

Ministerie van Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**

Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Bezoekadres

Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres

Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Factuuradres

Postbus 16180
2500 BD Den Haag

Overheidsidentificatienr

00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/eleni

Datum 25 oktober 2012
Betreft Stand van zaken NedCar

Geachte Voorzitter,

Op 15 februari van dit jaar hebben de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) en ik met uw Kamer gesproken over de voorgenomen sluiting van NedCar. In dat overleg heeft de Kamer met een overgrote meerderheid motie Smeets (29 826, nr. 39) aangenomen, waarin de regering wordt opgeroepen om zich tot het uiterste in te spannen voor het behoud van NedCar.

Het afgelopen halfjaar is herhaaldelijk gevraagd wat de stand van zaken was in de verschillende gesprekken die betrokken partijen met elkaar voerden. Daarop kon toen helaas geen antwoord worden geven, omdat voortijdige mededelingen de onderhandelingen hadden kunnen schaden. Maar nu kunnen we gelukkig vaststellen dat de onderhandelingen met succes zijn afgerond, waardoor NedCar aan een nieuwe toekomst kan beginnen.

Hierbij informeer ik u, mede namens de staatssecretaris van SZW, over de hoofdlijnen van de overeenkomsten die betrokken partijen met elkaar hebben gesloten, de beoordeling van deze overeenkomsten, de overgangperiode en de rol van de overheid.

De hoofdlijnen van de overeenkomst

Per 14 december 2012 wordt NedCar een onafhankelijk autoproducent en zal onder de naam VDL Nedcar in opdracht van derden auto's gaan produceren. De eerste klant wordt BMW, die extra capaciteit zoekt voor de productie van de MINI. BMW wil dit uitbesteden en daarom nadrukkelijk geen eigenaar worden van NedCar. Nu de VDL Groep NedCar heeft overgenomen van Mitsubishi Motors Corporation (MMC) kan dit scenario werkelijkheid worden.

De toekomststrategie van VDL Nedcar wordt gebaseerd op de transformatie tot een onafhankelijke "Vehicle Contract Manufacturer" (VCM) die in opdracht van derden auto's produceert en assembleert. Naast de voorbereiding van de fabriek op de productie van de MINI zal ook geïnvesteerd worden in een ombouw van de fabriek waarmee VDL Nedcar flexibeler kan produceren en daarmee meerdere klanten tegelijk kan bedienen.

De overeenstemming die is bereikt over de toekomst van NedCar bestaat uit de volgende onderdelen: de verkoop van (de aandelen van) NedCar door MMC aan de VDL Groep uit Eindhoven, een contract van BMW met VDL Nedcar over de productie van auto's en overeenstemming met de bonden over met name de overgangsfase tussen beëindiging van de productie voor MMC tot de opstart van de nieuwe productie.

Ons kenmerk

DGBI-TOP / 12342553

Omdat min of meer gelijktijdig overeenstemming moest worden bereikt over alle drie onderdelen, waren de onderhandelingen complex. Ze stonden ook nog onder aanzienlijke tijdsdruk door de aangekondigde sluiting van NedCar eind dit jaar. Mede door de constructieve opstelling van MMC heeft de VDL Groep met MMC overeenstemming bereikt over de overname van NedCar. Tevens blijft een aanzienlijk deel van de gelden die NedCar had gereserveerd voor het Sociaal Plan, als werkkapitaal achter bij VDL Nedcar. Voorwaarde is dat de VDL Groep de verantwoordelijkheid voor de circa 1500 arbeidsplaatsen overneemt.

Parallel aan de gesprekken over een overname werkte het Nederlandse management van NedCar in afstemming met BMW aan een solide business case voor de productie van de MINI. Het zal gaan om aanzienlijke productieaantallen, waardoor voor de komende jaren de werkgelegenheid is veiliggesteld. BMW heeft daarnaast aangegeven de overeenkomst met VDL Nedcar te zien als de start van een langdurige en succesvolle samenwerkingsrelatie. BMW is voornemens om de productie verder uit te breiden indien de vraag naar de MINI blijft toenemen en VDL Nedcar goed presteert.

Het rondkomen van de overeenkomst vereiste ook overeenstemming met de bonden en de ondernemingsraad. Deze hebben hun verantwoordelijkheid genomen en de ontwerpovereenkomst met een positief advies voorgelegd aan hun achterban, die hiermee heeft ingestemd.

Beoordeling

In het kader van de onderhandelingen, zijn op verschillende momenten vragen neergelegd bij de overheid en verzoeken tot ondersteuning gedaan. Om onze positie te kunnen bepalen, heb ik een Commissie van Wijzen ingesteld met als taak de betrokken overheden te adviseren over de business case. Deze commissie bestond uit voorzitter Jan Zuidam en de leden Jan van den Belt, Ben Dankbaar, Nort Liebrand en Jan Mengelers.

De Commissie heeft op 28 juni 2012 haar advies uitgebracht. De belangrijkste punten uit het advies zijn dat de Commissie de strategie van NedCar om zich te ontwikkelen tot VCM een juiste keuze acht en dat het scenario met BMW als zeer gerenommeerde (eerste) klant en VDL als sterke Nederlandse aandeelhouder een aantrekkelijk perspectief biedt voor de middellange termijn. Daarnaast is de commissie van mening dat het business plan realistisch en financieel conservatief is en solide onderbouwd. Als conclusie geeft de Commissie een positief advies af over de business case, die in haar ogen een aantrekkelijke en kansrijke propositie biedt voor alle betrokken partijen en voor de (maak)industrie in Nederland. De overheden hebben dit advies overgenomen als uitgangspunt voor de opstelling in verdere gesprekken met betrokken partijen.

De overgangperiode

In een vroeg stadium van de gesprekken is vastgesteld dat de periode tussen het vertrek van MMC per eind 2012 en de opstart van de productie van BMW in de loop van 2014, het grootste probleem zou zijn. Aanvankelijk zou een gat in de productie moeten worden overbrugd van bijna 2 jaar. Dit gat is kleiner geworden nu BMW besloten heeft de productie met enkele maanden naar voren te halen.

Deze overbruggingsperiode is nodig om de fabriek om te bouwen en gereed te maken voor haar nieuwe toekomst als VCM en voor de productie van de MINI in het bijzonder. Er is door betrokken overheden en in het bijzonder door het UWV naar een oplossing gezocht voor deze overbrugging, die past binnen de bestaande wet- en regelgeving. Die oplossing is uiteindelijk gevonden in het ontslag van de medewerkers van NedCar, met de toezegging van NedCar en VDL dat ze weer in dienst worden genomen zodra de productie wordt opgestart. De inkomsten van de ontslagen medewerkers zullen gedurende de periode van het ontslag worden aangevuld door VDL NedCar tot het normale niveau. Omdat de bestaande regels van toepassing zijn, moeten de medewerkers van NedCar wel actief zoeken naar en beschikbaar zijn voor vervangend werk.

Circa 300 medewerkers komen gelijk weer in dienst bij VDL Nedcar voor de ombouw van de fabriek en een aanzienlijk aantal gaat mogelijk tijdelijk aan de slag bij BMW fabrieken in Duitsland en Engeland. Daarnaast is de gemeente Sittard-Geleen voornemens om vrijwilligerswerk – met behoud van uitkering - te organiseren voor een groep van circa 250 NedCar medewerkers die een grotere afstand tot de arbeidsmarkt hebben. Voor overige medewerkers wordt een servicecentrum opgericht om ze te begeleiden naar tijdelijk ander werk.

Investerings naar de toekomst

Met BMW als eerste klant en VDL als eigenaar is een stevige basis gelegd voor de strategische koerswijziging waarin NedCar zich transformeert tot een onafhankelijke VCM die voor diverse autoproducenten voertuigen kan produceren. Hiervoor is een uitgebreid investeringsprogramma nodig. NedCar heeft het Rijk (EL&I) en provincie Limburg gevraagd om daarin te ondersteunen.

Zuid-Limburg is een aandachtsgebied binnen Europa. Voor dergelijke gebieden hebben overheden extra mogelijkheden voor ondersteuning van investeringen van bedrijven. Dit soort steun wordt "regionale steun" genoemd. Omdat de strategie van NedCar past in het beleid van het duurzaam versterken van de Nederlandse economie en omdat het een substantiële bijdrage levert aan de werkgelegenheid in provincie Limburg hebben EL&I en Limburg samen maximaal € 6,5 mln. (ieder € 3,25 mln.) steun toegezegd. Dit is nog onder voorbehoud van goedkeuring door de Europese Commissie. Daarnaast is door de Provincie en EL&I (ieder voor een gelijk deel) een overheidsgarantie op een bancaire lening toegezegd van 50% tot een maximum van € 50 mln. Op mijn begroting valt dat onder de GO-faciliteit.

Rol van de overheid

Samen met de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, gedeputeerde Economische Zaken van de provincie Limburg en het college van B&W van de gemeente Sittard-Geleen, hebben wij ons ingezet voor het behoud van NedCar. Het overleg tussen de partijen die een rol zouden spelen bij de doorstart van NedCar verliep over het algemeen goed. Op momenten waarbij de onderhandelingen minder vlot verliepen ben ik verschillende keren benaderd door partijen met het verzoek om te interveniëren. Ook heb ik partijen regelmatig zelf benaderd om het belang van een goede afloop van de onderhandelingen te benadrukken.

Daarnaast is een concreet pakket van maatregelen aangeboden. Hierboven zijn diverse maatregelen beschreven die met medewerking van de staatssecretaris van SZW, de Provincie, de gemeente en het UWV tot stand zijn gekomen om de overbrugging mogelijk te maken. Daarnaast hebben SZW, EL&I en gemeente Sittard-Geleen ieder € 100.000 toegezegd voor het op te richten servicecentrum en coördineert SZW een aanvraag voor middelen uit het European Global Fund (EGF) ten behoeve van cofinanciering van elementen uit de transitiefase.

Tot slot

De doorstart van NedCar kan als een succes van een nieuwe aanpak in het industriebeleid worden beschouwd. De tijd waarin bedrijven op de been werden gehouden met grote subsidies is al langere tijd voorbij. Maar de doorstart van NedCar en de rol die de overheid daarbij gespeeld heeft, toont aan dat het ook anders kan. Zonder marktpartijen die willen investeren in de toekomst van de onderneming en een solide business case gaat zo iets niet en heeft overheidssteun in welke vorm dan ook geen zin. Zijn deze elementen wel aanwezig dan kan de rol waarbij de overheid zich opstelt tussen de partijen als bemiddelaar en katalysator, een belangrijke bijdrage leveren aan het uiteindelijke succes. Dit is ook een van de lessen voor de overheid als het in de toekomst wordt geconfronteerd met vergelijkbare gevallen.

Tenslotte mag benadrukt worden dat de samenwerking van Rijk, UWV, Provincie en Gemeente zeer goed heeft gefunctioneerd en dat ook dit een positieve bijdrage heeft geleverd aan de succesvolle uitkomst. Ik ben er trots op dat we de hoop voor een goede toekomst voor NedCar nooit op hebben gegeven. Dankzij deze inzet is het ons gelukt om minimaal 1.500 banen voor Limburg en Nederland te behouden.

(w.g.) drs. M.J.M. Verhagen
Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie