

Vergaderjaar 2020–2021

**29 826**

**Industriebeleid**

**Nr. 127**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 23 december 2020

De vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat over de brief van 15 oktober 2020 over «VDL Nedcar: geen vervolgorder BMW» (Kamerstuk 29 826, nr. 122).

De vragen en opmerkingen zijn op 12 november 2020 aan de Minister van Economische Zaken en Klimaat voorgelegd. Bij brief van 15 december 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Renkema

De adjunct-griffier van de commissie,  
Yaqut

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
<b>II Antwoord / Reactie van de Minister</b>	<b>4</b>

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie vragen of er al vooruitgang zit in de gesprekken met potentiële opdrachtgevers voor VDL Nedcar. Deze leden lezen in de brief dat de Minister volle medewerking zal bieden in de zoektocht naar een tweede klant via The Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), consulaten en ambassades. Kan de Minister hier verder over uitweiden? Hoe ziet deze medewerking er volgens hem uit? Welke andere mogelijkheden bestaan er voor het kabinet om VDL Nedcar te helpen?

De leden van de VVD-fractie hebben daarnaast de vraag hoe het kabinet ervoor zorgt dat bedrijven zoals VDL Nedcar zo min mogelijk last hebben van oneerlijke concurrentie van bedrijven die staatssteun ontvangen. Heeft de investeringstoets van het kabinet hier invloed op?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorliggende brief. Zij hebben daarover de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat VDL Nedcar in Born is gevestigd. Kan de Minister kwantificeren wat VDL Nedcar betekent voor de regionale werkgelegenheid? Voor hoeveel directe en indirecte banen zorgt het bedrijf? Hoeveel gezinnen zijn er voor hun dagelijkse boterham van afhankelijk? Wat is daarnaast de overige toegevoegde waarde van het bedrijf voor Zuid- en Midden-Limburg, bijvoorbeeld als het gaat om leefbaarheid?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister uiteen zou kunnen zetten hoe VDL Nedcar bijdraagt aan het huidige verdienvermogen van Nederland en kan bijdragen aan ons toekomstige verdienvermogen. Denkt de Minister dat het mogelijk is om tot een toekomstig lange termijnplan voor VDL Nedcar te komen, bijvoorbeeld gericht op nieuwe mobiliteit? Wat is daar in zijn ogen voor nodig?

De leden van de CDA-fractie vragen welke lessen anno 2020 kunnen worden getrokken uit de situatie rondom VDL Nedcar in 2012. Welke overeenkomsten ziet de Minister? Op welke manieren en momenten zijn personeelsvertegenwoordigingen thans bij het proces betrokken? Hoe kijken werknemers aan tegen de situatie bij VDL Nedcar, zowel nu als gericht op de toekomst? Kan de Minister bevestigen dat een goede en volledige informatievoorziening richting het personeel geborgd is? Vindt de Minister met deze leden dat alle generaties werknemers onderdeel behoren te zijn van een oplossing voor VDL Nedcar?

De leden van de CDA-fractie merken op dat Nedcar in 2011 een taskforce heeft opgericht, met daarin vertegenwoordigers van Nedcar, een vertegenwoordiger van de ondernemingsraad en de bonden en vertegenwoordigers van het toenmalige Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (het dienstonderdeel NFIA). Is de Minister bereid opnieuw een dergelijke taskforce in het leven te roepen? Zo nee, waarom niet?

Kan de Minister ingaan op de huidige stand van zaken met betrekking tot de (diplomatieke) acties die van kabinetswege lopen om doorontwikkeling van VDL Nedcar in Born, o.a. door het aantrekken van nieuwe klanten, mogelijk te maken, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Welke contactmomenten zijn er tot dusver geweest tussen Den Haag en VDL Nedcar/Provincie Limburg? Wat was de uitkomst van die gesprekken? Welke Ministers zijn betrokken? Hoe zijn betrokken gemeenten aangehaakt? Erkent de Minister dat er aandacht moet zijn voor de sociaaleconomisch kwetsbare positie van de regio rondom VDL Nedcar?

De leden van de CDA-fractie merken op dat op 10 november 2020 de Kamer met algemene stemmen de gewijzigde motie van het lid Graus c.s. over een integraal plan voor de doorontwikkeling van VDL Nedcar aangenomen.<sup>1</sup> Kan de Minister schetsen hoe en op welke termijn het kabinet deze motie gaat uitvoeren?

De motie ziet op een forse verduurzamingsopgave op langere termijn. Welke stappen zijn het Ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) daarnaast bereid op korte termijn te zetten? Klopt het dat er nog steeds een financieringsvraagstuk ligt aangaande de aanleg van een randweg? Is het juist dat hiervoor een Rijksbijdrage van 10 miljoen euro is gevraagd, waarbij 5 miljoen euro van EZK en 5 miljoen euro van IenW? Hebben de leden van de CDA-fractie het goed begrepen dat inmiddels 2,5 miljoen euro door EZK is toegezegd en er met IenW gesprekken lopen, maar er nog geen toezegging ligt? Verwacht de Minister dat deze cofinanciering alsnog rond gaat komen richting het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)? Hoezeer past cofinanciering in de uitvoering van de aangenomen motie van het lid Amhaouch c.s. over steun voor de maakindustrie in de herstelfase na de coronacrisis?<sup>2</sup>

Is de Minister het tenslotte eens met de leden van de CDA-fractie dat doorontwikkeling van VDL Nedcar in Born alleen kans van slagen heeft als ter plekke de juiste randvoorwaarden hiervoor aanwezig zijn, en dat een goede bereikbaarheid en infrastructuur daarbij essentieel zijn? Kan de Minister aangeven of hij net als deze leden vindt dat uitbreiding op korte termijn VDL Nedcars positie voor het aantrekken van nieuwe klanten op langere termijn vergroot?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie**

De leden van de D66-fractie betreuren het bericht dat de productie van de Mini Countryman en de BMW XI in Nederland beëindigd zal worden. Deze leden vragen de Minister naar de redenen van deze beëindiging.

De leden van de D66-fractie benadrukken dat dit een grote tegenslag is voor zowel de 5000 medewerkers als voor de regionale economie in Limburg. Deze leden vragen welke manier het Rijk zich gaat inzetten om de klap voor de regionale economie op te vangen? Welke rol kan het Rijk spelen in de zoektocht naar nieuwe werkzaamheden voor VDL Nedcar en haar medewerkers?

<sup>1</sup> Kamerstuk 35 570 XIII, nr. 70.

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 438, nr. 9.

## II Antwoord / reactie van de Minister

### Vragen van de VVD-fractie

1

Zit er al vooruitgang in de gesprekken met potentiële opdrachtgevers?

Antwoord

Ik kan geen mededelingen doen over actuele casussen rond individuele bedrijven. Dit omwille van de bedrijfsvertrouwelijkheid en ook omdat voortijdige mededelingen het acquisitietraject kunnen schaden. Stille diplomatie is in deze fase het meest effectief.

2

Kan de Minister verder uitweiden over de medewerking in de zoektocht naar een tweede klant, via The Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), consulaten en ambassades?

Antwoord

Het NFIA en het postennetwerk leggen contacten, regelen entrees en geven achtergrondinformatie. Dit doen ze op verzoek van en in nauw overleg met VDL Nedcar.

3

Welke andere mogelijkheden bestaan er voor het kabinet om Nedcar te helpen?

Antwoord

Het kabinet is en blijft zeer gecommitteerd om VDL Nedcar te helpen; de lijnen zijn kort en VDL Nedcar en de rijksoverheid hebben nauw contact. VDL Nedcar werkt nu aan de commerciële aanpak. Op basis daarvan werken VDL en centrale en decentrale overheden en andere relevante partijen verder.

4

Hoe zorgt het kabinet ervoor dat bedrijven zoals VDL Nedcar zo min mogelijk last hebben van oneerlijke concurrentie van bedrijven die staatssteun ontvangen. Heeft de investeringstoets van het kabinet hier invloed op?

Antwoord

De afgelopen twee jaar heeft het kabinet zich in Europa hard gemaakt voor een gelijkspelveld-instrument.<sup>3</sup> Bedrijven die actief zijn op de interne markt en die door overheidssteun oneerlijk concurreren met EU-ondernemers, vormen namelijk in toenemende mate een probleem. Afgelopen juni heeft de Europese Commissie een witboek gepresenteerd over het gelijktrekken van het spelveld op de interne markt in relatie tot overheidssubsidies uit derde landen. Dit witboek bouwt voort op het Nederlandse voorstel, dat in het witboek ook expliciet wordt genoemd. In de kabinetsappreciatie van het witboek<sup>4</sup>, die op 25 september jl. naar de Kamer is gestuurd, is aangegeven dat Nederland uitkijkt naar wetgevende voorstellen op dit terrein en dat er nog vragen leven die in de verdere uitwerking aan de orde zouden moeten komen. Ten aanzien van deze punten worden momenteel nadere gesprekken gevoerd met de Europese

<sup>3</sup> Brief Kabinetsinzet voor het realiseren van een gelijk spelveld op de Europese interne markt voor alle ondernemingen (level playing field instrument), 2 december 2019 (Kamerstuk 21 501-30, nr. 470).

<sup>4</sup> Kabinetsappreciatie witboek buitenlandse subsidies op de interne markt, 25 september 2020 (Kamerstuk 22 112, nr. 2917).

Commissie. Momenteel vindt vanuit de Commissie een impact assessment plaats en de verwachting is dat de Commissie in het tweede kwartaal van 2021 met concrete voorstellen zal komen.

De investeringstoets van het kabinet heeft geen invloed op oneerlijke concurrentie door bedrijven die staatssteun ontvangen. Deze toets is gericht op het mitigeren van risico's voor de nationale veiligheid als gevolg van mogelijke (buitenlandse) investeringen in een onderneming die actief is in de vitale infrastructuur of op het gebied van hoogwaardige sensitieve technologie. Daar is in het geval van VDL Nedcar geen sprake van.

### **Vragen van de CDA-fractie**

5

Kan de Minister kwantificeren wat VDL Nedcar betekent voor de regionale werkgelegenheid? Voor hoeveel directe en indirecte banen zorgt het bedrijf?

6

Wat is de toegevoegde waarde van VDL Nedcar voor Zuid- en Midden-Limburg, bijvoorbeeld als het gaat om leefbaarheid?

7

Kunt u uiteenzetten hoe VDL Nedcar bijdraagt aan ons huidige en toekomstig verdienvermogen?

Antwoord op vragen 5, 6 en 7

Bij VDL Nedcar werken momenteel circa 4600 werknemers, waarvan het overgrote deel afkomstig is uit Limburg. Bovendien leidt de aanwezigheid van de fabriek tot een significant aantal (exacte cijfers zijn inherent lastig vast te stellen) indirecte banen in de regio, onder meer bij toeleverende industrie, de diensten- en transportsector en de lokale en regionale detailhandel. VDL Nedcar is daarmee een van de grootste werkgevers in Zuid-Limburg en een belangrijke factor in de Limburgse economie. Het is de ambitie van VDL Nedcar om met de uitbreidingsplannen van de fabriek de structurele werkgelegenheid te verankeren op 6500 medewerkers.

De afgelopen maanden heeft als gevolg van de coronacrisis een stijging plaatsgevonden van het aantal mensen dat werkloos is geworden. In Limburg zijn er na het derde kwartaal 2020 ongeveer 20.000 mensen met een WW-uitkering, waar dat vorig jaar nog 15.000 mensen betrof. Met name de doelgroepen jongeren en mensen met een lager opleidingsniveau worden hierbij geraakt. Mede gezien deze ontwikkeling is bestending van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar van groot belang voor de regionale arbeidsmarkt en daarmee de leefbaarheid van het gebied.

8

Denkt u dat het mogelijk is om tot een toekomstig lange termijnplan voor VDL Nedcar te komen, bijvoorbeeld gericht op nieuwe mobiliteit? En wat is daar voor nodig?

Antwoord

De automotive sector is flink in beweging, mede gedreven door de trend naar duurzame mobiliteit en de daarmee samenhangende elektrificatie van voertuigen en duurzame productie van voertuigen. Deze trends leiden tot kansen en bedreigingen waar autofabrikanten op in zullen moeten spelen met oog op de lange termijn. Dit geldt vanzelfsprekend ook VDL Nedcar. Daar worden nu plannen voor ontwikkeld.

9

Welke lessen kunnen getrokken worden uit de situatie rondom VDL Nedcar in 2012, welke overeenkomsten zijn er?

Antwoord

De lessen die het kabinet en betrokken partijen destijds trokken uit de gezamenlijke inspanning voor het behoud van VDL Nedcar zijn beschreven in de brief «Stand van zaken NedCar» (Kamerstuk 29 826, nr. 45) van 25 oktober 2012:

«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 zoiets 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.»

«Tenslotte mag benadrukt worden dat de samenwerking van Rijk, UWV, Provincie [Limburg] en gemeente [Sittard-Geleen] zeer goed heeft gefunctioneerd en dat ook dit een positieve bijdrage heeft geleverd aan de succesvolle uitkomst.»

Deze lessen zijn onverminderd relevant bij bedrijfscasussen waar de overheid bij betrokken is. Samen met de andere betrokken partijen wordt gezocht naar een integrale aanpak, waarbij iedere partij slagvaardig en in vertrouwen kan acteren en haar competenties kan inzetten.

Ook in de huidige situatie rond VDL Nedcar hebben de partijen elkaar alweer gevonden en wordt de eerste hulp inmiddels geboden. Een integraal plan van aanpak is in ontwikkeling. De betrokkenheid en rol van de overheden is daar onderdeel van.

10

Hoe en op welke momenten zijn personeelsvertegenwoordigingen thans bij het proces betrokken? Hoe kijken werknemers aan tegen de situatie bij VDL Nedcar, zowel nu als gericht op de toekomst? Kan de Minister bevestigen dat een goede en volledige informatievoorziening richting het personeel geborgd is? Vindt de Minister met deze leden dat alle generaties werknemers onderdeel behoren te zijn van een oplossing voor VDL Nedcar?

Antwoord

Het is aan VDL Nedcar en het past bij verantwoordelijk ondernemerschap om personeel goed geïnformeerd en betrokken te houden bij de ontwikkelingen. Ik heb de indruk dat het bedrijf dit goed invult.

11

Nedcar heeft in 2011 een taskforce opgericht, met daarin vertegenwoordigers van Nedcar, OR, bonden en het toenmalige EZLI (NFIA). Is de Minister bereid opnieuw een dergelijke taskforce in het leven te roepen, zo nee waarom niet?

Antwoord

Het is in de eerste plaats aan VDL Nedcar om de aanpak verder uit te werken en aan te geven wat daarvoor nodig is. Als VDL Nedcar een taskforce in het leven gaat roepen, dan is mijn ministerie vanzelfsprekend bereid om daar actief aan deel te nemen.

12

Kan de Minister ingaan op de huidige stand van zaken met betrekking tot de (diplomatieke) acties die van kabinetswege lopen om doorontwikkeling van VDL Nedcar mogelijk te maken?

Antwoord

Zie mijn antwoord op vraag 1.

13

Welke contactmomenten zijn er tot dusver geweest tussen Den Haag en VDL Nedcar/provincie Limburg? Wat was de uitkomst van die gesprekken? Welke Ministers zijn betrokken? Hoe zijn gemeenten aangehaakt?

Antwoord

Het kabinet is over het algemeen terughoudend met het geven van informatie over ontwikkelingen rond actuele bedrijfscasussen en de daarbij betrokken partijen, omwille van de vertrouwelijkheid en om het proces niet te schaden. Wat ik hier wel over kan zeggen is dat VDL op 18 september jl. contact heeft gezocht met het kabinet over de lopende contractonderhandelingen met BMW. Vanaf dat moment is met grote regelmaat en op alle niveaus overlegd met VDL Nedcar en dat contact is nog steeds intensief. Ook met de provincie Limburg is regelmatig contact geweest, met name over de gebiedsontwikkeling van de uitbreiding van de fabriek. De betreffende gemeenten in het gebied (Sittard-Geleen en Echt-Susteren) zijn ook bij de gebiedsontwikkeling betrokken. Vanuit het kabinet is het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) het eerste aanspreekpunt voor VDL Nedcar en waar relevant zijn andere departementen bij het proces betrokken.

14

Erkent de Minister dat er aandacht moet zijn voor de sociaaleconomische positie van de regio rondom VDL Nedcar?

Antwoord

De maatschappelijke impact op de regio van VDL Nedcar gaat breder dan de directe werkgelegenheid voor de 4600 medewerkers, zoals beschreven in het antwoord op de vragen 5, 6 en 7. Het kabinet heeft dan ook haar volle medewerking toegezegd aan VDL Nedcar om oplossingen te vinden voor het behoud van de fabriek en de werkgelegenheid voor de regio.

15

Kan de Minister schetsen hoe en op welke termijn het kabinet de gewijzigde motie van het lid Graus<sup>5</sup> c.s. gaat uitvoeren? De motie ziet op een forse verduurzamingsopgave op langere termijn. Welke stappen zijn het Ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK) en van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) daarnaast bereid op korte termijn te zetten?

Antwoord

Het kabinet heeft aan VDL Nedcar toegezegd zich actief in te zetten voor het behoud van de fabriek en de werkgelegenheid. Het kabinet zet daartoe de nauwe contacten met VDL Nedcar en andere betrokken partijen voort en het Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA) is intensief

---

<sup>5</sup> Motie Graus:

Overwegende het sociaal-maatschappelijke en financieel-economische belang van VDL Nedcar voor Nederland, Limburg in het bijzonder, waaronder de bestaanszekerheid van duizenden werknemers en hun gezinnen;

Verzoekt de regering, met VDL Nedcar, de provincie Limburg, betrokken gemeenten, kennis- en onderwijsinstellingen te helpen met een integraal plan voor de doorontwikkeling.

betrokken bij het acquisitietraject naar nieuwe opdrachtgever(s). Ten aanzien van de gebiedsontwikkeling rond de Nedcar fabriek heeft het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) voorwaardelijk 6,8 miljoen euro toegezegd aan de oorspronkelijke plannen van 41 miljoen euro. Als de additionele randweg om het bedrijventerrein van VDL Nedcar ook doorgaat draagt EZK 2,5 miljoen euro bij aan de meerkosten van 22 miljoen euro. IenW draagt bij met een betere aansluiting van VDL Nedcar op de A2, hetgeen de bereikbaarheid van VDL Nedcar ten goede komt. Bovendien is IenW bereid om onder voorwaarden 5 miljoen euro bij te dragen aan het totaalplan. Een integraal plan van aanpak is in ontwikkeling. Op basis daarvan werken VDL en centrale en decentrale overheden en andere relevante partijen verder.

16

Klopt het dat er nog steeds een financieringsvraagstuk ligt aangaande de aanleg van een randweg? Is het juist dat hiervoor een Rijksbijdrage van 10 miljoen euro is gevraagd, waarbij 5 miljoen euro van EZK en 5 miljoen euro van IenW? Hebben de leden van de CDA-fractie het goed begrepen dat inmiddels 2,5 miljoen euro door EZK is toegezegd en er met IenW gesprekken lopen, maar er nog geen toezegging ligt? Verwacht de Minister dat deze cofinanciering alsnog rond gaat komen richting het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

Antwoord

De provincie Limburg heeft inderdaad een bijdrage aan het Rijk heeft gevraagd van 10 miljoen euro voor de aanleg van een randweg. Het Ministerie van EZK draagt hier 2,5 miljoen euro aan bij. Het Ministerie van IenW heeft in het bestuurlijk overleg MIRT Zuid-Nederland aangegeven bereid te zijn om onder voorwaarden 5 miljoen euro bij te dragen aan het totaalplan.

17

Hoezeer past cofinanciering in de uitvoering van de aangenomen motie van het lid Amhaouch c.s. over steun voor de maakindustrie in de herstelfase na de coronacrisis?

Antwoord

In zijn algemeenheid is cofinanciering een mogelijk instrument als het gaat om steun aan de maakindustrie, onder strikte voorwaarden. In hoeverre dat voor VDL Nedcar een geschikt instrument kan zijn valt nu nog niet te zeggen. Dit is afhankelijk van de mogelijkheden die zich aandienen voor VDL Nedcar en vervolgens van de vraag of overheidssteun in de vorm van cofinanciering nodig, passend en legitiem is.

18

Is de Minister het tenslotte eens met de leden van de CDA-fractie dat doorontwikkeling van VDL Nedcar in Born alleen kans van slagen heeft als ter plekke de juiste randvoorwaarden hiervoor aanwezig zijn, en dat een goede bereikbaarheid en infrastructuur daarbij essentieel zijn? Kan de Minister aangeven of hij net als deze leden vindt dat uitbreiding op korte termijn VDL Nedcars positie voor het aantrekken van nieuwe klanten op langere termijn vergroot?

Antwoord

Het spreekt voor zich dat de juiste randvoorwaarden in positieve zin bijdragen aan de kansen voor VDL Nedcar om nieuwe opdrachten binnen te halen. Een goede bereikbaarheid en infrastructuur zijn factoren die potentiële opdrachtgevers zeker zullen meewegen. VDL Nedcar en de provincie Limburg zijn gezamenlijk een traject gestart voor uitbreiding van



het fabrieksterrein en infrastructurele aanpassingen rond dat terrein. Hiermee wordt het mogelijk om meerdere opdrachtgevers naast elkaar te bedienen, hetgeen bijdraagt aan de *multi-client*-strategie van VDL Nedcar. Al ruim voordat bekend werd dat BMW zich terug zou trekken is dit traject ingezet, vanuit het besef dat afhankelijkheid van één opdrachtgever het bedrijf kwetsbaar maakt.

Het Rijk heeft voorwaardelijk steun toegezegd aan de gebiedsontwikkeling (zie ook mijn antwoord op vragen 14 en 15). Over de plannen moet nog besluitvorming plaatsvinden in Limburg, de provinciale staten willen hier op 18 december a.s. een besluit over nemen.

### **Vragen van de D66-fractie**

19

De leden van de D66-fractie betreuren het bericht dat de productie van de Mini Countryman en de BMW XI in Nederland beëindigd zal worden. Deze leden vragen de Minister naar de redenen van deze beëindiging.

Antwoord

BMW Group reageert op de huidige coronapandemie met een herziening van het internationale productienetwerk. Daarbij wordt gekozen om te bouwen modellen in de eerste plaats toe te wijzen aan de eigen productie-locaties. Derhalve is ervoor gekozen om de MINI Countryman, die nu exclusief voor de wereldmarkt bij VDL Nedcar wordt gebouwd, in het eigen productienetwerk onder te brengen. Dit besluit staat los van de kwaliteit, leverbetrouwbaarheid en competitiviteit van VDL Nedcar, die juist door BMW geprezen is. BMW Group beëindigt de samenwerking met VDL Nedcar niet direct, de huidige contracten voor de productie van BMW- en MINI-modellen lopen nog een aantal jaren door.

20

Op welke manier gaat het Rijk zich inzetten om de klap voor de regionale economie op te vangen? Welke rol kan het Rijk spelen in de zoektocht naar nieuwe werkzaamheden voor VDL Nedcar en haar medewerkers?

Antwoord

Zie mijn antwoord op vraag 15.