

LADDER DUURZAME VERSTEDELIJ KING

VMI Epe

3 APRIL 2019



Contactpersoon

MAURICE GEMMEKE
Senior proces & Projectmanager

T +31627062039
M +31627062039
E maurice.gemmeke@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ladder duurzame verstedelijking	4
1.3	Leeswijzer	6
2	TREDE 1 - BEHOEFTE	7
2.1	Regionale behoefte	7
2.2	Behoeft VMI	7
2.3	Bestaande locatie	9
2.4	Behoeft voor groei	10
3	TREDE 2 - AANBOD LOCATIES	11
3.1	Beschikbaar aanbod	11
3.2	Verplaatsing van VMI naar een regionaal bedrijventerrein	11
3.3	Vestiging van de uitbreiding van VMI op een regionaal bedrijventerrein	12
3.4	Uitbreiding van de bestaande locatie van VMI	14
3.5	Conclusies	15
4	TREDE 3 - BEREIKBAARHEID	16
5	CONCLUSIES	17
	BIJLAGE 1: ONTWERP LOCATIE VMI	18

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

VMI in Epe ontwikkelt en produceert productielijnen voor de autobandenindustrie. VMI heeft een leidende positie op de wereldmarkt dankzij de innovatieve karakter van haar producten. Dit blijkt onder meer uit het gegeven dat vrijwel alle grote autobandenmerken gebruik maken van productielijnen die door VMI zijn ontwikkeld en geleverd.

De hoofdvestiging van VMI is gevestigd in Epe, aan de Gelriaweg. Op deze locatie beschikt VMI over 8 hectare bedrijfsterrein. Op de bedrijfslocatie in Epe is de R&D van VMI geconcentreerd. Daarnaast vindt op deze locatie ook het ontwerp en de assemblage van de meest geavanceerde productielijnen voor autobanden plaats. Voorts vindt de verkoop productielijnen plaats vanuit de vestiging in Epe.

Naast de hoofdvestiging in Epe beschikt VMI over een aantal vestigingen in het buitenland van waaruit de verkoop en de installatie van de productielijnen worden ondersteund. Op enkele locaties in het buitenland vindt ook assemblage van productielijnen plaats. Het betreft de assemblage van uit ontwikkelde types. In Epe heeft VMI de assemblage van de meest geavanceerde productielijnen geconcentreerd. Hierdoor is sprake van een optimale samenwerking tussen R&D, de ontwerpafdeling en het assembleren en testen.

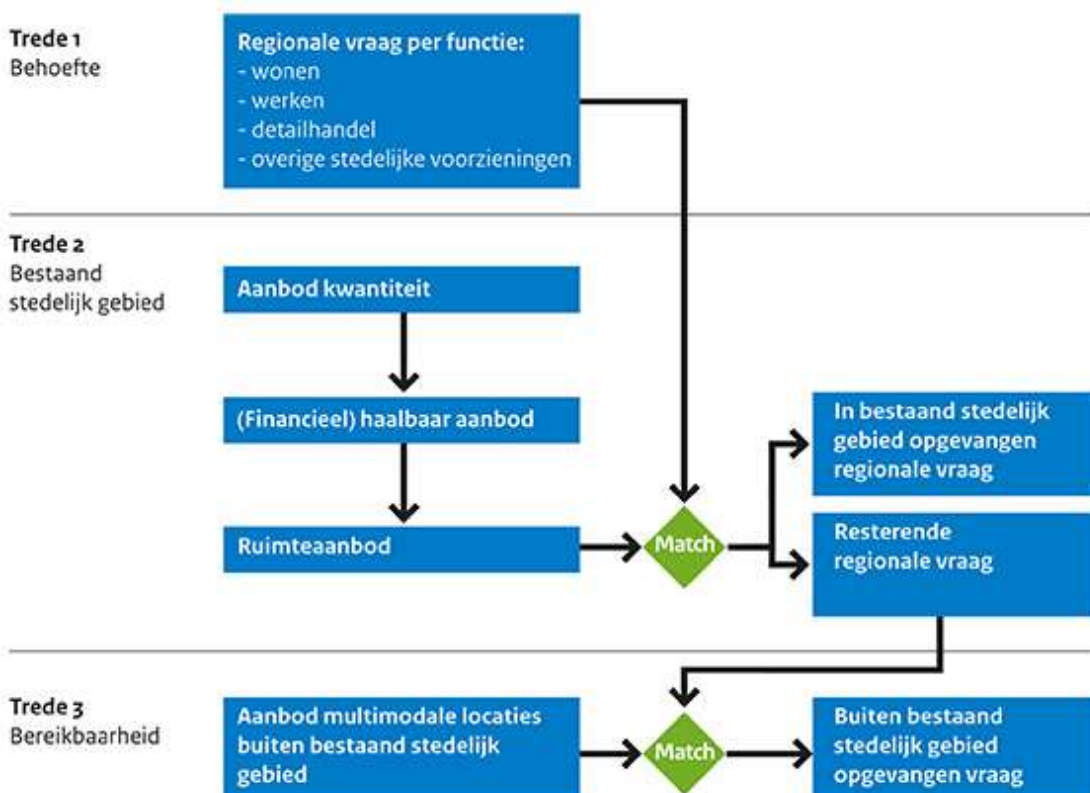
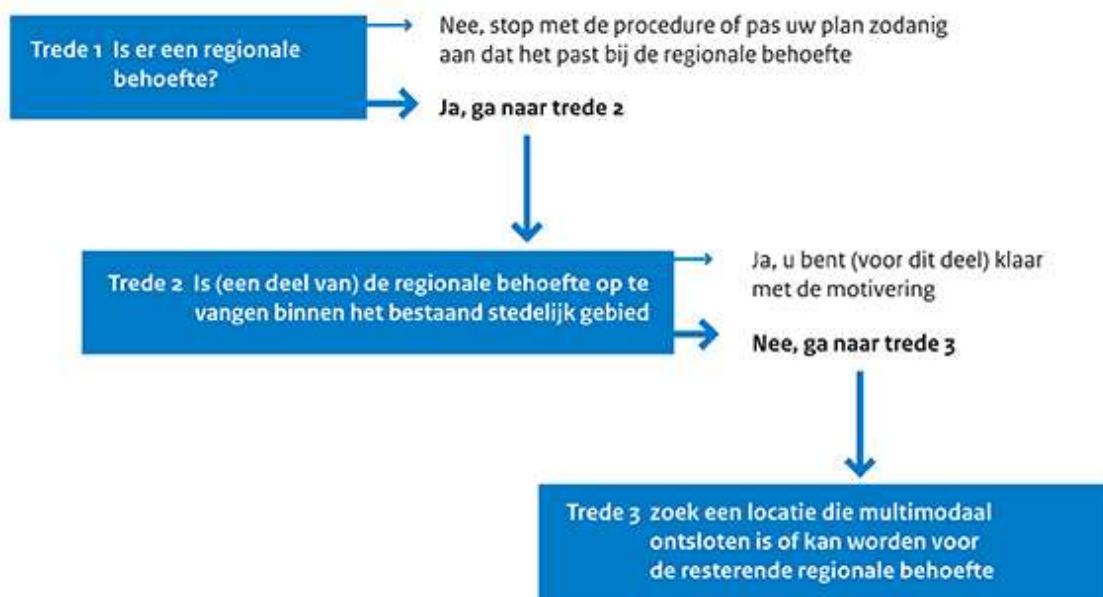
Met het oog op de groei van de omzet van de meest geavanceerde types productielijnen die de komende jaren wordt verwacht heeft VMI behoefte aan meer bedrijfsruimte, zowel voor assemblage en magazijn als voor de R&D, de ontwerpafdeling, en de kantoren. VMI heeft onderzocht op welke wijze het best in deze behoefte kan worden voorzien. Hierbij heeft een afweging van alternatieven plaatsgevonden. In het kader van de ladder van duurzame verstedelijking is in dit rapport beschreven op welke wijze deze afweging heeft plaatsgevonden. De aanleiding hiervoor is dat het hierbij gaat om de uitbreiding van een stedelijke functie, n.l. bedrijfsterrein.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

1.2 Ladder duurzame verstedelijking

In dit rapport is de ladder van duurzame verstedelijking toegepast op de uitbreiding van VMI. De ladder van duurzame verstedelijking is geregeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit artikel is vanaf 1 oktober 2012 van kracht. In dit artikel is bepaald dat een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies gebaseerd dient te zijn op een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en op een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Bro. Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.



Afbeelding 1 ladder duurzame verstedelijking

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en een transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Uitgangspunt voor een goede ruimtelijke ordening is dat de ontwikkeling gericht is op een duurzame ruimtelijke kwaliteit. Met de huidige maatschappelijke opgaven op o.a. het gebied van klimaat en energie is het duidelijk dat er meerdere claims liggen op de ruimte binnen en buiten bestaand stedelijk gebied. Deze claims moeten onderling afgewogen worden om tot zorgvuldig ruimtegebruik en een duurzame ruimtelijke kwaliteit te komen. Het transparant en helder motiveren is de essentie van het werk ten aanzien van een duurzame verstedelijking.

De ladder van duurzame verstedelijking bestaat uit 3 treden. In afbeelding 1 is de ladder van duurzame verstedelijking weergegeven.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 is trede 1 van de ladder uitgewerkt. Daartoe zijn de regionale behoefte in de Cleantech Regio en het huidige ruimtegebruik en de ruimtebehoefte van VMI beschreven.
- In hoofdstuk 3 is trede 2 van de ladder uitgewerkt. Daartoe is een overzicht gegeven van de beschikbare ruimte in de Cleantech Regio en in de omliggende regio's en is beschreven waarom een verplaatsing of een opsplitsing van VMI over twee locaties niet haalbaar is. Op basis daarvan is in hoofdstuk 3 geconcludeerd dat de uitbreiding van de bestaande locatie noodzakelijk om de groei van VMI te faciliteren.
- In hoofdstuk 4 is trede 3 van de ladder uitgewerkt. Daartoe zijn de verkeersaantrekkende werking en de bereikbaarheid van de locatie in Epe beschreven.
- In hoofdstuk 5 zijn de conclusies uit hoofdstuk 2 tot en met 4 verbonden aan de treden van de ladder van duurzame verstedelijking.

2 TREDE 1 - BEHOEFTE

2.1 Regionale behoefte

VMI is gevestigd in de gemeente Epe, nabij de kern Zuuk. Epe maakt deel uit van de Cleantech Regio. De gemeenten in deze regio's werken samen bij het plannen en programmeren van bedrijventerreinen. Dit is in het belang van de economische ontwikkelingsmogelijkheden, het bevordert de ruimtelijke kwaliteit en het zorgvuldig omgaan met de schaarse ruimte.

Over de planning en programmering van nieuwe bedrijventerreinen heeft de Cleantech Regio afspraken gemaakt met Gedeputeerde Staten van Gelderland. Dit zijn afspraken over onder andere: de confrontatie vraag-aanbod, regulering aanbod, segmentering, herstructurering, grondprijsmethodiek, toepassing van de ladder voor duurzaam ruimtegebruik en monitoring. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Regionaal Programma Werklocaties 2016-2025 Cleantech Regio van 16 november 2017 RPW Cleantech Regio).

In het RPW Cleantech Regio is bepaald dat Solitair gelegen bedrijven (niet gelegen op een bedrijventerrein) buiten dit RPW vallen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitbreiding van VMI te Epe. Dat betekent dat nut, noodzaak en Ladder-aspecten van deze bedrijven als zij willen uitbreiden zelfstandig worden afgewogen.

2.2 Behoeft VMI

VMI is gevestigd op een bedrijfslocatie met een oppervlak van circa 8 ha. Op de locatie zijn de volgende bedrijfsonderdelen gevestigd:

- R&D: zowel de ontwikkeling van de productielijnen zelf als van de ontwikkeling van software voor de besturing van deze productielijnen.
- De ontwerpafdeling: de productielijnen die worden gebouwd en de bijbehorende software zijn geen serieproduct maar moeten voldoen aan specifieke eisen en wensen van de afnemer.
- Verkoop en verkoopondersteuning: VMI verkoopt haar productielijnen wereldwijd. De verkoop wordt vanuit de vestiging in Epe gecoördineerd. In het verkooptraject zijn de afdelingen R&D en ontwerp over het algemeen ook nauw betrokken. De verkoop vindt tevens plaats vanuit de verschillende vestigingen elders in de wereld.
- Inkoop van onderdelen: de meeste onderdelen die worden toegepast bij de assemblage worden door derden geproduceerd volgens specificaties van VMI en volgens getransporteerd naar de locatie van VMI in Epe.
- Magazijn voor de opslag van onderdelen en materialen. In het magazijn worden aangeleverde onderdelen uitgepakt, gecontroleerd en opgeslagen. Vervolgens worden de onderdelen op afroep toegeleverd aan de assemblage.
- Assemblage en testen van geavanceerde productielijnen voor de autobandenindustrie: de productielijnen worden op de vestiging in Epe volledig geassembleerd en getest, daarna worden ze in modules (formaat 40-voets zeecontainer) gesplitst en verzonden naar de afnemer.

In Epe worden de meest geavanceerde productielijnen die VMI op de markt brengt ontworpen en geassembleerd. De redenen daarvoor zijn:

- De nauwe samenwerking tussen de R&D, de ontwerpafdeling en de assemblage en het testen. Door deze nauwe samenwerking kunnen innovaties direct worden toegepast in het ontwerp. Vervolgens kan tijdens het testen van de productielijn worden onderzocht of de innovaties ook in de praktijk optimaal functioneren.
- Op de locatie in Epe is sprake van een optimale beveiliging van intellectueel eigendom. Het gaat daarbij niet alleen om het intellectueel eigendom van VMI zelf maar ook het intellectueel eigendom van de klanten van VMI. De ervaring heeft geleerd dat op de productielocaties van VMI in China en Polen deze beveiliging niet optimaal is. Daarom worden op die locaties alleen oudere types productielijnen, die zijn uitontwikkeld gefabriceerd.
- Juist bij de productie van de meest geavanceerde productielijnen moet worden voldaan aan specifieke eisen van de klant. Deze aanpassingen worden ontwikkeld, geassembleerd en getest in samenwerking tussen R&D en de ontwerpafdeling.

- Voor sommige klanten wordt in een periode van meerdere jaren een serie productielijnen geassembleerd. Hierbij worden de ervaringen van de klant met eerder geleverde productielijnen door R&D en de ontwerpafdeling vertaald in concrete modificaties die worden toegepast bij de assemblage en getest.

Samenvattend werken in Epe alle bedrijfsonderdelen in alle fases vanaf de eerste contacten met een potentiële klant tot aan de aflevering en installatie van een geassembleerde productielijn bij de klant nauw met elkaar samen om maatwerk te kunnen leveren aan de afnemer. In de fase van het assembleren en testen van een nieuwe productielijn zijn afdelingen ontwerp en R&D dan ook nauw betrokken. Korte communicatielijnen tussen de verschillende afdelingen en een fysieke aanwezigheid van medewerkers van R&D en de ontwerpafdeling in de assemblagehal zijn hierbij essentieel. Om de samenwerking in het hele traject vanaf het eerste contact met afnemer tot de oplevering van een complete productielijn goed te faciliteren heeft VMI dan ook alle betrokken bedrijfsonderdelen op één locatie samengebracht.

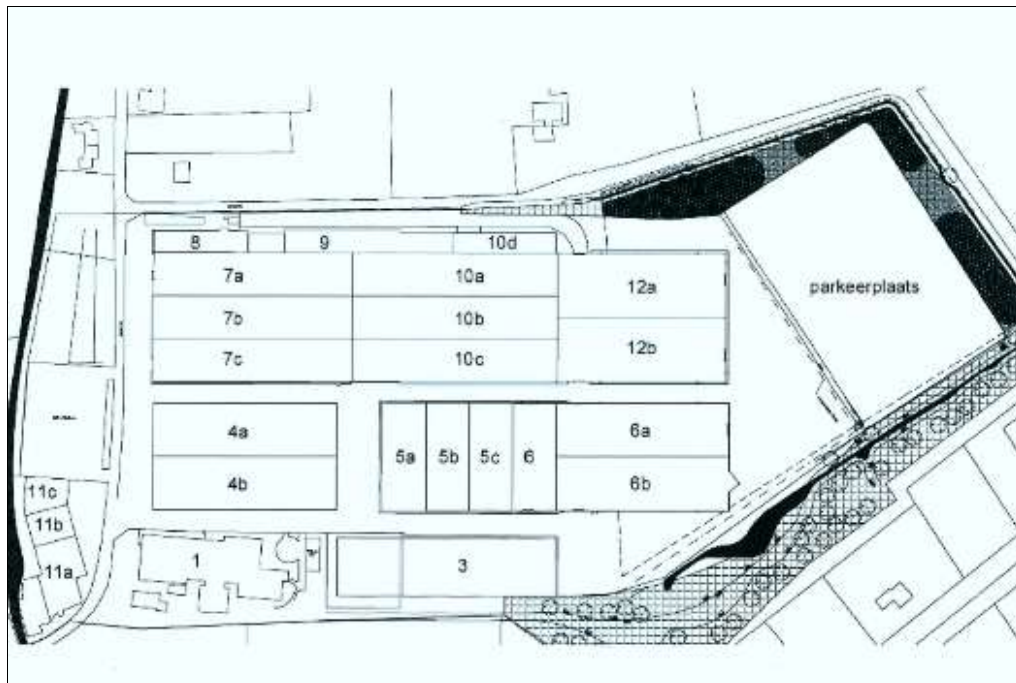
Juist dankzij deze werkwijze heeft VMI in technologische zin een voorsprong op haar concurrenten kunnen verwerven. Daardoor heeft VMI-product leiderschap kunnen verwerven. VMI heeft daarmee een sterke positie op de wereldmarkt. Als gevolg daarvan zijn alle grote producenten van autobanden klant bij VMI.

VMI behoort tot de 25 Nederlandse bedrijven met de grootste investering in R&D. Omdat de R&D op één locatie met de andere bedrijfsonderdelen is gevestigd heeft de R&D een directe relatie met de ontwerpafdeling en de assemblage afdeling waardoor nieuwe ontwikkelingen direct kunnen worden toegepast en getest. Dit draagt bij aan de innovatiekracht van VMI waardoor de producten die VMI in Epe maakt steeds zeer innovatief zijn.

Door al deze factoren heeft VMI een vooraanstaande positie op de wereldmarkt kunnen bereiken en heeft VMI de omzet in de meest geavanceerde productielijnen de afgelopen 10 jaar kunnen verdubbelen. Gezien de marktontwikkelingen in de autobandenindustrie verwacht VMI ook in de komende 10 jaar een verdere groei van de verkoop van geavanceerde productielijnen te kunnen realiseren. de verwachting is dat de omzet van geavanceerde productielijnen in de komende 10 jaar met 50% toeneemt. Ook de groeiverwachting voor de toekomst is gebaseerd op deze sterke positie van VMI op de wereldmarkt. Daarnaast verwacht VMI een groei van de afzet van uit ontwikkelde productielijnen. Met het oog hierop zullen ook de productielocaties in China en Polen worden uitgebreid.

2.3 Bestaande locatie

Sinds 2015 is het bedrijfsterrein van VMI, met een oppervlak van circa 7,8 hectare volledig in gebruik.



Afbeelding 2;

bestaande bedrijfslocatie.

Het totale bebouwd oppervlak bedraagt 34.000 m². Het totaal vloeroppervlak bedraagt 43.300 m² BVO.

- Kantoor in twee bouwlagen (gebouw 1, bouwvlak 1568 m²);
- Assemblage, kantoor en ICT in drie bouwlagen (gebouw 3, bouwvlak 1855 m²)
- Assemblage en ontwerp en R&D in twee bouwlagen (gebouw 4, bouwvlak 4200 m²);
- Assemblage en ontwerp en R&D in twee bouwlagen (gebouw 5, bouwvlak 3000 m²);
- Magazijn, montage en ontwerp en R&D in twee bouwlagen (gebouw 6, bouwvlak 5000 m²);
- Assemblage, fabricage (gebouw 7, bouwvlak 5700 m²);
- Bedrijfsrestaurant (gebouw 8, bouwvlak 379 m²);
- Electro werkplaats (gebouw 9 en 10d, bouwvlak 702 m²);
- Assemblage (gebouw 10, bouwvlak 5760 m²);
- R&D Test (gebouw 11 bouwvlak 948 m²);
- Assemblage (gebouw 12, bouwvlak 4800 m²).

Het grootste deel van Bruto vloeroppervlak (30.000 m²) is in gebruik voor assemblage.

Het niet bebouwde deel van het bedrijfsterrein is in gebruik voor parkeren voor werknemers en bezoekers (14.000 m²) en voor interne infrastructuur ten behoeve van transport en ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de verschillende bedrijfshallen (29.000 m²). Daarnaast wordt een deel van de interne logistiek via de openbare weg (Gelriaweg en Zuivelweg) afgewikkeld. Voorts huurt VMI momenteel tijdelijk circa 9.000 m² magazijnruimte op verschillende locaties in de regio. Deze situatie is zeer inefficiënt.

De afgelopen 10 jaar is VMI aanzienlijk gegroeid. De groei is veroorzaakt door een sterke toename van de afzet van geavanceerde productielijnen. Een deel van de groei kon worden opgevangen door de beschikbare ruimte efficiënter te benutten. Hiervoor zijn de afgelopen 10 jaar alle bestaande bedrijfshallen grondig gerenoveerd. Voorts is op één van de bestaande bedrijfshallen een tweede bouwlaag geplaatst voor

de ontwerpafdeling. Daarnaast is circa 9.000 m² aan bedrijfshallen nieuw gebouwd. Eén van deze hallen is tevens voorzien van een tweede bouwlaag voor de huisvesting van de ontwerpafdeling. De bestaande locatie is hiermee intensief bebouwd en volledig in gebruik.

2.4 Behoefte voor groei

De verwachting is dat de komende 10 jaar de omzet van VMI aan geavanceerde productielijnen met 50 % toeneemt. Deze verwachting is gebaseerd op de omvang van de wereldmarkt voor productielijnen en op de sterke positie van VMI op de wereldmarkt. Om deze groei te kunnen realiseren is extra bedrijfsruimte nodig. Omdat in de huidige situatie de productieruimte efficiënt wordt benut zal een groei van de omzet met 50% een groei aan bedrijfsruimte van eveneens 50% vereisen. De ruimtevraag is als volgt opgebouwd:

- 15.000 m² voor assemblage;
- 2.000 m² voor R&D, ontwerp en kantoor;
- 9.000 m² als vervanging van de magazijnen elders in de regio.

Het gaat daarbij in totaal om een bebouwd oppervlak van 26.000 m².

Om deze ruimte te kunnen realiseren is extra bedrijfsterrein noodzakelijk. Immers de bestaande locatie is volledig in gebruik. Dit bedrijventerrein zal ruimte moeten bieden voor:

- 26.000 m² bebouwd oppervlak. Naast ruimte voor de bouw van een magazijn biedt deze locatie ruimte voor de bouw van extra assemblagehallen en ruimte voor de uitbreiding van de afdelingen R&D en het ontwerp. Daarnaast bestaat behoefte aan ruimte voor een nieuw bedrijfskantoor, het bestaande kantoor biedt geen ruimte om de verwachte groei te faciliteren.
- Circa 6.500 m² voor parkeren.
- Voldoende ruimte rondom de bedrijfsgebouwen voor een goede interne ontsluiting van de verschillende bedrijfsgebouwen. Onderdeel van de uitbreiding vormt de overname van de Zuivelweg, die daarmee onderdeel gaat uitmaken van het bedrijfsterrein.

Het benodigde oppervlak aan bedrijventerrein om deze bebouwing te kunnen realiseren bedraagt 5 tot 6 hectare. Om functies in twee lagen te realiseren is een vrije bouwhoogte van 15 tot 16 meter noodzakelijk:

- Vrije hoogte in assemblagehallen circa 8 tot 9 meter;
- Ruimte voor kraanbanen en constructie 3 meter;
- Tweede bouwlaag 4 meter.

Voorts moet ervan uitgegaan worden dat de interne logistiek volledig op eigen terrein wordt afgewikkeld.

3 TREDE 2 - AANBOD LOCATIES

In dit hoofdstuk is het aanbod aan locaties in de Cleantech Regio beschreven. Vervolgens zijn 3 opties onderzocht:

1. Verplaatsing van VMI naar een andere locatie;
2. Splitsing van VMI over twee locaties;
3. Uitbreiding van de bestaande locatie in Epe.

3.1 Beschikbaar aanbod

In de Cleantech Regio liggen verschillende regionale bedrijventerreinen die in potentie ruimte bieden voor de vestiging van bedrijven met de omvang van VMI:

- Apeldoorn: Bedrijventerrein Apeldoorn Noord;
- Apeldoorn: Bedrijventerrein Ecofactorij;
- Deventer: Bedrijvenpark A1.

Daarnaast zijn buiten de Cleantech Regio twee locaties beschikbaar:

- Harderwijk: Bedrijventerrein Lorenz III.
- Zwolle: Bedrijventerrein Hessenpoort.

Op deze locaties zijn kavels beschikbaar die voldoende groot zijn voor de verplaatsing van VMI als geheel inclusief de uitbreidingsbehoefte of voor realisering van de uitbreiding van VMI.

3.2 Verplaatsing van VMI naar een regionaal bedrijventerrein

Bij verplaatsing van VMI naar een regionaal bedrijventerrein wordt op de nieuwe locatie een nieuw bedrijfscomplex gerealiseerd.

Dit nieuwe bedrijfscomplex vervangt enerzijds de bestaande bedrijfsgebouwen met een bebouwd oppervlak van 34.000 m² daarnaast zal op de nieuwe locatie een gefaseerd 26.000 m² bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd.

Om VMI te verplaatsen naar een nieuwe locatie is een bedrijfskavel met een oppervlak van circa 16 tot 18 ha vereist waarvan 10 hectare ter vervanging van de huidige locatie, afhankelijk van de toegestane maximale bebouwingsdichtheid en bouwhoogte. Om het personeelsbestand van VMI (circa 750 medewerkers) aan VMI verbonden te houden dient deze locatie gelegen te zijn in de regio, bij voorkeur in de driehoek Apeldoorn – Harderwijk – Zwolle. Met uitzondering van de locatie in Deventer voldoen alle beschikbare locaties hieraan.

De kosten voor deze verplaatsing van de bestaande bedrijfsgebouwen zijn gecalculeerd op basis van de vervangingswaarde van het bestaande bedrijfscomplex, onder aftrek van de restwaarde van dit complex, op 61 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt opgebouwd:

Onderdeel	bedrag	Toelichting
Bouwrijpe bedrijfslocatie	12.000.000	Aankoop 10 hectare bedrijfsterrein
Bouwkosten, bouwkundig en installaties	37.875.000	Kosten voor vervangende nieuwbouw met eenzelfde omvang en kwaliteit als bestaand
Parkeren en infrastructuur	1.250.000	
Bijkomende kosten	11.057.000	Verplaatsingskosten, stagnatiekosten en overige bijkomende kosten
Totaal kosten	62.182.000	
Restwaarde bestaand complex	1.300.000	Basis huurwaarde
Netto verplaatsingskosten	60.882.000	

Deze raming is gebaseerd op een taxatie door een onafhankelijk taxateur.¹

De verplaatsing van VMI naar een regionaal bedrijventerrein leidt hiermee per saldo tot een aanzienlijke desinvestering.

In het geldende bestemmingsplan heeft de locatie de bestemming machinefabriek. Daarnaast is in het geldende bestemmingsplan bepaald dat op de gronden met de bestemming "machinefabriek" slechts één bedrijf is toegelaten. Uitgangspunt bij het hergebruik is dan ook dat de bestaande planologische beperkingen worden weggenomen. Indien dit niet gebeurt, is de restwaarde van het bestaande complex nihil.

Voorts moet er rekening mee gehouden worden dat verplaatsing van VMI leidt tot (tijdelijke) leegstand van het complex of delen daarvan. Dit heeft naar verwachting een negatief effect op de omgeving. Daarnaast bestaat het risico dat met een aanbod aan 8 ha lokaal bedrijventerrein de markt voor bedrijventerrein in de gemeente Epe wordt verstoord.

3.3 Vestiging van de uitbreiding van VMI op een regionaal bedrijventerrein

In het geval gekozen wordt voor de vestiging van alleen de benodigde uitbreiding van VMI op een regionaal bedrijventerrein leidt dit tot splitsing van het bedrijf over twee locaties. Om dit alternatief te realiseren is een locatie op een regionaal bedrijventerrein vereist. Het benodigde oppervlak is afhankelijk van de wijze waarop de splitsing van het bedrijf plaatsvindt en afhankelijk van de toegestane maximale bebouwingsdichtheid en bouwhoogte. Om de reisafstanden tussen beide locaties te beperken heeft een locatie op een afstand van maximaal 30 auto minuten de voorkeur.

Splitsing van het bedrijf over twee locaties kan op twee manieren:

4. Integrale verplaatsing van een of meer bedrijfsonderdelen naar een nieuwe locatie;
5. Opsplitsing van een of meer bedrijfsonderdelen over twee locaties.

¹ Het taxatierapport bevat vertrouwelijke bedrijfsinformatie en is daarom niet als bijlage bij dit openbare rapport gevoegd.

Integrale verplaatsing van een of meer bedrijfsonderdelen

De verplaatsing van de bedrijfsonderdelen verkoop, inkoop, R&D en ontwerp levert slechts in beperkte mate ruimte voor de groei van assemblage. Op de huidige locatie is het ruimtebeslag van deze onderdelen beperkt en een aanzienlijk deel van de bestaande ruimte voor deze functies is reeds op assemblagehallen gevestigd.

Ook de definitieve verplaatsing van het magazijn levert geen extra ruimte op voor uitbreiding, deze functie is momenteel immers al grotendeels uitgeplaatst. Een integrale verplaatsing van het bedrijfsonderdeel assemblage levert weliswaar ruimte op voor de groei maar leidt tevens tot een aanzienlijke desinvestering. Immers de bestaande assemblagehallen zijn niet geschikt voor de huisvesting van de overige bedrijfsonderdelen. Het gaat hierbij om de verplaatsing van bedrijfshallen (assemblage en technische functies) met een totaal oppervlak van 32.000 m². Daarnaast dient op de nieuw locatie ruimte te zijn van de bouw van 15.000 m² assemblage en circa 9000 m² magazijn. Rekening houdend met voldoende ruimte voor logistiek en parkeren dient de nieuwe locatie een oppervlak te hebben van 14 tot 16 ha, waarvan 8 ha als vervanging van de bestaande locatie.

De kosten voor de verplaatsing van de assemblage zijn gecalculeerd op basis van de vervangingswaarde van het bestaande bedrijfsgebouwen, onder aftrek van de restwaarde van dit complex, op ruim 48 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt opgebouwd:

Onderdeel	bedrag	Toelichting
Bouwrijpe bedrijfslocatie	9.600.000	Aankoop van 8 ha bedrijventerrein
Bouwkosten, bouwkundig en installaties	28.500.000	Kosten voor vervangende nieuwbouw met eenzelfde omvang en kwaliteit als bestaand
Parkeren en infrastructuur	1.000.000	
Bijkomende kosten	10.424.000	Verplaatsingskosten, stagnatiekosten en overige bijkomende kosten
Totaal kosten	49.524.000	
Restwaarde bestaand complex	1.300.000	Basis huurwaarde
Netto verplaatsingskosten	48.224.000	

Deze raming is gebaseerd op een taxatie door een onafhankelijk taxateur.²

De verplaatsing van de assemblage VMI naar een regionaal bedrijventerrein leidt per saldo tot een aanzienlijke desinvestering. Dit onder meer omdat de bestaande bedrijfspanden voor een ander gebruik dan assemblage door VMI niet geschikt zijn.

Daarnaast heeft afsplitsing van de assemblage ook een groot nadeel. Bij de assemblage en het testen van een productielijn werkt de afdeling assemblage nauw samen met de ontwerpafdeling en de afdeling R&D.

² Het taxatierapport bevat vertrouwelijke bedrijfsinformatie en is daarom niet als bijlage bij dit openbare rapport gevoegd.

Omdat elke productielijn uniek is en aan specifieke wensen van de klant moet voldoen. In paragraaf 2.2 is deze samenhang uitgebreid beschreven.

Opsplitsing van een of meer bedrijfsonderdelen over twee locaties.

Het alternatief is opsplitsing van een of meer bedrijfsonderdelen over twee locaties. In dit alternatief worden geen bestaande activiteiten verplaatst naar een andere locatie. Gezien het ruimtebeslag komen in dat geval opsplitsing van het magazijn en de assemblage over twee locaties het meest in aanmerking.

Met opsplitsing van het magazijn heeft VMI inmiddels ervaring. Op dit moment is circa 9.000 m² magazijn op andere locaties in gebruik. De directe kosten hiervan bedragen circa 1,5 mln. per jaar. Daarnaast leidt dit tot een inefficiëntie bij de assemblage omdat niet altijd de noodzakelijke onderdelen direct beschikbaar zijn waardoor de assemblage stagneert. De kosten hiervan zijn niet bepaald.

Opsplitsing van de assemblage over twee locatie heeft een groot nadeel. Bij de assemblage en het testen van een productielijn werkt de afdeling assemblage nauw samen met de ontwerpafdeling en de afdeling R&D. Omdat elke productielijn uniek is en aan specifieke wensen van de klant moet voldoen. In paragraaf 2.2 is deze samenhang uitgebreid beschreven.

Door ook een deel van de afdelingen R&D en ontwerp te verplaatsen kan de samenwerking tussen R&D en ontwerp enerzijds en de assemblage en het testen anderzijds worden verbeterd. Door de afdelingen R&D en ontwerp te splitsen wordt echter de slagkracht op gebied van productontwikkeling en ontwerp sterk aangetast.

Per saldo lijdt opsplitsing van VMI over twee locaties tot een afname van de innovatiekracht waardoor op termijn de voorsprong in innovatie en daarmee de sterke positie van VMI op de wereldmarkt verloren raakt. VMI zal dan haar marktpositie moeten ondersteunen door zich te richten op de verkoop van uit ontwikkelde productielijnen. Omdat dan de concurrentie vooral op prijs plaats moet vinden, zal VMI in dat geval haar groei voornamelijk richten op de productielocaties in China en Polen.

3.4 Uitbreiding van de bestaande locatie van VMI

Direct aansluitend aan de bestaande locatie in Epe beschikt VMI over 12 hectare uitbereidingsruimte. Deze kavels hebben een agrarische bestemming. Om de uitbreidingsruimte te kunnen benutten dient de bestemming te worden gewijzigd in bedrijventerrein.

B&W van gemeente Epe hebben in mei 2014 besloten medewerking te willen verlenen aan de bestemming van een deel van het aangrenzend gebied met een oppervlak van 5 tot 6 hectare naar bedrijventerrein. Deze uitbreiding biedt ruimte voor de bouw van circa 26.000 m² bedrijfsruimte, een parkeerterrein voor werknemers (6.500 m²) en ruimte voor een goede interne ontsluiting. De medewerking van gemeente is wel onder de voorwaarde dat tevens een gebied met een oppervlak van ruim 6 ha landschappelijk wordt inricht. Met deze landschappelijke inrichting worden zowel de bestaande gebouwen als de uitbreiding optimaal landschappelijk ingepast. Hierbij worden de directe zichtlijnen op de bestaande bebouwing doorbroken door de toepassing van houtwallen en boomsingels. Daarnaast wordt ruimte geboden voor de ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden in aansluiting op de bestaande natuur langs de Klaarbeek en de Verloren Beek. Deze landschappelijke inrichting is uitgewerkt in de Ontwikkelingsvisie die VMI hiervoor heeft laten opstellen door Arcadis³.

De gemeente heeft de ontwikkelingsvisie in 2014 ter inzage gelegd. Op basis van de inspraakreacties is het ontwerp aangepast. In bijlage 1 is een afbeelding van het aangepaste ontwerp opgenomen.

³ VMI GROUP Epe; uitgewerkte ontwikkelingsvisie 10 oktober 2013.

3.5 Conclusies

Samenvattend kan worden geconcludeerd:

- Verplaatsing van het huidige bedrijf naar een nieuwe locatie kost per saldo 61 miljoen euro.
- Verplaatsing van de assemblage naar een nieuwe locatie kost per saldo 48 miljoen euro.
- Splitsing van het bedrijf over twee locaties tot een inefficiënte bedrijfsvoering. Dit geldt zowel voor zowel een verplaatsing van de assemblage als voor de realisering van de uitbreidingsbehoefte op een andere locatie. Op termijn wordt hierdoor de voorsprong in innovatie en daarmee de concurrentiepositie van VMI op de wereldmarkt aangetast, waardoor de continuïteit van het bedrijf in gevaar komt.
- De voor uitbreiding benodigde ruimte van 5 a 6 hectare is beschikbaar aansluitend aan de bestaande locatie in Epe, VMI is bereid daarnaast ruim 6 hectare landschappelijk inrichten ten behoeve van een zorgvuldige inpassing van de bedrijfslocatie in het buitengebied.

Op basis hiervan heeft VMI geconcludeerd dat uitbreiding van de bestaande locatie noodzakelijk is om de groei conform de wensen en eisen die VMI aan het productieproces stelt mogelijk te maken.

4 TREDE 3 - BEREIKBAARHEID

Uit de vergelijking van de opties in hoofdstuk 3 blijkt dat verplaatsing van VMI in zijn geheel of verplaatsing van de assemblage niet haalbaar is. Ook blijkt dat splitsing van het bedrijf over twee locaties niet haalbaar is. Daarom is voor de uitwerking van trede 3 van de bereikbaarheid van de bestaande locatie onderzocht.

De verkeersaantrekkende werking van VMI bestaat uit twee verkeerstromen:

1. Vrachtverkeer voor de aanvoer van onderdelen en materialen en de afvoer van geassembleerde productielijnen.
2. Personenverkeer voor werknemers en bezoekers.

Vrachtverkeer

Het grootste deel van de vrachtwagenbewegingen (meer dan 90 %) wordt veroorzaakt door de aanvoer van onderdelen en materialen. De herkomst hiervan is zeer divers. Toeleveranciers zijn gevestigd in heel Europa. De aanvoer anders dan per vrachtwagen is dan ook niet realistisch.

De afvoer van geassembleerde productielijnen vindt minder dan 1 maal per maand plaats. De afvoer vindt plaats door middel van vrachtwagens met zeecontainers naar een containerhaven. Van daar uit worden de containers naar de afnemer verscheept.

Personenverkeer

Het grootste deel van het personenverkeer (meer dan 90 %) bestaat uit werknemers. Gezien de herkomst van de werknemers is voor een deel van de werknemers woon-werkverkeer met openbaar vervoer of langzaam verkeer mogelijk.

Ontsluiting locatie

De locatie in Epe is voor VMI momenteel matig ontsloten. De ontsluiting voor wegverkeer verloopt via het buitengebied van Epe. Een ontsluiting per openbaar vervoer ontbreekt. De ontsluiting voor langzaam verkeer uit kern Ede is echter goed.

Met de uitbreiding van VMI wordt ook de bereikbaarheid aanzienlijk verbeterd:

- Voor wegverkeer wordt een directe verbinding naar de N309 gerealiseerd. Via deze verbinding zijn de A50 en de A28 direct bereikbaar.
- Voor openbaar vervoer is een bushalte in de sneldienst van Apeldoorn naar Zwolle voorzien.
- Voor het langzaam verkeer is in de directe omgeving een snelfiets verbinding met Apeldoorn en Hattem voorzien.

De nieuwe aansluiting op de N309 en de nieuwe bushalte worden gerealiseerd in samenwerking met VMI. De realisering van deze nieuwe aansluiting is niet voorzien in het geval de locatie van VMI in Epe niet wordt uitgebreid. In dat geval zal de bestaande ontsluiting via het buitengebied blijven bestaan. Aandachtspunt hierbij is dat deze ontsluitingsroute de snelfietsroute kruist, waardoor een verkeersonveilige situatie ontstaat.

5 CONCLUSIES

Met het onderzoek naar de opties om de uitbreiding van VMI mogelijk te maken is zoals weergegeven in dit rapport, is recht gedaan aan de ladder van duurzame verstedelijking zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het besluit ruimtelijke ordening:

Trede 1: behoefte.

In hoofdstuk 2 beschreven dat in de Cleantech Regio In het RPW Cleantech Regio is bepaald dat Solitair gelegen bedrijven (niet gelegen op een bedrijventerrein) buiten RPW vallen.

Aansluitend is in hoofdstuk 2 is de behoefte aan uitbreidingsruimte voor VMI beschreven. Deze uitbreidingsbehoefte bestaat uit ruimte voor de bouw van 26.000 m² bedrijfsruimte, 6.500 m² parkeerruimte en voldoende ruimte voor een goede interne ontsluiting.

Trede 2: aanbod in bestaand stedelijk gebied

In hoofdstuk 3 is het aanbod in de Cleantech Regio en de omliggende regio's beschreven. Alhoewel er in oppervlak voldoende aanbod beschikbaar blijkt, is dit aanbod voor VMI niet geschikt. Verplaatsing van het hele bedrijf leidt tot een desinvestering van 61 miljoen euro. Verplaatsing van de assemblage leidt tot een desinvestering van 48 miljoen euro. Voorts leidt opdelen van het bedrijf tot een inefficiënte bedrijfsvoering vanwege de sterke verwevenheid van de verschillende bedrijfsonderdelen R&D, ontwerp, assemblage en het testen van geassembleerde productielijnen. Opdelen van het bedrijf over meerdere locaties leidt op termijn tot een verlies innovatiekracht en daarmee van verlies van de sterke positie van VMI op de wereldmarkt.

De conclusie is dat uitbreiding van de bestaande locatie nodig is om te kunnen blijven voldoen aan de gewenste en benodigde bedrijfsvoering.

Trede 3: Bereikbaarheid

Voor het transport van vracht is multimodaal transport geen optie. De aanvoer van goederen bestaat uit een groot aantal stromen met een diverse herkomst. De afvoer van goederen vindt incidenteel plaats. Omdat een nieuwe ontsluiting op de N309 is voorzien is de locatie voor vrachtverkeer goed bereikbaar.

Voor het personenvervoer van werknemers biedt het transport per openbaar vervoer en langzaam verkeer een alternatief voor het autoverkeer. De ontsluiting van de locatie per openbaar vervoer en voor langzaam verkeer biedt hiervoor de mogelijkheid.

Conclusie Ladder voor duurzame verstedelijking

Op grond van de resultaten in dit rapport wordt geconcludeerd dat de locatieafweging voor het uitbreiden van VMI op de huidige locatie in Epe op een zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden op basis van de Ladder voor duurzame verstedelijking en hiermee wordt voldaan aan de gewenste duurzame ruimtelijke kwaliteit.

BIJLAGE 1: ONTWERP LOCATIE VMI



COLOFON

LADDER DUURZAME VERSTEDELIJ KING

KLANT
VMI Epe

AUTEUR
Maurice Gemmeke

PROJECTNUMMER
C05057.000110

DATUM
3 april 2019

STATUS
Definitief

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com