt reeds alle ruimte op bestemde gronden (huidig terrein, IPS, Yard) intensief met diverse meerlaagse gebouwen. Het op een andere plaats in het plangebied vinden van 70.000 m² is zeer lastig en alleen tegen hoge additionele kosten mogelijk. De gevonden eventuele 'oplossing' bestaat uit:

- 6-laags parkeergarage voor personeel op Yard E;
- t.o.v. scenario 3 40.000 m² extra ruimte in gebruik nemen op Wolfrath.

Per saldo bedragen de meerkosten voor VDL Nedcar ± 25 mln. euro én staat deze oplossing haaks op de uitgangspunten van het voorkeursscenario.

C Ruimtelijke omgevingseffecten. De impact van een multipurpose terminal op de omgeving (m.n. Nieuwstadt) is een stuk negatiever dan alleen een car handling terminal: meer treinen om de terminal rendabel te krijgen leidt tot meer geluidshinder (hetgeen een nieuwe milieu-effectenstudie vergt, anders dan in het huidige voorontwerp provinciaal inpassingsplan) en tevens meer vrachtautobewegingen, omdat de niet-automotive lading aan- of afgevoerd wordt per vrachtwagen. Bovendien vragen de exploitanten 24/7 openstelling (bij voorkeur 7 dagen per week) en het gebruik van grote overslagkranen of reachstackers als alternatief (grotere geluidsbelasting).

D Verkeerscongestie. In het maximumscenario worden met de huidige verhoudingen van afvoerhavens ongeveer 10.000²⁵ vrachtautobewegingen over de weg per jaar bespaard. Indicaties van de twee terminal-operators gaan uit van meer dan 50.000 extra vrachtwagens (maximaal) over de weg (bij gebruik van spoor vindt aan- of afvoer immers plaats over de weg). Dat betekent op een totaal van 275.000 vrachtwagens per jaar (zie hoofdstuk 5.3 ad A) voor de wegen rondom de VDL Nedcar-site een substantiële additionele verkeersbelasting. Daar tegenover staat overigens het positieve (macro) milieueffect van meer milieuvriendelijk spoorvervoer over de gehele afstand van het af te leggen traject.

²⁵ In VN-2015 werd ervan uitgegaan dat in het maximale scenario jaarlijks 60% van 400.000 geproduceerde auto's in aanmerking voor afvoer per spoor (deel met exporthavens als bestemming). Destijds is gebleken dat afvoer per spoor naar de dichtstbijzijnde havens *niet* rendabel was. De verhouding korte-/langeafstandsvervoer was in 2015 38%-62%. Deze verhouding is in 2017 omgeslagen naar 65%-35%, waardoor de reductie van het aantal vrachtwagens in deze Verkenningennota lager is dan in VN-2015.

- E Tijdpaden.* De mogelijke terminalexploitanten vragen om 6 tijdpaden op de drukbezette spoorhoofdbaan Maastricht-Eindhoven, waarvan ProRail in een eerder stadium al heeft laten weten daar nauwelijks mogelijkheden voor te zien. In het voorontwerp-PIP wordt - na overleg met ProRail - uitgegaan van 4 tijdpaden.
- F Participatie VDL Nedcar.* Potentiële exploitanten stellen een (minderheids)participatie van VDL Nedcar in het terminalexploitatie-bedrijf als randvoorwaarde. VDL Nedcar heeft aangegeven een terminal te willen ondersteunen door de grond van de terminal op Yard E tegen gunstige voorwaarden ter beschikking te stellen. Maar het investeren en exploiteren van een (multipurpose) terminal past niet in het beleid en expertise van de VDL-groep. Daarbij dient ook te worden opgemerkt dat de afvoer van auto's naar hun eindbestemming contractueel de verantwoordelijkheid is van de opdrachtgever(s) zoals BMW en niet van VDL Nedcar (dit uitgangspunt staat ook al in de Verkenningsnota 2015).
- G Investerings overheden.* Buiten de aanleg van de spoorinfrastructuur verwachten beide mogelijke terminalexploitanten een forse (op dit moment nog niet nader gespecificeerde) overheidsbijdrage in de terminalinvesteringen, hetgeen vooralsnog niet past in het beleid van de provinciale en lokale overheden.

Conclusie: vanwege strakke voorwaarden van potentiële terminal exploitanten voor een multi-purpose terminal met aanzienlijke ruimtelijke, leefomgevings- en financiële consequenties, en het feit dat een dergelijke multi-purpose terminal vooralsnog niet tot een verdere verankering van het automotive cluster leidt, wordt scope-verbreding niet haalbaar geacht.

Door beide conclusies onder Ad A (Verkenning versteviging Business Case CHT met automotive) en Ad B (Verkenning mogelijkheden tot scope-verbreding) ligt het niet in de rede de verdere voorbereiding van een spooraansluiting te continueren.

5.3 Vervolgstappen rondom bereikbaarheidsproblematiek

Om de overlast voor de omgeving, zoals geformuleerd in paragraaf 5.1, te minimaliseren verdienen de volgende twee thema's nadere uitwerking bij de ruimtelijke plannen rondom de uitbreiding van VDL Nedcar:

- A Goederenlogistiek
- B Personenvervoer

Ad A Goederenlogistiek

Verankering van het automotive cluster, bereikbaarheid en duurzaamheid zijn als overwegingen geformuleerd in VN-2015. Weliswaar is gebleken dat spoor op korte termijn noch noodzakelijk noch haalbaar is voor verankering van het automotive cluster, maar dat

betekent tevens dat de andere twee overwegingen nog recht overeind staan. Als vervoer per spoor (waarmee in de verkeersprognoses wel rekening is gehouden) vervalt dan vergroot de overlast als gevolg van een groter aantal vrachtwagens dat nodig is om de auto's af te voeren. Bij een maximale jaarlijkse productie van 400.000 auto's is er sprake van circa 275.000 licht en zwaar vrachtwagenverkeer (inbound & outbound; x 2 voor het aantal bewegingen) per jaar en 1.153²⁶ per dag (=70-75 per uur; betekent 140-150 bewegingen per uur). Het totaal aantal voertuigen dat rijdt op de N276 tussen het kruispunt met de N297 en de Mitsubishi Avenue (kruispunt 3; zie hoofdstuk 4 B6) is circa 22.500 per etmaal en op de N276 tussen Mitsubishi Avenue en ingang Oost (kruispunt 5; zie hoofdstuk 4 B6) is circa 18.000 per etmaal. Voor de bereikbaarheid leveren deze additionele vrachtwagens beperkte additionele problemen op, omdat de te nemen maatregelen gedimensioneerd worden op de piek van het personenvervoer (groter volume dan het vrachtverkeer). Vrachtwagens brengen wel extra effecten met zich mee als langzaam optrekken en extra uitstoot ten opzichte van personenauto's.

Tegen deze achtergrond adviseert BCI dan ook om een uitdagend programma voor *Innovatieve & Duurzame Logistiek (IDL)* op te stellen.

Doel van een dergelijk programma is om (1) de efficiency in de logistieke keten van VDL Nedcar nog verder te vergroten en (2) de verkeersbelasting/ negatieve omgevingsaspecten (m.n. voor Nieuwstadt) te verminderen (de benodigde aantallen voor de aanvoer van onderdelen veranderen niet). Ideeën die in een dergelijk programma een plaats kunnen vinden en waaruit vervolgens de meest realistische zullen worden geselecteerd:

- *smart logistics*: zodanige geleiding van komende en gaande vrachtwagens dat verkeersoverlast en verkeersopstoppen worden beperkt. Voorbeelden van (uit te werken en in business cases te vertalen) ideeën zijn: (verdere) consolidatie van (groupage)/vrachtwagenladingen op locaties niet-direct nabij VDL Nedcar; integratie van plannings van enerzijds verkeersmanagement van de wegen en anderzijds logistiek management van VDL Nedcar; truck platooning, waarbij 'treintjes van vrachtauto's' worden gevormd, met positieve impact op de beschikbare wegcapaciteit en brandstofverbruik.
- *sustainable logistics*: te denken valt aan vermindering vrachtwagenbewegingen door inzet van LZV (langere en zwaardere voertuigen van 25 meter) en maximaal gebruik van elektrische motoren van o.a. tugmasters voor trailers en vorkheftrucks op en rond het VDL Nedcar-terrein.
- *multimodal logistics*: intensieve verkenning van mogelijk gebruik van aan- en afvoer van (inbound) en/of deelbestemmingen van auto's/goederen via rail- (en barge) terminals in de (Eu)regio.

Het advies aan VDL Nedcar is om een programma Innovatieve & Duurzame Logistiek op te stellen, bestaande uit een selectie van te onderzoeken ambitieus-realistische projecten. Waar relevant, eventueel in samenwerking met collega-bedrijven/sites in de buurt met eenzelfde ambitie, zoals Chemelot.

²⁶ Gebaseerd op 240 werkdagen per jaar

Ad B Personenvervoer

In het kader van personenvervoer is al een aantal maatregelen op hoofdlijnen verkend (onder andere beïnvloeden keuze alternatieve modaliteiten zoals fiets/OV, alternatieve parkeerlocaties op afstand, collectief vervoer). Tot zover leveren deze nog geen bruikbare alternatieven op, mede vanwege het carpoolpercentage dat al hoog is, dienstitijden (vroeg ochtend/nacht), overlap in shifts (productielijn kan niet stilstaan) en de grote afstand tot de woonplaatsen van het personeel. Uitgangspunt is de zoektocht naar alternatieven te continueren en te intensiveren.

Gerelateerd aan bovenstaande aandachtspunten omtrent de bereikbaarheid van de VDL Nedcar-omgeving (paragraaf 5.1), zal in de nadere uitwerking van de integrale ruimtelijke plannen ingezet moeten worden op optimalisaties en verdere maatregelen om de verkeershinder (en daarmee samenhangende leefbaarheidseffecten) voor de omgeving te minimaliseren. Daarbij zullen realistische maatregelen (vanuit kosten-, effect- en medewerkersperspectief) ten aanzien van eventuele alternatieven voor parkeren op de site, collectief vervoer, e.d. -buiten de reeds onderzochte en ondernomen initiatieven- verder moeten worden onderzocht en de meest veelbelovende worden geïmplementeerd.

6 Ruimtelijke ordeningsprocedures

Om het geadviseerde voorkeursscenario te realiseren in ruimtelijke zin is het nodig de bestemmingen op de terreinen waarop de uitbreiding gaat plaatsvinden aan te passen. Hiermee kunnen alle functies gerealiseerd worden op terreinen die de juiste bestemming hebben:

- terreinen die nog geen bedrijfsbestemming hebben, wel als zodanig bestemmen;
- waar de bestemmingen de beoogde functie (nog) niet toelaten, moet de bestemming worden aangepast.

Voor de te volgen ruimtelijke ordeningsprocedures (RO-procedures) gelden twee belangrijke uitgangspunten²⁷:

- *Flexibiliteit*: maximale flexibiliteit in bestemmingen tot het moment van aanleveren concrete bouwplannen en een robuust ruimtelijk plan waarin functieverhuizingen richting de toekomst mogelijk zijn.
- *Snelheid*: maximale snelheid in het doorlopen van procedures en zo snel mogelijk zekerheid over het geregeld krijgen van bestemmingen/vergunningen. Dit met het oog op zekerheid ten aanzien van het zo snel mogelijk kunnen faciliteren van de tweede klant.
- *Zekerheid*: maximale zekerheid in het tijdig verkrijgen van bestemmingen en vergunningen.

Om het bovenstaande binnen het voorkeursscenario 3 te realiseren zijn verschillende ruimtelijke ordeningsprocedures (RO-procedures) mogelijk. Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van die procedures, de kenmerken en op basis hiervan een advies.

6.1 Inventarisatie RO-procedures

Om te mogen bouwen en bedrijfsactiviteiten op een bepaald terrein te mogen uitvoeren zijn twee zaken²⁸ nodig:

- A *Ruimtelijk plan*: hierin is de bestemming voor een terrein geregeld en is bepaald welke activiteiten zijn toegestaan.
- B *Omgevingsvergunning*: vergunning voor het mogen uitvoeren van bouw- en milieuactiviteiten (bijvoorbeeld slopen, bouwen, kappen).

²⁷ Zie hoofdstuk 2 voor meer achtergrond betreffende deze vragen

²⁸ Overige vergunningen zijn niet meegenomen, omdat deze niet tijds-kritisch zijn

In beginsel zijn beide nodig voor de uitbreiding van VDL Nedcar; om te mogen bouwen en voor het aanpassen van de infrastructuur. Wanneer bedrijfsactiviteiten en bouwplannen passen binnen het vigerende bestemmingsplan, dan is er alleen een omgevingsvergunning nodig. Dit wil zeggen dat de omgevingsvergunning alleen kan worden verleend wanneer de activiteit waarvoor de vergunning wordt aangevraagd, niet strijdig is met het ruimtelijk plan²⁹. In het geval van de uitbreiding van VDL Nedcar is ook aanpassing van de bestemmingsplannen m.b.t. de terreinen binnen het plangebied nodig, vanwege de volgende twee redenen:

- in het voorkeursscenario is uitbreiding voorzien op terreinen die (nog) geen bedrijfsbestemming hebben;
- vanuit het flexibiliteitsoogpunt is het gewenst dat terreinen die wel een bedrijfsbestemming hebben maar (nog) geen automotive-productie bestemming, verruimd worden naar ook automotive-productie³⁰.

Onderstaande tabel 6.1 brengt in kaart voor welke terreinen binnen het plangebied, welke situatie geldt.

Tabel 6.1 Planologische benodigdheden per terrein

Plangebied	Huidige bestemming	Planologisch benodigd
Huidig terrein	Bedrijventerrein 1 Bedrijventerrein 2	Volledig bestemmen bedrijventerrein 1: integreren – actualiseren - verruimen
Pasveld	Agrarisch	Bestemmen voor automotive productie
Wolfrath	Natuur/agrarisch	Bestemmen voor automotive productie
IPS	Bedrijventerrein 2 voor automotive toeleveranciers	Verruimen naar ook automotive productie
Yard	Bedrijventerrein 2 voor automotive logistiek	Verruimen naar ook automotive productie
Infrastructuur	Infrastructuur	Planologisch gereedmaken voor benodigde aanpassingen

Om bovenstaande planologisch te regelen is het de bedoeling dat de initiatiefnemer -VDL Nedcar- de overheid verzoekt een ruimtelijke-orderingsprocedure in gang te zetten. Met deze procedure kan vervolgens de juiste bestemming van de terreinen worden geregeld, zodat een omgevingsvergunning kan worden verleend ten behoeve het mogen uitvoeren van bouw- en milieuactiviteiten.

Zowel de ruimtelijke planprocedure als de omgevingsvergunningverlening kennen hun eigen procedures en doorlooptijden. Van beide procedures zijn in tabel 6.2 de typen planvormen en kenmerken in kaart gebracht.

²⁹ Het is mogelijk om een omgevingsvergunning aan te vragen die niet past binnen het bestemmingsplan en een vergunning te verlenen door middel van een afwijkingsbesluit. Deze procedure komt echter niet tegemoet aan de behoefte aan snelheid en zekerheid en is daarom in deze nota buiten beschouwing gelaten.

³⁰ Haalbaarheid hiervan moet blijven uit onderzoek en doorrekeningen

Tabel 6.2 Planologische benodigdheden per terrein

	I Ruimtelijk plandocument		II Omgevingsvergunning
	A Bestemmingsplan	B Provinciaal Inpassingsplan	
1 Bevoegd gezag	Gemeente	Provincie	Gemeente/provincie; afhankelijk van activiteit: • Bouw: provincie • Milieu: provincie • Overige activiteiten: n.t.b.
2 Globaal plan mogelijk	Ja	Ja	n.v.t.
3 Coördinatieregeling mogelijk	Ja (maar ligt niet voor de hand)	Ja	Ja***
4 Valt onder Crisis- & herstelwet	Nee	Ja	Ja, maar alleen vergunningen ter verwezenlijking PIP
5 Fasen*	1 Voorontwerpfase plan 2 Ontwerpfase plan 3 Vaststellingsfase plan inclusief vaststelling	1 Voorontwerpfase plan 2 Ontwerpfase plan 3 Vaststellingsfase plan inclusief vaststelling	1 Aanvraag omgevingsvergunning 2 Ontwerp-omgevingsvergunning 3 Beslissing GS/B&W tot vergunningverlening (afhankelijk van vergunning)
6 Reguliere bezwaar- en beroepsprocedure**	4 Beroep bij Raad van State	4 Beroep bij Raad van State	4 Bezwaar bij gemeente/provincie 5 Beroep bij Rechtbank 6 Hoger beroep bij Raad van State

* Voor dit project wordt uitgegaan van een voor-ontwerpplan, is niet wettelijk verplicht

** Zonder coördinatieregeling

*** Finale inventarisatie van alle benodigde en te coördineren vergunningen moet nog worden gemaakt

Op de kenmerken 1, 2 en 3 wordt hierna ingegaan. Uitwerking van kenmerken 5 en 6 is opgenomen in de bijlage.

Ad 1 Bestemmingsplan versus Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Wanneer de bestemming onder een terrein gewijzigd dient te worden is het de gemeente die als bevoegd gezag de geëigende overheidsinstantie is om aan de slag te gaan met het wijzigen van het bestemmingsplan (BP). In het geval van een provinciaal ruimtelijk belang kan een provincie besluiten een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) te maken. De provincie wordt hiermee bevoegd gezag over het plangebied en gaat aan de slag met het ontwerp van het ruimtelijk plan. De procedure en fasering is hetzelfde als bij een bestemmingsplan³¹, met het verschil dat het ruimtelijk plan wordt vastgesteld door Provinciale Staten in plaats van door de gemeenteraad. Daarnaast dient de gemeenteraad gehoord te worden door Gedeputeerde staten van Limburg, omdat Provinciale Staten in de bevoegdheid treedt van de gemeenteraad.

Ad 2 Globaal versus gedetailleerd ruimtelijk plan

Ruimtelijke plannen kunnen gedetailleerd worden opgesteld. In dat geval wordt zo precies mogelijk worden onderzocht wat de effecten op de omgeving zijn van het plan. Belanghebbenden weten daardoor zo goed mogelijk waar ze aan toe zijn. De betreffende overheid kan ook kiezen voor het opstellen van een globaal ruimtelijk plan.

Bij een globaal ruimtelijk plan worden de bestemmingen niet gedetailleerd geregeld (wél dat ergens een bepaalde productieactiviteit komt, niet welke productieactiviteit waar precies),

³¹ Zonder coördinatieregeling. In het geval van een gecoördineerd-BP/PIP is de procedure anders, maar dit is het gevolg van het mee-coördineren van de omgevingsvergunning en niet van het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor het ontwerpen en vaststellen van het ruimtelijk plan.

maar worden door de overheid kaders opgesteld waarbinnen de bedrijfs- en bouwactiviteiten moeten blijven. Dit brengt voor de initiatiefnemer flexibiliteit met zich mee, omdat pas bij het aanvragen van de omgevingsvergunning aangegeven hoeft te worden welke bedrijfsactiviteiten waar komen. In het geval van een gedetailleerd plan moet dit al bij de start van de ontwerpfase bekend zijn. Daarnaast is de kans groter dat bij een uitbreiding in de toekomst de bouwplannen en bedrijfsactiviteiten binnen het dan vigerende bestemmingsplan passen.

Globaal bestemmen wil niet zeggen dat van tevoren niet onderzocht wordt wat de effecten van het ruimtelijk plan zijn op de omgeving. Integendeel, in de voorontwerp fase wordt uitgegaan van de maximale effecten van hetgeen planologisch mogelijk is. Met andere woorden: alle mogelijkheden die het plan biedt, in alle varianten, moeten worden onderzocht en onderbouwd.

Ad 3 Coördinatieregeling

Bij elke ruimtelijke planprocedure heeft de gemeente of provincie³² de mogelijkheid gebruik te maken van de coördinatieregeling. Dit maakt het mogelijk om de omgevingsvergunning aan te haken bij de bestemmingsplan- of inpassingsplanprocedure. Het ruimtelijk plan én de omgevingsvergunning worden dan tegelijk in procedure gebracht door de provincie of gemeente. Als gevolg hiervan staat tegen het gecoördineerde plan/vergunning rechtstreeks beroep open bij de Raad van State. Hierdoor is de reguliere procedure van bezwaar- en (hoger) beroep bij respectievelijk gemeente/provincie en rechtbank, niet van toepassing. Dit resulteert in een sterk verkorte procedure (zie 6.1 ad. 2).

Om te kunnen coördineren is een besluit van de gemeenteraad of Provinciale Staten nodig. Daarnaast is het vereist dat de ontwerp-omgevingsvergunning tegelijk ter inzage wordt gelegd met het ontwerp van het ruimtelijk plan, hetgeen betekent dat de initiatiefnemer al in een vroege fase concrete bouwplannen moet aanleveren voor het aanvragen van de omgevingsvergunning (veel eerder dan in een reguliere ruimtelijke planprocedure waarin het college pas kan besluiten een vergunning te verlenen op het moment dat het nieuwe ruimtelijk plan in werking is getreden.

In de voorliggende situatie ligt coördineren door de gemeente in een bestemmingsplanprocedure niet voor de hand, omdat de meest belangrijke vergunningen (milieu- en bouwvergunning) verleend worden door de provincie. Daarnaast biedt de wet de provincie meer mogelijkheden om gemeentelijke vergunning te mee-coördineren dan andersom.

6.2 Afweging van procedures

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk beschreven staan er in de keuze voor de te volgen procedure twee kernvragen centraal:

- 1 Welke ruimtelijke ordeningsprocedure heeft de voorkeur vanwege **flexibiliteit**?
- 2 Welke ruimtelijke ordeningsprocedure heeft de voorkeur met het oog op **snelheid**?

³² Afhankelijk van het bevoegde gezag dat het plan opstelt

Deze twee vragen zullen hierna afzonderlijk worden beantwoord.

Ad 1 Flexibiliteit: welke ruimtelijke orderingsprocedure heeft de voorkeur vanwege flexibiliteit?

Een globaal kaderstellend-ruimtelijk plan geeft verhoudingsgewijs de meeste flexibiliteit. Aan het begin omdat de ontwikkeling van het ruimtelijk plan niet gebaseerd is op concrete bouwplannen en deze daardoor later kunnen worden aangeleverd. Maar daarnaast ook richting de toekomst: (productie)functies en type bebouwing kunnen later nog wisselen mits ze binnen kaders passen (geldt niet als omgevingsvergunning is verleend).

De belangrijkste voor- en nadelen van een globaal plan staan samengevat in de tabel 6.3.

Tabel 6.3 Voor- en nadelen globaal ruimtelijk plan

	Voordelen	Nadelen
Globaal kaderstellend-ruimtelijk plan	• Bij start ontwikkeling ruimtelijk plan nog geen concrete bouwplannen nodig • Flexibel naar de toekomst: binnen het ruimtelijk plan kunnen functies en type bebouwing wisselen	• Niet over het gehele terrein kan maximaal bestemd worden (bijv. in relatie tot geluidscontouren) <i>Opmerking: niet sneller maar ook niet langzamer in; totale doorlooptijd hangt af van moment omgevingsvergunning</i>

Globaal bestemmen komt dus tegemoet aan de vraag van VDL Nedcar om flexibiliteit. Tegelijkertijd biedt het de overheid de mogelijkheid om grenzen te stellen aan de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. De volgende kaders worden via het ruimtelijk plan gesteld:

- geluid;
- landschappelijke inpassing (bouwhoogte, licht, ecologie);
- duurzaamheid (water, luchtkwaliteit, duurzaam/innovatief ruimtegebruik);
- verkeer;
- veiligheid;
- activiteiten Noordzijde:
 - Bestemmen voor productie (en annex-productie logistieke-functies, d.w.z. géén trailer- of parkeren van personenauto's).
 - Om een onomkeerbare kap van (een deel van) het Sterrebos mogelijk te maken, wordt een ongeclausuleerde kapvergunning³³ (als onderdeel van de omgevingsvergunning) verleend, maar mag deze alleen onmiddellijk en onherroepelijk worden gebruikt in het geval van een aanbesteding van een productiegebouw ter plekke.
 - Ontheffing voor niet-productiefuncties mogelijk na goedkeuring bevoegd gezag.

Globaal-kaderstellend bestemmen komt vanwege flexibiliteit tegemoet aan de behoefte van VDL Nedcar én stelt de overheid in staat om vooraf grenzen ingegeven door bestaand beleid en wetgeving, te stellen aan de ruimtelijke ontwikkeling.

³³ Er is wel sprake van herplantplicht

Ad 2 Snelheid: welke ruimtelijke ordeningsprocedure heeft de voorkeur met het oog op snelheid?

Figuur 6.1 geeft de tijdslijn weer voor drie typen RO-procedures:

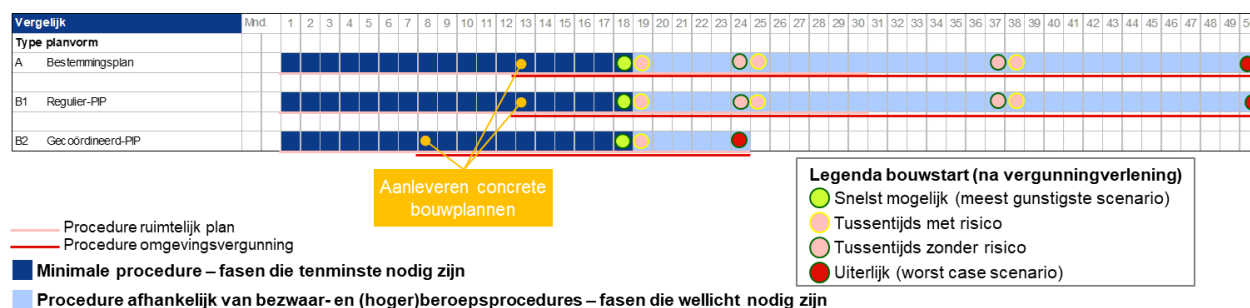
- A Bestemmingsplan (door gemeente)
- B1 Regulier- Provinciaal Inpassingsplan (zonder coördinatieregeling)
- B2 Gecoördineerd- Provinciaal Inpassingsplan (met coördinatieregeling)

Zoals beschreven in paragraaf 6.1 ad. 3 is coördineren onder een bestemmingsplan ook mogelijk, maar dat ligt in deze casus niet voor de hand. Deze is in de beschouwing van doorlooptijden dan ook niet verder meegenomen.

Ten aanzien van de tijdslijnen de volgende opmerkingen vooraf:

- Aangehouden interne termijnen (bijvoorbeeld voor het opstellen van een BP/PIP of Nota van zienswijzen) zijn een inschatting op basis van eerdere gemeentelijke en provinciale projecten. Deze kunnen voor dit project dus afwijken, een nauwkeurigere (tijds)indicatie is in deze fase echter niet te geven. Als de termijnen substantieel verschuiven, vertraagt daarmee ook de latere besluitvorming.
- Termijn voor de Raad van State voor het doen van een uitspraak (6 maanden volgens Crisis- en herstelwet (Chw)) is een termijn van orde. Voor Chw-zaken haalt de RvS deze termijn meestal wel, maar dat is geen zekerheid. Het betekent in de praktijk tevens dat gewone beroepszaken (bijvoorbeeld een niet Chw-bestemmingsplan) vaak langer duren dan een 1 jaar.
- Overall is uitgegaan van maximale termijnen.

Figuur 6.1 Duur procedures ruimtelijk plan + omgevingsvergunning



- In het meest ongunstige geval kan pas worden gestart met bouwen na 49 maanden in het geval van een Bestemmingsplan of PIP en na 23 maanden voor een gecoördineerd-PIP (26 maanden verschil).
- In het geval van beroep kan tussentijds begonnen worden met bouwen met het risico van sloop na een eventueel negatief oordeel van de Raad van State.
- Voorwaarden om bovenstaande tijdslijnen te realiseren:
 - zo snel mogelijk beginnen met alle benodigde onderzoeken;

- concrete bouwplannen moeten worden aangeleverd: Globaal BP of PIP: bij aanvraag omgevingsvergunning in maand 14 voor BP en PIP; in maand 9 voor gecoördineerd-PIP.

Ondanks dat een bestemmingsplan in de praktijk de meest geëigende procedure is, blijkt een gecoördineerd-PIP het meest gunstig in termen van totale doorlooptijd. Daarmee is deze procedure het snelst én geeft het snelste zekerheid over haalbaarheid van bouwplannen en uitsluiting van risico's in bezwaar- en (hoger)beroepsprocedures. Andere planvormen bieden deze mate van snelheid en zekerheid niet.

6.3 Advies & timing

Volgend uit de overwegingen ten aanzien van flexibiliteit en snelheid zoals beschreven in de vorige paragraaf, wordt geadviseerd zo snel mogelijk na keuze van het voorkeursscenario te starten met het in gang zetten van een ruimtelijke ordeningsprocedure met de volgende in-steek:

- globaal kaderstellend-ruimtelijk plan als meest flexibele planvorm;
- één gecoördineerde PIP- en vergunningprocedure voor de gronden met bedrijfsactiviteiten én weginfrastructuur vanwege de kortste doorlooptijd.

Dit betekent dat VDL Nedcar als initiatiefnemer de Provincie Limburg zal verzoeken te starten met de voorbereiding van een Provinciaal Inpassingsplan. Vanuit provinciaal oogpunt is er een ruimtelijk belang:

- VDL Nedcar is met het huidige aantal werknemers van circa 6.500 mensen één van de grootste werkgevers in de Provincie Limburg. Uitbreiding van de fabriek tot een productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar levert een additionele werkgelegenheid op van ongeveer 4.000 banen voor een periode van minimaal 7 jaren (duur van de lifecycle).
- Een gecoördineerd-PIP is de enige manier waarop VDL Nedcar zo snel mogelijk zekerheid heeft over de haalbaarheid van de voorziene uitbreiding. Terreinen geprojecteerd in het voorkeursscenario zijn *allemaal* nodig en uitbreiding kan per definitie niet op eigen terrein plaatsvinden. Daarnaast maken de leadtimes in de automotive industrie dat er binnen enkele maanden zekerheid moet zijn of VDL Nedcar het contract dat getekend gaat worden, wel na kan leven. Snelst mogelijk zekerheid over het kunnen starten met bouwen is essentieel voor de haalbaarheid van de uitbreiding.
- De provincie is in dit specifieke geval sowieso al het bevoegd gezag voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteiten milieu- en bouwen en voor de openbare weginfrastructuur.

Zo snel mogelijk na publicatie van deze nota zal gestart dienen te worden met de voorbereiding om de ruimtelijke procedures in gang te zetten. Concreet betekent dat het volgende:

- overheden & VDL Nedcar : uitvoeren onderzoeken ten behoeve van ruimtelijk plan
- overheden: opstellen kaders voor ruimtelijk plan

In december 2017/januari 2018 is in opdracht van de Provincie Limburg door mr. M. Soppe (advocaat en deskundige m.e.r.) uitgezocht in hoeverre het ruimtelijke plan (PIP) inclusief infrastructurele maatregelen en omgevingsvergunningen MER-plichtig³⁴ zijn. Om te beoordelen of de uitbreiding van VDL Nedcar MER-plichtig is zijn de relevante categorieën uit het Besluit MER naast de voorgenomen activiteiten gelegd. Hieruit zijn de volgende conclusies te trekken:

- A Het ruimtelijk plan (PIP) is m.e.r.-beoordelingsplichtig³⁵ vanwege de verbreding van de N276 en de N297;
- B Het PIP is m.e.r.-beoordelingsplichtig vanwege de wijziging/uitbreiding van het industrieterrein;
- C Het PIP is plan-m.e.r.-plichtig^{36,37} vanwege de wijziging/uitbreiding van een installatie voor de fabricage en assemblage van automobielen(motoren) die met een voorziene uitbreiding van ongeveer 200.000 auto's per jaar de drempel van 1.000 voertuigen overschrijdt;
- D Als een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet is vereist (bijvoorbeeld door toename stikstofdepositie) dan is de voorgenomen activiteit plan-MER-plichtig.

Tevens is geadviseerd om de m.e.r./beoordelingsplichten (punt A en B) te laten opgaan in de plan-MER, die nodig is voor C en B en hier een gecombineerde plan-/project-MER³⁸ van te maken. Voor de inhoud en detailniveau van de op te stellen MER (milieueffectrapportage) maakt dit niet uit. De keuze voor een gecombineerde MER heeft als voordeel dat de MER ook een op een kan worden gebruikt voor het vergunningentraject en hier naderhand dus geen nieuwe MER voor hoeft te worden gemaakt.

Het type MER en de keuze voor een gecombineerde plan-/project-MER levert geen vertraging op de geschetste doorlooptijd van procedures (zie hieronder). De omvang van de werkzaamheden neemt wel iets toe, doordat in de MER een extra alternatief ten opzichte van het aanbevolen scenario moet worden beoordeeld.

³⁴ m.e.r.-procedure en MER: activiteiten die grote effecten op het milieu (kunnen) hebben kan het verplicht zijn een milieueffectenrapportage (m.e.r.) uit te voeren en een Milieu Effect Rapportage (MER) op te stellen. Hierin worden de voor- en nadelen van het scenario afgewogen tegenover één of meerdere alternatieven.

³⁵ m.e.r.-beoordelingsplicht: in een m.e.r.-beoordeling onderzoekt het bevoegd gezag (Provincie) of een project belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. Als dit zo is, moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen en een MER opgesteld. In dit geval maken de verbreding van de provinciale wegen N276 en N297 en de uitbreiding van het industrieterrein van VDL Nedcar het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

³⁶ m.e.r.-plicht: in dit geval is de m.e.r.-plicht is het op voorhand duidelijk dat er een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen en een MER opgesteld.

³⁷ plan-m.e.r.-plicht: een ruimtelijk plan is plan-m.e.r.-plichtig als het ruimte biedt aan een activiteit die m.e.r.-plichtig is (in dit geval uitbreiding van de productie van auto's van meer dan 1.000 voertuigen per jaar). In dit geval dus moet op voorhand een m.e.r.-procedure worden doorlopen en een MER opgesteld.

³⁸ project-MER: een project-MER brengt de milieugevolgen van een geplande activiteit in kaart. Het verschil met een plan-MER is dat het bij een project-MER gaat om de milieugevolgen van concrete initiatieven en bij een plan-MER om de activiteiten die het ruimtelijke plan mogelijk maakt. Omdat in dit geval de omgevingsvergunning (voor de activiteit) mee wordt gecoördineerd, wordt ervoor gekozen een gecombineerde plan-/project-MER op te stellen.

Tabel 6.4 Planning start november

	Start na keuze voorkeursscenario	
	Ruimtelijk plan (gecoördineerd-PIP)	Omgevingsvergunning
Maand 1	Onderzoeken + voorontwerp	Vorbereiden & indienen bouwplannen*
Maand 9		
Maand 10		
Maand 15	Ontwerpfase	Opstellen vergunning
Maand 16	Vaststelling plan	Vergunningverlening
Maand 17	Beroepstermijn	
Maand 18		
Maand 19	Start bouw – indien géén beroep aangetekend	
Maand 19-24	Behandeling beroep door RvS	
Maand 24	Start bouw – na afronding beroepsprocedure	
Maand 51	Start-of-Production (SOP) - zonder beroepsprocedure	
Maand 57	Start-of-Production (SOP) - na beroepsprocedure mét positieve uitspraak door RvS voor VDL Nedcar	

Tussentijdse bouw- en installatiewerkzaamheden VDL Nedcar (voorbereiding SOP inclusief testen)

* In het geval van een gecombineerd plan/project-MER-plicht moeten de onderzoeken al in de beginfase gestoeld zijn op een concreet initiatief.

Bovenstaande planning is gebaseerd op grote snelheid van werken en wettelijke procedure-termijn. Het niet halen van deze planning is mogelijk door vertraging in onderzoeken of uitloop van procedure-termijnen.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke planprocedures en vergunningsverlening bedraagt 18 tot 23 maanden. Vanaf het moment dat de vergunning is verleend en gestart kan worden met bouwen heeft VDL Nedcar nog 33 maanden nodig voor bouw- en installatiewerkzaamheden alvorens te kunnen starten met produceren.

Dit duurt waarschijnlijk (veel) langer dan de (eventuele) tweede klant wenst. Niettemin zullen alle partijen in nauwe samenwerking alles in het werk moeten stellen om de doorlooptijd zo kort mogelijk te houden.

Afsluitend wordt opgemerkt dat het voorkeursscenario de basis zal vormen voor de kaders van één gecoördineerde PIP- en vergunningenprocedure. Deze Verkenningen-nota dient als onderlegger waarin de visie op de ruimtelijke uitbreidingsplannen van VDL Nedcar uiteengezet en afgewogen wordt. In de voorbereidings- en onderzoeksfase van het ruimtelijk plan en omgevingsvergunningverlening zullen de effecten op de omgeving integraal worden beschouwd.

Bijlage 1 Productieproces 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 productielocaties 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's³⁹ kunnen worden onderscheiden.

1 Press Shop (Persh)

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.

³⁹ Bron: VDL Nedcar



1 Press Shop

2 Bodyshop

3 Paintshop

4 Final Assembly

2 Body Shop (Carrosseriebouw)

In de Bodyshop beginnen de auto's vorm te krijgen. In deze fabriek (inclusief extra transportlaag) 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 1.265 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)

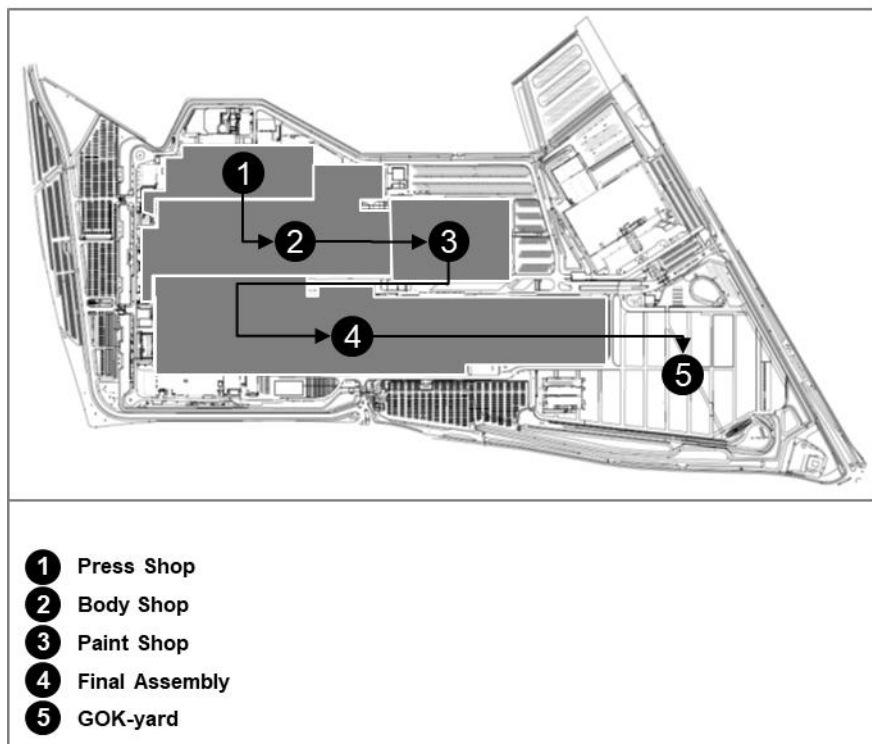
VDL Nedcar heeft een geavanceerde Paintshop. Kale body's worden hier gereinigd, ontvet en voorzien van een grondlaag, zodat de aflaklaag van waterafdundbare lak optimaal hecht. In een elektroforetisch grondlakproces wordt de body geheel ondergedompeld, waardoor de body volledig beschermd is. Om de carrosserie 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 Final Assembly (Montage)

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 2.500 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 6.1 Activiteitenoverzicht huidige VDL Nedcar-terrein

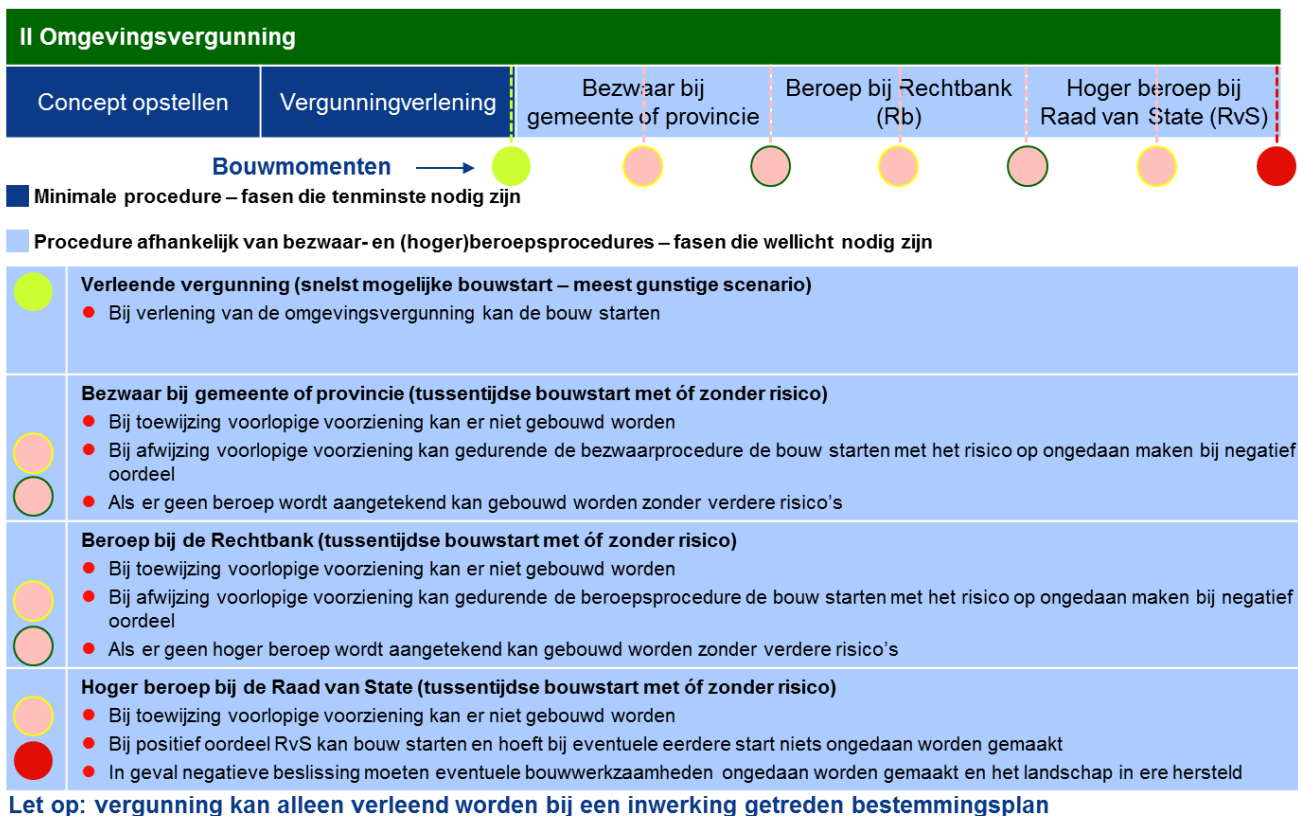


Bijlage 2 Fasen in ruimtelijke ordeningsprocedures



Toelichting bij voorlopige voorziening:

- Tijdens bezwaar- en (hoger)beroepsprocedure kan door bezwaar makende partij voorlopige voorziening worden aangevraagd
- Bij afwijzing mag er gewoon worden gebouwd (met risico op sloop bij negatieve beslissing (hoger)beroep)
- Bij toewijzing moet de finale beslissing worden afgewacht



Ruimtelijk plan (RP) – Bestemmingsplan (BP) of Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

	Fase		Vastgesteld	Inwerking	Onherroepelijk	Bouwen? (mits Ov)	Risico
★	Vaststelling		●	○	○	-	-
★	Beroepstermijn	Geen beroep	●	●	●	Ja	Nee
★	Beroepsprocedure	Afgewezen vv	●	●	○	Ja	Ja
		Toegewezen vv	●	○	○	Nee	-
★	Beslissing RvS	Positief	●	●	●	Ja	Nee
		Negatief	○	○	○		

Omgevingsvergunning

	Fase		Vergund	Bouwen? (mits RP)	Risico
●	Beslissing GS		●	Ja	Nee
○	Bezwaar	Afgewezen vv	●	Ja	Ja
		Toegewezen vv	●	Nee	-
○	Beroepsprocedure	Afgewezen vv	●	Ja	Ja
		Toegewezen vv	●	Nee	-
○	Hoger beroep	Afgewezen vv	●	Ja	Ja
		Toegewezen vv	●	Nee	-
●	Beslissing RvS	Positief	●	Ja	Nee
		Negatief	○		

○ Niet ● Wel

- GS kan omgevingsvergunning verlenen op het moment dat er een ruimtelijk plan in werking is waarbinnen de aanvraag past
- Om te kunnen bouwen is een ruimtelijk plan nodig dat in werking is (hoeft nog niet onherroepelijk te zijn) + verleende omgevingsvergunning
- Bezwaar en beroep hebben geen opschortende werking tenzij een voorlopige voorziening (vv) wordt aangevraagd
- Wanneer een voorlopige voorziening toegewezen wordt, moet de bouw worden gestaakt totdat de Rechtbank/ RvS een uitspraak heeft gedaan
- Wanneer de voorlopige voorziening afgewezen wordt kan gestart worden met bouwen, maar is het risico bij een negatief RvS-besluit in de bodemprocedure, dat de oorspronkelijke situatie hersteld moet worden (slopen) doordat het plan nog niet onherroepelijk is geworden. Alleen als het gebrek in het ruimtelijk plan niet meer hersteld kan worden kan sloop in beeld komen