

8

Sluiting NedCar

Aan de orde is het **debat** over de **sluiting van NedCar**.

De voorzitter:

Ik heet de beide ministers welkom. De woordvoerders maak ik erop attent dat zij een spreektijd hebben van vier minuten. Als eerste geef ik het woord aan de heer Ulenbelt, die spreekt namens de SP-fractie.

Ik stel het overigens zeer op prijs dat er zo veel belangstelling is voor dit debat.

□

De heer Ulenbelt (SP):

Voorzitter. Het is een parel, dat bedrijf daar langs de A2, op het smalste stukje Nederland in Born: NedCar. Wat doe je met een parel? Die poets je op en koester je. Daar ben je zuinig op. Het laatste wat je met een parel doet, is hem in het putje gooien. Dat is wat Tokio nu doet.

De mannen en vrouwen van NedCar zijn trots op hun werk, op hun vak en op de auto's die ze maken. Ze willen dat werk houden, en terecht! Ze zijn niet trots op hun bazen in Tokio, die alleen maar geven om winst en nog meer winst. Bazen die niet geven om 1500 mensen en hun gezinnen. Bazen die niet geven om 1500 mannen en vrouwen in de toelevering en hun gezinnen. Bazen die niet geven om – ze worden vaak vergeten – de bijna 300 mensen van de sociale werkplaatsen in de buurt die er ook hun brood mee verdienen.

Volgende week gaat de minister naar Tokio. Dat is goed. Ik vraag hem om daar de vernederende behandeling, de minachting voor het personeel aan de kaak te stellen en te veroordelen. Mensen hebben er jarenlang gewerkt, waren trouw aan het bedrijf en worden nu afgedankt.

Wat nu nodig is, is een reddingsplan. Het geld voor het sociaal plan, honderden miljoenen, zal volgende week moeten worden veiliggesteld. Dit is een dure plicht van de MMC-top aan de mannen en vrouwen van NedCar. Ik hoop dat de minister volgende week de top van MMC niet loslaat voordat ze lappen.

NedCar is een moderne fabriek, een van de modernste in Europa. Je zou kunnen zeggen dat NedCar het mooiste meisje van de klas is. Niemand snapt dat je dat mooie meisje dumpt. De minister schakelt – zo hebben we vanmiddag gehoord – nu alle ambassades in om een overnamekandidaat te zoeken. Het ministerie van deze minister is geen datingbureau, maar wij hopen dat het zal lukken om een heel mooie partner te vinden die NedCar overneemt. NedCar verdient dat. Wat mij betreft halen de ministers alles uit de kast.

Koningin Juliana opende de eerste fabriek in 1968. Koningin Beatrix opende de nieuwe fabriek in 1995. Wat mij betreft vraagt de regering ook de koningin om mee te gaan naar Tokio en in de verdere zoektocht naar een overnamepartner.

Vanochtend schreef de minister dat hij niet het braafste jongetje in de klas wil zijn. Dat is terecht. Merkel en Sarkozy hielpen hun auto-industrieën. Bel met Merkel, bel met Sarkozy: hoe hebben jullie dat gedaan, wat kan ik van jullie leren? In deze landen zorgde men ervoor dat de Euro-

pese regels werden opgerekt. Zij gingen voor het belang van de werknemers daar en hun werkgelegenheid.

Op de manifestatie van vanmiddag werd gezegd: Maxime, wees niet roomser dan de paus. Er werd bij gezegd dat zondigen mag, want daar zijn oplossingen voor. Ook de SP vindt: zondigen voor het behoud van werk is geen zonde. Het kan natuurlijk tijd kosten om een overnamekandidaat te vinden. Ik vraag de minister om alles te doen om NedCar fit te houden, de parel haar glans niet te laten verliezen. Dat kan bijvoorbeeld door het toepassen van deeltijd-WW, het verlenen van overbruggingsubsidies en alle andere mogelijke fiscale en andere ondersteuning om NedCar, mocht dat nodig zijn, door een overgangperiode heen te helpen.

Het Nederlandse parlement moet eensgezind voor en achter de mannen van NedCar staan. Minister, haal alles uit de kast en neem desnoods een Colt mee.

□

De heer Van Vliet (PVV):

Voorzitter. Het is een heel bijzonder debat vanavond. Het is een keer geen partijpolitiekdebat, maar een partijoverstijgend debat. Het is een noodkretende debat. Ik was vanmiddag ook op het Malieveld. Voor aanvang van het debat wees ik er al op dat bij mijn stoel een Mitsubishi Colt staat. Als die auto straks niet meer in Born wordt gemaakt, maar in Thailand weten wij één ding zeker: hij rolt nooit meer zo goed van de band als hij nu rolt. Dat vind ik bijzonder jammer.

Vanmiddag op het Malieveld, waar wij vooral naar NedCar-medewerkers hebben mogen luisteren, is een lijstje overhandigd met vier kernpunten waar boven staat: boodschappen-/eisenlijstje bestemd voor de minister van Economische Zaken en de Tweede Kamer. Ik zit in de Tweede Kamer en – ik kan alleen voor mijn eigen fractie spreken, niet voor de minister – ik sluit mij van harte aan bij dit lijstje. Laten wij proberen om Kamerbreed in elk geval te kijken wat wij van die vier punten binnen kunnen halen. Vanaf dit spreekgestoelte roep ik de minister op om zich ook aan te sluiten bij deze punten die zijn ingediend namens 1500 medewerkers van NedCar en hun gezinnen, maar ook namens de minstens 1000 mensen bij de toeleveranciers die ook heel hard werken voor NedCar. Daar wil ik nog eens de aandacht op vestigen.

Ik vraag de minister om het onderste uit de kan te halen om samen met Mitsubishi, Nederlandse ambassades of anderen te kijken of er een nieuwe investeerder te vinden is. Als wij daar in de loop van het jaar duidelijkheid over hebben, vraag ik hem om te bezien of in de tussenperiode zo veel mogelijk mensen voor de fabriek kunnen worden behouden. Wellicht kan een kernteam worden gevormd met zo veel mogelijk mensen eromheen dat kan kijken naar de toekomst, naar nieuwe productie in Born. Zou dat kunnen met een of andere vorm van deeltijd-WW als er uitzicht is op een nieuwe investeerder?

Wij begrijpen dat er daadwerkelijk een lening uitstaat van NedCar aan het moederbedrijf Mitsubishi. Daar is al eerder over gesproken. Als de minister naar Japan gaat, hopelijk met de premier, wil hij dan zekerstellen dat Mitsubishi opdraait voor het sociaal plan, mocht dat onverhoopt nodig zijn, maar ook dat die lening terugkomt zodat ook dat geld kan worden ingezet voor die overbruggingsperiode?

Ik spreek hier niet alleen namens mijn partij, maar zeker ook als Limburger. Ik hoop dat NedCar blijft.

Smeets



Mevrouw **Smeets** (PvdA):

Voorzitter. Het was een overval op een ijsskoude maandagmorgen rond de klok van half zes. Mitsubishi bracht toen het slechte nieuws naar buiten, namelijk dat het aan het eind van het jaar stopt met de productie in Nederland. De werknemers sliepen wellicht nog en de directie was op weg naar de fabriek. De voorzitter van de ondernemingsraad van NedCar sprak die 6de februari over een sociaal bloedbad.

Dit nieuws hakte erin, ook bij de PvdA-fracties in de gemeente Sittard-Geleen, in de Provinciale Staten en hier. 1500 mensen is natuurlijk een aantal waar je van schrikt. Wat nog meer tot de verbeelding spreekt, zijn de verhalen van de werknemers en hun gezinnen. Ik heb vorige week en vandaag op het Malieveld veel gesprekken gevoerd. Werknemers zijn ongerust en met hen hun gezinnen en familie. Er zijn veel vragen. Hoe moet het straks met mijn schoolgaande kinderen? Kan ik hun studie nog betalen? Ik ben kostwinner en mijn man is ziek. Wie zorgt straks voor het gezinsinkomen? Het zijn de mensen met hun gezinnen in de hele regio die te lijden hebben onder dit nieuws van Mitsubishi.

Maar deze werknemers en de regio Zuid-Limburg hebben geen behoefte aan medelijden, nee, zij hebben behoefte aan daadkracht. De Partij van de Arbeid wil dat er nog eenmaal een uiterste inspanning geleverd wordt om de fabriek open te houden en zo te voorkomen dat 1500 mensen hun baan verliezen, in eerste instantie door een nieuwe partij te vinden die de fabriek wil openhouden. De medewerkers van NedCar en de maakindustrie in Limburg verdienen die steun van ons.

De PvdA heeft, net als de andere fracties, de bonden en de directie, een boodschappenlijstje voor minister Verhagen. Op hem rust de zware taak om op 22 februari in Japan bij Mitsubishi twee zaken duidelijk over te brengen. Ten eerste: de zoektocht door Mitsubishi naar een nieuwe producent moet worden geïntensiveerd. Het bedrijf heeft daar immers een belang bij. Ten tweede: zeker moet worden gesteld dat er een sociaal plan is en dat Mitsubishi dit naleeft. Het bedrijf zal honderden miljoenen moeten reserveren om uitvoering te kunnen geven aan een sociaal plan.

De PvdA is van mening dat de vicepremier en onze minister-president deze twee boodschappen samen moeten overbrengen in Japan. Dit is Chefsache. Is de vicepremier het daarmee eens? Daarbij wil ik het voorbeeld geven van onze Belgische bureaus. In 2006 is de toenmalige minister-president van België, de heer Verhofstadt, persoonlijk afgereisd naar Duitsland om daar te spreken met de directie van Volkswagen en met de minister-president van Nedersaksen om te bewerkstelligen dat VW in België zou blijven produceren. Ook daar was toen sprake van sluiting.

Tot zover de reis naar Japan. Het werk hier moet ook doorgaan. In verband hiermee stel ik een vraag over de taskforce die is ingesteld om een nieuwe partner te vinden voor NedCar. Het ministerie van EL&I en de ambassades doen allemaal hun best. Wellicht gaan ze nog een stapje verder. Graag hoor ik van de minister of hij daarover iets meer kan zeggen.

In de brief van 9 februari jongstleden melden minister Verhagen en minister Kamp dat het kabinet bereid is, investeringen te ondersteunen die nodig zijn om de fabriek voor te bereiden op de productie van een nieuw model.

Kunnen de bewindspersonen aangeven in welke richtingen gedacht wordt? Ik vraag hun om in de beantwoording speciale aandacht te schenken aan de overbruggingsperiode. Als er een nieuwe producent zal worden gevonden, zullen wij immers altijd te maken hebben met een overbruggingsperiode. In hoeverre kan het kabinet dit ondersteunen?

Er is ook werk aan de winkel voor de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. NedCar moet met steun van het UWV aan de gemeente Sittard-Geleen en de provincie een mobiliteitscentrum opzetten, net zoals in 2006. Toen werden circa 1200 mensen redelijk snel aan een nieuwe baan geholpen. Wij zullen daarvoor ook nu al de voorbereidingen moeten treffen. Uiteraard is het aller-, allerbelangrijkst dat wij een nieuwe producent vinden, maar voorwerk moet er verricht worden. Er moet dus een mobiliteitscentrum komen. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Gisteren ontvingen wij van minister Kamp een brief over het sociaal plan. Ik dank minister Kamp voor de snelle toezending daarvan. Helaas neemt de brief nog niet alle onduidelijkheid weg. Begrijp ik het nu goed dat het sociaal plan, als het eenmaal is aangemeld bij het ministerie, alleen geldt voor de leden van de vakbond? Zo ja, wat is dan de positie van de overige werknemers? Een cao loopt door als er geen nieuwe cao is afgesproken. Geldt dit ook voor het sociaal plan? De brief is op dat punt niet duidelijk.

Mijn fractie vraagt zich af waarom dit sociaal plan tot nu toe niet is aangemeld. Kan de minister NedCar hiertoe bewegen?

Voorzitter, via u wil ik namens mijn fractie de NedCar-medewerkers mijn bewondering en respect overbrengen. Zij hebben vaak diepe dalen meegemaakt, maar telkens zijn zij er weer bovenop gekomen dankzij hun inzet. Ik spreek de hoop uit dat dit nu weer zal lukken.



Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):

Voorzitter. In Born zit de productie van auto's in de genen. Al in de jaren zestig rolden de personenauto's van DAF de fabriek uit. Later volgden Volvo, DaimlerChrysler en Mitsubishi. NedCar heeft zich ontwikkeld tot een internationaal toonaangevend en betrouwbaar bedrijf. Het heeft moderne technologie, hoogwaardig opgeleid personeel en kundige vakkrachten in huis. Wij hebben veel waardering voor de betrokkenheid van de werknemers, ook vandaag. Wij nemen hun hartenkreet serieus: doe het maximale voor een doorstart van NedCar en voor het behoud van banen.

Het terugtrekken van Mitsubishi uit NedCar is voor Nederland en zeker voor Limburg een forse klap. Een flink aantal werknemers heeft een groot deel van het werkzame leven bij NedCar doorgebracht. Veel gezinnen verdienen en verdienen hun brood bij dit mooie bedrijf uit Born. Voor de ChristenUnie is er veel aan gelegen om NedCar voor de Limburgse regio te behouden. We moeten alles op alles zetten om een doorstart mogelijk te maken en daarbij de krachten van overheid, personeel en bedrijf bundelen.

De minister schrijft in zijn brief welke moeite er is gedaan om een nieuwe investeringspartner te vinden. Ik wil allereerst mijn waardering uitspreken voor de inspanningen van de directie en de ondernemingsraad van NedCar, de provincie en het kabinet op dit punt. Volgende week

Schouten

gaat minister Verhagen naar Japan. Ik doe een klemmend beroep op het kabinet dat ook minister-president Rutte meegaat. Dit legt gewicht in de schaal en benadrukt het belang dat het kabinet hecht aan een doorstart. Het kabinet stelt dat het Mitsubishi wil ondersteunen om een partner te vinden. Waar bestaat die ondersteuning concreet uit? Ook wordt gezocht naar nieuwe investeerders. Vandaag hebben we gehoord dat daarbij de ambassades worden ingezet. Stel dat er een investeerder wordt gevonden maar dat het bedrijf niet meteen operationeel is. Ziet het kabinet dan mogelijkheden om in deze overbruggingsperiode te voorzien?

De onrust over het sociaal plan groeit. We mogen verwachten dat Mitsubishi zijn verantwoordelijkheid neemt om vanaf 2013 de gevolgen voor de werknemers op te vangen. Op een toezegging van Mitsubishi over het sociaal plan is deze week echter tevergeefs gewacht. Is er al bericht ontvangen? De ChristenUnie verwacht van premier Rutte en minister Verhagen dat zij de directie van Mitsubishi ter verantwoording zullen roepen op dit punt.

We moeten goed voorbereid zijn op 1 januari 2013, of er nu een overname komt of niet. Baanbehoud is het allerbelangrijkste. Het kabinet schetst een aantal opties, maar is nog niet bezig om een mobiliteitscentrum op te zetten. Wat ons betreft is het geen of, of maar en, en: we moeten inzetten op een doorstart en ook voorbereid zijn op het begeleiden van werknemers naar ander werk. Het gaat om technisch goed geschoold personeel. Daar is vraag naar. Hoeveel vacatures zijn er in de regio op dit gebied? Wil het kabinet bij het mobiliteitscentrum ook de vacatures in de buurlanden Duitsland en België betrekken? We hebben gezien dat er al een banenplan ligt, namelijk van de provincie Limburg, inclusief mogelijkheden om mensen te begeleiden van werk naar werk. Is het mogelijk om dit plan bij het mobiliteitscentrum te betrekken? In de brief van 9 februari meldt het kabinet de mogelijkheid van het Europees Globaliseringsfonds (EGF). Minister Kamp bekijkt die optie echter pas wanneer duidelijk is wat de status van de werknemers is. Het lijkt mij zaak om nu al uit te zoeken of het EGF tot de mogelijkheden behoort. Kan de minister de Kamer daarover informeren?

Voor de toekomst wil de ChristenUnie alvast een bredere blik werpen op het industriebeleid in Nederland. Dat moeten we niet vandaag uitvoerig doen, maar het wordt wel tijd voor een hernieuwde kijk op industriebeleid in Nederland. Hoe behouden we de voor Nederland vitale maakindustrie, inclusief kennis van ontwikkeling en daadwerkelijke productie? Het is goed om hier binnenkort verder over te praten. Ik hoop dat minister Verhagen daartoe bereid is.

Ik kom tot een afronding. Het bedrijf NedCar heeft veel goeds opgeleverd. Wij willen geen valse hoop wekken, want het valt niet mee om nu een doorstart te realiseren. Wij willen echter wel een ultieme poging doen om NedCar te behouden, ook voor de werknemers. We wensen alle betrokken hierbij veel succes toe.

□

De heer **Koppejan** (CDA):
Voorzitter. De klap van de mededeling van de directie van Mitsubishi dat zij de productie van de Colt en de Outlander per 1 januari stop wil zetten, is hard aangekomen. De banen van niet minder dan 1500 NedCar-medewerkers en nog enkele honderden banen bij toeleveranciers staan hiermee op het spel. Vanmiddag stonden wij met zijn al-

len op het Malieveld, de minister, wij als volksvertegenwoordigers en de vele honderden NedCar-medewerkers, die ook hier weer aanwezig zijn. De sfeer was er een van gezamenlijkheid, niet opgeven en schouder aan schouder staan voor het behoud van NedCar, zijn medewerkers en deze specifieke tak van maakindustrie in Nederland. Gezamenlijk willen we alles op alles zetten om alsnog de geschikte overnamekandidaat te vinden voor NedCar. Wij weten dat succes niet bij voorbaat verzekerd is, maar we gaan ervoor. Graag horen wij van de minister hoe zijn actieplan voor de komende maanden eruitziet. Het is prima dat de minister vanmiddag heeft aangekondigd dat de Nederlandse ambassades en consulaten hiervoor gemobiliseerd gaan worden. Welke middelen heeft de minister, samen met de provincie Limburg en de gemeente Sittard-Geleen, verder nog ter beschikking om potentiële overnamekandidaten te interesseren voor NedCar?

Volgende week maandag gaat de minister naar Japan om daar te spreken met de topman van Mitsubishi, de heer Masuko. Wij verwachten van de minister dat hij Mitsubishi onverkort houdt aan de afspraken die eerder overeengekomen zijn in het huidige sociaal plan, voor het geval dat een overname niet of slechts gedeeltelijk zou lukken.

Er moeten ook voldoende financiële prikkels blijven voor Mitsubishi om mee te werken aan alternatieven voor ontslagen. De inzet van het CDA is gericht op het behoud van werkgelegenheid bij NedCar, natuurlijk het liefst voor alle 1500 medewerkers, maar in ieder geval voor zo veel mogelijk medewerkers. Dat betekent dat voor de medewerkers voor wie bij NedCar wellicht geen werk meer is, alles uit de kast gehaald moet worden om hen van werk naar werk te begeleiden, zodat zij hun technische kwaliteiten elders kunnen inzetten. Eerder is er al sprake geweest van de bereidheid van overheidswege, onder andere van de gemeente Sittard-Geleen, om een bijdrage te leveren aan het banenplan om minder inzetbare werknemers aan nieuw werk te helpen. Wat is de status van dit plan? In hoeverre is het Rijk bereid om zich nu reeds in te zetten om minder inzetbare werknemers aan ander werk te helpen? Mogen wij er ook op rekenen dat de begeleiding van werk naar werk, waar nodig, vanuit de overheid goed gefaciliteerd zal worden, ook vanuit het UWV? Graag krijg ik daarop een reactie van minister Kamp.

Het verlies van NedCar zal natuurlijk ook schadelijk zijn voor de economie en de werkgelegenheid in heel Limburg. In Limburg ligt de werkloosheid al iets hoger dan in de rest van Nederland. Des te meer reden om alles op alles te zetten om het tij te keren. We doen echter niet aan doemdenkerij. We zien immers ook dat juist in Limburg veel kansen liggen voor economische ontwikkeling. Vorig jaar was Limburg een van de regio's die de meeste buitenlandse investeerders wist aan te trekken in Nederland. Ook ligt Zuid-Limburg in een regio waar, binnen de nationale grens, op een reisafstand van één uur 700.000 banen zijn te vinden. Als we daar ook nog eens de werkgelegenheid over de Duitse en Belgische grens bij betrekken, dan zijn het 2,2 miljoen banen.

NedCar is niet alleen van betekenis voor Limburg. Met het verdwijnen van NedCar zal de enige grootschalige producent van auto's uit Nederland verdwijnen en daarmee ook de kennis van dit soort specifieke productietechnologieën. De minister schrijft dat de automotive industry met het vertrek van NedCar nog steeds belangrijk blijft en toekomst heeft als leverancier van hoogwaardige kennisintensieve onderdelen. Dat mag waar zijn, maar zou Ne-

Koppejan

derland niet de ambitie moeten hebben om niet alleen toeleverancier van onderdelen van auto's te zijn, maar ook om volledige auto's te blijven produceren? Wat is de visie van de minister op de toekomst van de automotivensector, de kansen voor elektrische auto's en de Nederlandse maakindustrie in het algemeen? Blijft er niet altijd een toekomst voor bepaalde niches en specialismen in de markt? Hebben we dat niet eerder gezien met de Nederlandse scheepsbouwsector? De bouw van grote vrachtschepen verplaatste zich naar elders in de wereld, maar daar kwam de bouw van luxe jachten voor terug.

Kortom, waar ruimte wordt geboden aan Nederlandse creativiteit en ondernemerszin, is ook toekomst voor onze Nederlandse industrie en werkgelegenheid. Daar gaan we voor, schouder aan schouder.



Mevrouw Schaart (VVD):

Voorzitter. Vorige week bereikte ons het bericht dat Mitsubishi eind 2012 zal stoppen met de productie van auto's in Born. Dat is een grote klap voor de 1500 medewerkers en hun gezinnen. Wij hopen dat het zo ver niet hoeft te komen. Ook ik was vanmiddag op het Malieveld. Ik was onder de indruk van de gesprekken die ik daar heb gevoerd met medewerkers. Wij hopen, net zoals iedereen die hier aanwezig is, dat een nieuwe investeerder gevonden kan worden, zodat zo veel mogelijk arbeidsplekken behouden kunnen blijven. Ook de VVD heeft er vertrouwen in dat de verschillende overheden – gemeentes, Rijk en provincie – de directie van NedCar volop steunen in haar zoektocht naar een nieuwe investeerder. Ik vraag minister Verhagen om dit vooral te blijven doen. Zo'n prachtig, hooggeautomatiseerd maakbedrijf, daar moet toch interesse in zijn?

Tegelijkertijd wil ik waken tegen verwachtingen die we als politiek niet kunnen waarmaken. Ik wil geen makelaar zijn in valse hoop. We moeten er serieus rekening mee houden dat geen nieuwe investeerder gevonden wordt. In dat geval is de VVD er niet voor om NedCar met staatssteun overeind te houden. Zoals onze gedeputeerde Mark Verheijen uit Limburg al treffend zei: overheden produceren geen auto's. Het enige wat een bedrijf kan doen om te overleven, is winst maken en dat heeft NedCar helaas al een hele tijd niet meer gedaan. Wat de overheid wel kan en zelfs moet doen, is mensen helpen bij het zoeken naar een nieuwe baan. De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft al gezegd dat hij samen met de provincie en de gemeente Sittard aan het kijken is naar het oprichten van een mobiliteitscentrum. De ministeries van SZW en EL&I kunnen hierbij een faciliterende rol spelen. Daarnaast verzoek ik de minister van Economische Zaken om bij zijn bezoek aan Japan volgende week met klem duidelijk te maken aan Mitsubishi dat het gehouden zal worden aan de verplichtingen die voortvloeien uit het sociale plan. Mitsubishi moet daar niet via een omweg onderuit kunnen komen en goed zorgen voor zijn medewerkers.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik ben geïntrigeerd door de opmerking: overheden produceren geen auto's. Nee, doorgaans niet, maar overheden zijn in de regel ook geen bankiers of vissers of boeren, en toch krijgen al die sectoren wel forse steun, met steun van de VVD. Ik vraag mij dus een beetje af waar dat verschil dan in zit.

Mevrouw Schaart (VVD):
Kunt u de vraag wat nader specificeren?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

U zei zojuist: de VVD is geen voorstander van staatssteun als geen overnamepartner voor NedCar kan worden gevonden. Het kan een legitiem standpunt zijn dat je vindt dat er geen staatssteun moet gaan naar bedrijven die zelf winst moeten maken, maar dat zou dan toch ook moeten gelden voor banken, voor vissers en voor boeren? Maar daarvoor steunt de VVD wel de nogal omvangrijke subsidies. Ik ben daarom benieuwd waar dat verschil dan in zit.

Mevrouw Schaart (VVD):

Ik weet niet precies waar mevrouw Ouwehand op doelt en waartoe zij mij wil verleiden. De VVD – dat weet mevrouw Ouwehand heel goed – vindt niet dat overheden moeten participeren in bedrijven en is geen voorstander van staatssteun in welke sector dan ook.

Voorzitter. Ik wil graag de discussie breder trekken. Zoals ik vaker heb gezegd, vindt de VVD dat de overheid niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Natuurlijk wil de VVD zo veel mogelijk bedrijven in Nederland houden en naar Nederland halen. Maar uiteindelijk is het aan het bedrijf zelf om te besluiten hoe en waar het onderneemt. Wat de politiek wel kan doen, is Nederland zo aantrekkelijk maken dat geen bedrijf nog om ons heen kan. Industriële productie, maakindustrie in Nederland kan prima, zeker als die efficiënt en hooggeautomatiseerd is.

Natuurlijk maken bedrijven continu sommetjes waar ze gaan produceren. Dat mag je ze ook niet kwalijk nemen, maar het is niet zo dat productie alleen nog maar naar lageloonlanden verdwijnt. Philips heeft onlangs bijvoorbeeld besloten om de productie van scheerapparaten weer terug te halen naar Drachten. Het blijkt bij nader inzien efficiënter om deze scheerapparaten dichterbij de Europese afzetmarkt te maken, omdat onder meer de kosten voor logistiek niet opwegen tegen de voordelen van productie in een lageloonland in Azië.

Ik rond af. Het moet mogelijk zijn om een investeerder te vinden die brood ziet in de trots van Born. Dat hoeft niet eens per se een autoproducent te zijn.

De heer Ulenbelt (SP):

Als een bedrijf winst maakt, heeft het geen steun nodig. Dat is duidelijk. Maar kan de vertegenwoordiger van de VVD-fractie uitleggen waarom gewone privébanken miljarden hebben gekregen en NedCar van de VVD-fractie geen steun krijgt? Zou de VVD-fractie NedCar zelfs geen overbruggingssteun willen geven als er zicht is op een overnamekandidaat?

Mevrouw Schaart (VVD):

Vanuit de centrale overheid zou ik daar zeker geen voorstander van zijn. In het verleden is namelijk gebleken dat industriepolitiek – daar doelt de heer Ulenbelt op – waarbij de rijksoverheid bijdraagt, eigenlijk niets oplost en vaker uitstel van executie betekent. Dus nee, bij voorkeur niet.

De heer Ulenbelt (SP):

NedCar heeft daar tientallen jaren gedraaid. De overheid was op een gegeven moment zelfs voor 70% aandeelhouder. Daar werd winst gemaakt; daar verdiende de overheid. DSM is met overheidsgeld begonnen. En als de VVD-fractie nu zegt dat zij zelfs een overbruggingssubsi-

Schaart

die uitsluit, dan kan zij wel zeggen dat zij voor de werkgelegenheid daar is, maar dan is zij in feite nu al bezig om die te vermoorden.

Mevrouw **Schaart** (VVD):

Nee, helemaal niet. Wat er mogelijk is vanuit Brussel en vanuit de regio, lijkt mij prima, maar wat betreft de centrale overheid gaat de VVD voor gedegen, solide overheidsfinanciën. We kunnen dan dus niet in bedrijven gaan participeren.

De **voorzitter**:

Laatste opmerking, mijnheer Ulenbelt.

De heer **Ulenbelt** (SP):

In Frankrijk en in Duitsland hebben de regeringen erop aangedrongen om Europese regels uit te breiden, zodat ze hun auto-industrie wel kunnen steunen. Vindt mevrouw Schaart dat wij ons de kaas van het brood moeten laten eten door Frankrijk en Duitsland? Is dat de opstelling van de VVD?

Mevrouw **Schaart** (VVD):

De reden waarom wij het zo goed doen, is dat wij een open economie hebben waarin concurrentiekracht goed werkt en de overheid niet een grote vinger in de pap heeft. De heer Ulenbelt zal begrijpen dat de VVD gelooft in marktwerking. De Fransen en de Duitsers gooien heel vaak protectionistisch hun grenzen dicht, maar daar moeten wij het in Nederland niet van hebben. Wij zijn afhankelijk van de export, van wat we in andere landen kunnen afzetten, omdat onze eigen afzetmarkt heel klein is. Ik geloof dus niet dat de overheid zich ermee moet bemoeien.

Voorzitter, ten slotte. De VVD is van mening dat alles uit de kast moet worden getrokken om een nieuwe investeerder aan te trekken voor NedCar en om er, mocht dat niet lukken, voor te zorgen dat Mitsubishi in ieder geval gehouden wordt aan het sociale plan en de medewerkers van NedCar niet aan hun lot overlaat. Ik hoop in ieder geval voor de medewerkers dat er snel duidelijkheid komt. Zij en hun gezinnen hebben daar recht op.

De heer **Klaver** (GroenLinks):

Voorzitter. Limburg is een mooie provincie.

De heer **Van Vliet** (PVV):

Ja!

De heer **Klaver** (GroenLinks):

Dank voor het instemmende geluid uit het PVV-vak. Dat krijg ik niet vaak. Limburg is een prachtige provincie ...

(applaus op de publieke tribune)

De heer **Klaver** (GroenLinks):

... met goede kansen. Zij ligt ingeklemd tussen België en Duitsland en zij is het meest Europese stukje Nederland dat we kennen, en daar ligt toch onze toekomst. In zijn reactie op de gebeurtenissen bij NedCar spreekt de minister van EL&I wijze woorden: geen staatssteun, maar innovatie. Maar ook niet alles zonder meer aan de markt overlaten. Er liggen kansen voor de automotive-industrie. De markt voor elektrische auto's en hybride-auto's wordt steeds groter. De vraag neemt toe. En als de Nederlandse

overheid zou besluiten om een inkoopconsortium te vormen, zou die markt nog veel groter kunnen worden, waarmee de kansen voor NedCar kunnen toenemen. Uiteraard is het de vraag of je daar de Europese aanbestedingsregels niet mee overtreedt. Ik ben het met mevrouw Schaart eens dat je niet protectionistisch moet worden. Het zou echter in ieder geval een goede optie zijn om te onderzoeken op welke manieren de Nederlandse overheid kan bijdragen aan het vergroten van de markt voor elektrische auto's en hybride-auto's, waardoor de kansen voor NedCar zullen toenemen om nieuwe productie binnen te halen. Daar kan Limburg van profiteren, maar ook de toekomst van onze economie.

Vanmiddag stonden we op het Malieveld, in een tent. Ik had eigenlijk verwacht dat we buiten in de regen zouden moeten demonstreren, maar dit is volgens mij demonstreren 2.0. Ik was in ieder geval blij dat we warm stonden. De mensen die ik daar sprak, maken zich zorgen om hun bestaan. Sommigen werken er al 35 of 40 jaar. Plotseling is het bedrijf dat ze met keihard werken hebben opgebouwd, er niet meer. We moeten hier niet pleiten voor baanzekerheid. We moeten dat ook niet beloven. Wel moeten we er alles aan doen om werkzekerheid voor deze mensen te realiseren. Het gaat mij niet om het over-eind houden van de stenen fabriek, maar wel om het behoud van menselijk kapitaal en het talent van 1500 mensen voor Nederland en de Nederlandse economie. Deze mensen hebben gouden handjes. We hebben technisch geschoolde mensen meer dan nodig.

Ik heb daarom een aantal vragen over het sociaal plan. Belangrijk is dat er van werk naar werk wordt bemiddeld. Er moet een regionaal werkgelegenheidsplan voor Limburg komen, waarin ook de belemmeringen en kansen van krimp en de mogelijkheden van de centrale ligging van Limburg in Europa worden meegenomen. De provincie Limburg, gemeenten en UWV dienen nu al na te denken over de inrichting van mobiliteitscentra. Wellicht moet ook worden gedacht aan het voortzetten van een banenplan bij NedCar, met aandacht voor om- en bijscholing in relatie tot de nu al bestaande kansen op de regionale arbeidsmarkt.

Ik hoop, tot slot, dat we tot een oplossing voor NedCar komen. We kunnen hier geen beloftes doen. Geen enkele fractie zou dat moeten willen doen. Als we tot een oplossing komen, dan is dat goed voor Nederland en voor de Nederlandse economie. De toekomst ligt naar mijn mening in groene en duurzame investeringen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Vorige week bereikte ons slecht nieuws: meer dan 1500 banen staan op de tocht in het maakdeel van onze kenniseconomie. Dat is een klap voor alle betrokkenen bij NedCar, in het bijzonder voor de werknemers en hun gezinnen. D66 zou de partij van Volvo rijdend Nederland zijn. Veel Volvo's zijn maar mooi door NedCar gemaakt. Sinds 2006 beperkte de productie zich tot Mitsubishi's, in opdracht van Mitsubishi Motors Corporation (MMC). Helaas is de productiecapaciteit steeds verder verlaagd. Er zijn drie stappen om de situatie te lijf te gaan.

De eerste stap is het vinden van een overnamekandidaat, een nieuwe investeerder. De regering, de provincie, de gemeente Sittard-Geleen, de omliggende gemeenten en NedCar zelf doen hier alles aan. Zo hoort het ook. Ik

Verhoeven

sluit me wat dit betreft aan bij de door mijn collega's gestelde vragen.

De tweede stap hangt samen met die nieuwe investeerder. Er moet duidelijkheid komen over de financiële garanties van MMC voor een sociaal plan. Over de brief van de minister van SZW van 14 februari heb ik twee vragen. Er is een sociaal plan voor 2007–2012, al is dat niet aangemeld, en er is de cao Metalektro. Wat betekent deze combinatie voor onverhoopte ontslagen ná 1 januari 2013? Hoe reëel is de mogelijkheid dat er geen sociaal plan komt? Ik realiseer me dat het misschien lastig is om dit in te schatten. Wat zijn dan de gevolgen voor de werknemers en wat kan de regering op dat moment nog doen?

Het lijkt niet nodig om de minister van EL&I aan te spreken. Hij gaat volgende week maandag naar Japan. Hoe goed dit ook is, toch moeten we ervoor oppassen valse hoop te wekken. Eerlijk is eerlijk, de mondiale economische verhoudingen en de Europese krimpmarkt op het gebied van auto's bieden geen hoopvol perspectief. Daarom is ook de derde stap van belang. Die derde stap behelst het elders aan het werk krijgen van mensen. Dat kan op verschillende manieren. Er zijn technische vakmensen – mensen met gouden handjes, zoals de heer Klaver ze zo fraai noemde – die van waarde zijn voor de regionale maakindustrie. Dan doel ik op het hightechcluster en de automotive in Oost-Brabant en Limburg. Wat kan het bedrijfslevenbeleid van de minister van EL&I voor deze mensen betekenen? Ook zijn er misschien mogelijkheden voor eigen start-ups of voor het instappen bij groei-bedrijven in de regio die mensen zoeken. Hier liggen kansen. De vergelijking is niet perfect, maar de campus na Organon heeft ook nieuwe banen opgeleverd. Mijn collega Koppejan van het CDA zei ook al dat Limburg veel nieuwe buitenlandse bedrijven trekt. Het is na Amsterdam zelfs de tweede trekpleister van Nederland op dat gebied. Ook in België en Duitsland is er groei. Hoe taxeert het kabinet deze kansen, kijkende naar het specifieke personeelsbestand van NedCar? Wat kan het kabinet en het Europees Globaliseringsfonds – zoals mijn collega van de ChristenUnie vroeg – betekenen voor de inrichting van het mobiliteitscentrum? Overigens weet ik dat ik hiermee op de feiten vooruitloop, maar dat heeft iedereen gedaan. Iedereen beseft immers dat de drie stappen naast elkaar gezet moeten worden.

D66 vraagt de regering om naar vermogen te handelen om de NedCar-medewerkers aan nieuw werk te helpen of aan bestaand werk te houden. Eigenlijk is die vraag overbodig, maar het mooie is dat wij die nu met z'n allen in de Tweede Kamer stellen. Dat zegt wel iets, want hij hebben hier heel vaak ruzies over allerlei onderwerpen. Hier zijn wij het echter allemaal over eens. Aan werk helpen of houden kan via een nieuwe autofabrikant, via nieuwe bedrijvigheid in de regio of via hernieuwde aansluiting van vraag en aanbod van werk. Wij wensen de regering, de provincie, de betrokken gemeenten, maar vooral de personeelsleden en hun gezinnen alle sterkte toe in deze moeilijke tijd.

□

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter. Als NedCar ABN had geheten, was de toekomst veilig geweest, zelfs als daarvoor miljoenen aan overheidsgaranties nodig zouden zijn. Regeerders voorzien. Iedereen weet hoe slecht de werkgelegenheidsperspectieven in Zuid-Limburg zijn. Iedereen weet ook hoezeer

de 1500 werknemers van NedCar zich in de steek gelaten voelen als hun baan moet wijken voor overwegingen van Japanse bazen waarop zij geen enkele invloed hebben.

Laat ik eerlijk zijn: de Partij voor de Dieren heeft geen hoge pet op van Mitsubishi. Het bedrijf kwam zeer negatief in het nieuws, omdat het met zijn bedrijfsvoering eigenhandig de grijze walvis met uitsterven bedreigt en ook omdat het liet weten, de met uitsterven bedreigde blauwvintonijn in groten getale op te kopen en de gevangen tonijnen vervolgens in te vriezen, om zo de prijs van de laatste exemplaren kunstmatig hoog te laten oplopen. Mitsubishi is dus een bedrijf zonder scrupules dat mensen en dieren naar believen laat vallen als het zo uitkomt. De slachtoffers van Mitsubishi zouden moeten kunnen rekenen op de actieve steun van de Nederlandse overheid, maar dat lijkt niet het geval. Er wordt nog geprobeerd om Mitsubishi op andere gedachten te brengen, maar iedereen weet dat dit een kansloze missie is.

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft aangegeven dat wij NedCar voor € 1 vrij zouden kunnen kopen van de walvis- en tonijnbedreigers van Mitsubishi. De Partij voor de Dieren is van mening dat wij die mogelijkheid niet zomaar voorbij mogen laten gaan. Wij hebben het over een volledige en zeer modern uitgeruste productielocatie voor auto's met 1500 ingewerkte en zeer vakkundige medewerkers in een gebied waar werkloosheid heerst. De Franse regering stak 8 mld. in een reddingsplan voor de Franse auto-industrie, maar ons kabinet komt niet over de brug. Er is wel staatssteun voor banken die dreigen om te vallen. Er is staatssteun voor heilloze kolencentrales in de Eemshaven. Er is zelfs staatssteun voor experimentele kernreactors in Petten en Delft, waar de Nederlandse overheid 80 mln. inpompt om mee te kunnen blijven doen met technische kennisontwikkeling op het gebied van kernenergie, die in Nederland overigens geen enkele toekomst heeft. Er is een reservering van 14 mld. voor mogelijke kernrampen. Met deze reservering kunnen wij stoppen, als wij stoppen met de laatste kerncentrale in Nederland. Kortom, het geld is er wel, maar het is puur een kwestie van willen en van de juiste prioriteiten stellen.

Mitsubishi had plannen voor de bouw van elektrische auto's bij NedCar, maar zag daarvan af omdat de lonen in ons land te hoog gevonden werden. Dat kan een reden zijn voor de rekenmeesters van Mitsubishi, maar wat ons betreft niet voor de Nederlandse overheid. Wij willen dus dat de regering aangeeft of zij bereid is om op de kortst mogelijke termijn te zoeken naar een integraal duurzame oplossing die niet vanuit de vrije markt wordt aangereikt, maar vanuit de Nederlandse overheid. De onzichtbare hand van Adam Smith zal NedCar niet openhouden, dat is wel duidelijk. Als de Nederlandse regering echter inzet op en meedoet aan de op handen zijnde paradigmaverandering van auto's die niet langer op fossiele brandstof zullen rijden, maar op duurzaam opgewekte elektriciteit, heeft ze aan NedCar mogelijk een gedroomde partner die weer naar de vrije markt kan als de transitie is voltooid en het bewijs geleverd is van elektrisch autovervoer. We leggen laadpunten aan voor elektrische auto's. Zouden we dan niets doen om ervoor te zorgen dat we die ook in eigen land kunnen produceren? We moeten die kans met beide handen aangrijpen. De regering moet dit land op zo'n manier mobiel maken dat wij echt vooruit kunnen. Dat betekent dat wij de draagkracht van de aarde respecteren en afscheid nemen van Russische gasgiganten en oliesjeiks

Ouwehand

uit explosieve dictaturen. Dat kan: met Hollandse wind, het Nederlandse zonnetje en schone elektrische auto's.

Tot slot wil ik graag weten of de regering bereid is om in overleg te treden met succesvolle pioniers op het gebied van elektrisch autorijden, zoals Tesla en Fisker, om te overleggen over de mogelijkheden van assemblage of licentiebouw. Het heeft niet veel zin om naar Japan te gaan. De minister moet in gesprek gaan met duurzaamheidspioniers hier.

De heer **Van Vliet** (PVV):

Wij zitten hier, partijpolitiek overstijgend, met negen partijen – tien met de SGP erbij, die van afstand meedoet – om ons sterk te maken voor minstens 2500 gezinnen in Limburg, voor de Limburgse en de Nederlandse werkgelegenheid. Als wij met een Kamerbrede motie op dit gebied komen, waarom ontbreekt dan de naam van mevrouw Ouwehand daaronder? Maakt zij zich geen zorgen om deze 2500 gezinnen?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik heb zojuist uitgebreid betoogd dat wij deze mensen aan het werk zouden kunnen houden als wij andere keuzes maakten. Daar heb ik de regering naar gevraagd. Ik ben erg benieuwd. Ik zou de heer Van Vliet eigenlijk willen vragen hoeveel vertrouwen hij heeft in de Japanners, gezien de manier waarop zij de afgelopen jaren hebben laten zien hun afspraken na te komen.

De **voorzitter**:

De heer Van Vliet stelt vragen aan u; niet andersom. Daarmee had u de kans om hem iets te vragen.

De heer **Van Vliet** (PVV):

Ik heb een korte slotvraag, eigenlijk een herhaling van daarnet: waarom ondertekent mevrouw Ouwehand de motie niet waarmee wij ons best doen voor de medewerkers?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Het is volgens mij een goede gewoonte om eerste de reactie van het kabinet af te wachten. Ik heb andere voorstellen gedaan dan de PVV, dat is duidelijk. Ik zeg er eerlijk bij dat ik niet veel vertrouwen heb in het met Mitsubishi onderhandelen over een sociaal plan. Het lijkt mij beter als de minister van Economische Zaken deze toke voor een euro overkoopt, zoals hij zelf heeft gezegd. Zo zorgen wij voor behoud van de werkgelegenheid, maar schakelen wij wel over op elektrische auto's. Zolang het nodig is kunnen wij dat ondersteunen vanuit de overheid.

De heer **Van Vliet** (PVV):

Die toke is een fantastische autofabriek!

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Excuus, ik had het niet zo moeten zeggen, dat geef ik meteen toe. Het flapte eruit. Ik heb in mijn bijdrage al opgemerkt dat het om een enorm goede faciliteit met deskundige mensen gaat. Ik denk dat wij die aan het werk moeten kunnen en willen houden door over te schakelen op de productie van elektrische auto's.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister **Verhagen**:

Voorzitter. De beslissing van Mitsubishi om NedCar te sluiten is ons allemaal rauw op het dak gevallen. Het is vooral een harde klap voor al die werknemers, die bovendien al jarenlang in onzekerheid hebben verkeerdd. Vanmiddag hebben we op het Malieveld met 1500 medewerkers van NedCar gesproken. We hebben over hun betrokkenheid bij dat bedrijf gehoord, over hun trots op wat ze in die afgelopen jaren gepresteerd hebben. We zijn eraan toe gegaan om te luisteren en om hun een hart onder de riem te steken. Na het besluit van Mitsubishi heb ik vorige week ook contact gehad met de heer Govaarts, de directeur van NedCar, en met Jean Wouters, de voorzitter van de ondernemingsraad. En ook de Kamer heeft haar betrokkenheid getoond.

De vraag die ons allemaal bezighoudt, is waarom Mitsubishi dit besluit genomen heeft. Het bedrijf is productiever en flexibeler dan tal van concurrenten, en er wordt een uitstekend product geleverd. Om die vraag te beantwoorden, wil ik beginnen met een citaat van Harunari, de directeur van Mitsubishi die verantwoordelijk is voor de overzeese productie. Hij heeft bij herhaling tegen ons gezegd: het gaat niet om de productie van die auto's, daar is niets op aan te merken; het gaat om de verkoop van de auto's. Dat laatste heeft de grootste rol gespeeld bij het besluit van Mitsubishi om afscheid te nemen van NedCar. Mitsubishi heeft in de afgelopen jaren namelijk grote moeite gehad om auto's af te zetten op de Europese markt.

Besluiten over een productiestrategie zijn de kerntaken van een onderneming. Die kunnen wij als overheid niet nemen. Natuurlijk kan de overheid wel haar uiterste best doen om goede randvoorwaarden te scheppen. Dat hebben we ook gedaan. En natuurlijk is het verleidelijk om overheidsgeld te steken in noodlijdende bedrijven, maar daarmee negeren we de lessen uit de jaren zeventig en tachtig. Daarmee lossen we het probleem niet op. Geen enkele subsidie kan uiteindelijk de problemen bij de afzet oplossen.

Eigentijds industriebeleid vereist inzet van overheid, onderzoekers en bedrijven samen. Dat is ook de reden waarom het kabinet grote en kleine bedrijven de ruimte geeft om te innoveren, te investeren en te exporteren. Mevrouw Schouten vroeg eigenlijk naar een bredere strategie, een bredere visie. Die discussie voeren we natuurlijk ook in het kader van het bedrijfslevenbeleid in zijn algemeenheid. Dat is er immers juist op gericht om groei te stimuleren, meer banen en meer inkomsten voor de toekomst zeker te stellen. Daarnaast moeten we de steeds grotere concurrentie op de wereldmarkt en maatschappelijke vraagstukken op het gebied van klimaatverandering, schaarste aan grondstoffen en een groeiende wereldbevolking oplossen.

De heer Verhoeven vroeg wat de regio en de getroffen medewerkers aan het bedrijfslevenbeleid hebben. Het bedrijfslevenbeleid is erop gericht het bedrijfsleven goed te positioneren, Nederland internationaal goed te positioneren, te investeren en te ondernemen. Ik ga daar later nog nader op in. Dat is natuurlijk de kern van een modern industriebeleid of een bedrijfslevenbeleid: om te kijken hoe we – gelet op die wereldwijde concurrentie en op die maatschappelijke vraagstukken – ervoor zorgen dat we banen en inkomsten hier in de toekomst veilig blijven stellen.

Verhagen

Er zijn ook tal van vragen gesteld over wat de overheid of het kabinet nou gedaan heeft in het afgelopen jaar, toen het voor Mitsubishi al de vraag was of het een opvolger wilde voor de Colt en de Outlander bij NedCar. In die afgelopen periode hebben wij hard gewerkt om de voortzetting van die productie in Nederland mogelijk te maken. Mitsubishi heeft daarbij als voorwaarde voor het in productie nemen van een nieuw model gesteld dat de onderneming haar concurrentiekracht zou vergroten, onder meer door het verlagen van de productiekosten. NedCar, de bonden en de ondernemingsraad hebben keihard gewerkt om die kosten omlaag te brengen. Zij hebben de bereidheid daartoe ook uitgesproken.

Ook de betrokken overheden, de provincie, de gemeenten en het Rijk, hebben bekeken of zij daar een bijdrage aan zouden kunnen leveren. Daarbij is toen naar een tweetal gebieden gekeken. In de eerste plaats is toen samen met de gemeente Sittard-Geleen nagegaan of er een oplossing mogelijk is voor de minder inzetbare werknemers van NedCar, waarbij zowel de werknemers als de onderneming baat zouden hebben. Collega Kamp zal daar ongetwijfeld nader op ingaan en hij zal ook bezien of de oude plannen, die we de afgelopen jaren samen met de gemeente hebben ontwikkeld, een rol kunnen spelen in de toekomst.

Daarnaast stelde Mitsubishi een voorwaarde. Als die fabriek klaargemaakt moet worden voor een nieuw model, zijn er extra investeringen nodig. De overheid heeft toen serieus de mogelijkheid bekeken om daar steun aan te verlenen. Dat hebben we ook kunnen doen, omdat Born volgens de regionale steunkaart van de Europese Unie in een steungebied ligt. Het heeft er dus niets mee te maken dat wij iets anders zouden doen dan Duitsland of Frankrijk, maar met het feit dat de regio Limburg in een Europees steungebied ligt. Op dat punt mochten wij dus ook steun verlenen.

Uiteindelijk heb ik samen met de provincie besloten om hiervoor een bedrag beschikbaar te stellen. Daar hadden wij wel twee voorwaarden aan verbonden. Er moest sprake zijn van een gezonde businesscase en van een duurzame continuïteit. We gaan die zaken natuurlijk niet uit de kast halen als we volgend jaar weer dezelfde discussie krijgen. Juist omdat de werknemers in het afgelopen jaren al in onzekerheid zaten, willen we die steun alleen geven als er garanties en zekerheden zijn dat de productie langjarig wordt voortgezet.

Eigenlijk heeft Mitsubishi in de contacten met mij, met de secretaris-generaal van het ministerie, met de taskforce bestaande uit medewerkers van het ministerie, van NedCar en van de overheden, altijd positief gereageerd op het pakket als zodanig. Toch is het niet voldoende geweest om Mitsubishi op andere gedachten te brengen, omdat niet de productie maar de afzet uiteindelijk de overweging is geweest. Bedrijfseconomische overwegingen, tegenvallende marktontwikkelingen, zijn in dit geval belangrijker geweest dan een mogelijke bijdrage van de overheid.

De heer Ulenbelt heeft gezegd dat ik eens bij mijn buitenlandse collega's moet gaan kijken, omdat die dat allemaal wel doen en zich niets van Europa aantrekken. Laat ik vooropstellen dat wij in het verleden al heel veel gedaan hebben. Ook in het recente verleden hebben wij Mitsubishi alle mogelijke steun en support verleend. Daar hebben we ook nooit klachten over ontvangen. Niet alleen in Limburg is sprake van een fabriekssluiting. Fabrieks- en bedrijfssluitingen zijn niet alleen in Nederland

aan de orde maar ook in andere Europese landen. Opel in Antwerpen is een recent voorbeeld. Bedrijfssluitingen zijn met name een gevolg van de dynamiek op de automarkt geweest. Daardoor heeft de auto-industrie het buitengewoon zwaar en heeft zij met overcapaciteit te maken. Er worden meer auto's geproduceerd dan verkocht. Dat loopt ergens een keer klem. Het is onverantwoord om als overheid fabrieken als zodanig open te houden, niet alleen omdat we leven in een tijd van bezuinigingen maar ook omdat de overheid geen ondernemer is. Ik hoef wat dat betreft de RSV-enquête niet in herinnering te roepen. Vanzelfsprekend heb ik wel oog voor de best practices in andere landen. Alle landen dienen zich te houden aan de Europese regels. Als er uitzonderingen worden gemaakt op bestaande regels, gelden die ook voor andere landen. Daarom heb ik in de discussie over de sluiting van Zalco aan de Europese Commissie om opheldering gevraagd om te kijken of er sprake is van een ongelijk speelveld op basis van het niet naleven van de Europese regels.

De heer Ulenbelt (SP):

De bedoeling van mijn opmerkingen was niet dat de minister zomaar NedCar koopt. Als er zich nu een investeerder aandient en als dat perspectief heeft, maar als er een overbruggingsperiode nodig is, wil de Nederlandse overheid dan daaraan bijdragen? Je zou dat staatssteun kunnen noemen, maar dat is niet het type staatssteun dat wij indertijd bij De Schelde hadden.

Minister Verhagen:

Op dat onderdeel kom ik nog. Ik heb wel al gezegd dat wij, in het kader van het bod dat wij hebben gedaan om een continuering van de productie in NedCar door Mitsubishi mogelijk te maken, samen met de provincie die bereidheid hebben uitgesproken en dat dit niet in strijd is met de Europese regels, omdat de regio Limburg in een Europees steungebied ligt. Die bereidheid was er.

Een ander verhaal is hoe wij omgaan met staatssteun. De heer Ulenbelt verwees naar Frankrijk en Duitsland. Daarbij had hij het niet over een overbruggingsperiode, maar over steun die naar zijn mening door de overheid was gegeven om een fabriek in stand te houden. Ik kom nog terug op de vraag over de overbruggingsperiode. Ook collega Kamp zal er nader op ingaan. Ik ben ingegaan op het besluit: wat hebben wij gedaan? Ik wil nu naar de gevolgen gaan. Tot slot wil ik naar de toekomst kijken.

Wat zijn de gevolgen? Het belangrijkste gevolg van een definitieve sluiting van NedCar is het verloren gaan van 1500 arbeidsplaatsen. Daarbovenop komen arbeidsplaatsen in de toelevering in gevaar. Met name de heer Van Vliet heeft daarop gewezen. Het is een buitengewoon hard gelag voor de getroffen medewerkers. Collega Kamp zal nader ingaan op de maatregelen die wij kunnen nemen om deze mensen te helpen. Maar het is duidelijk dat ook in de toelevering banen verloren zullen gaan. Ik merk overigens op dat het aantal arbeidsplaatsen in de toelevering in de afgelopen jaren al is gedaald. Dat heeft te maken met het veranderende karakter van de productie bij NedCar. Het was vroeger een zelscheppende automobiel-fabriek, maar dat is het niet meer. Het is in de afgelopen jaren meer assemblage geworden. In de afgelopen periode heeft er ook op het punt van de toelevering een verandering plaatsgevonden.

De heer Van Vliet, de heer Koppejan en mevrouw Schouten vroegen naar de gevolgen voor de auto-industrie en meer in den brede de automotive-industrie. Met

Verhagen

name de heer Koppejan ging uitvoeriger in op de automotive-industrie. Ook als er straks geen personenauto's in grote series meer in Nederland zouden worden gebouwd, wil dat niet zeggen dat wij geen auto-industrie of automotive-industrie meer zouden hebben. In de automotivesector zijn meer dan driehonderd bedrijven, onderzoeksinstituten en opleidingsinstituten actief. De sector biedt werk aan 45.000 mensen, is van groot economisch belang en heeft een hoge toegevoegde waarde. Maar zoals ik net heb geschetst, zijn er gevolgen. De vraag is of wij niet de ambitie moeten hebben en houden om volledige auto's te blijven produceren. De beste kans daarvoor is natuurlijk een overname van NedCar. Als dat niet lukt, is de ambitie om volledige auto's te blijven produceren naar mijn mening niet haalbaar. De enige kans is gelegen in een overname van NedCar. Je hoeft op zich geen volledige auto's te produceren om een kansrijke automotivesector te hebben.

Dit laat onverlet dat een sluiting een enorm verlies is, ook voor de regio in de provincie Limburg. Vele leden hebben erop gewezen dat Limburg gelukkig een aantrekkelijk investeringsklimaat heeft. Uit cijfers uit 2011 blijkt dat Limburg na Amsterdam de populairste regio is voor buitenlandse investeerders. Daar mag Limburg best trots op zijn. Met name in de sectoren chemie en life sciences is er een enorme aantrekkingskracht. Ik bestrijd dat Limburg een regio is waar geen investeringen plaatsvinden of waar geen investeringen mogelijk zijn. Ik bestrijd ook dat de maakindustrie in Nederland op sterven na dood is. In werkelijkheid verdienen de industrie en de dienstverleners die direct met de industrie zijn verweven bijna een derde van ons nationale inkomen. Als bedrijven, kennisinstellingen en overheden zorgen wij er in het kader van het bedrijfslevenbeleid voor dat de industrie perspectief heeft en houdt in Nederland. De industrie vormt het fundament, ook van ons nieuwe bedrijfslevenbeleid.

De industrie in Nederland neemt nog altijd zo'n 15% van ons bruto binnenlands product voor haar rekening. Dat aandeel verdubbelt al snel als je de met de industrie verweven dienstverlening meerekent. Daarnaast is het voor iedereen duidelijk dat de industrie de motor is achter onze export. De maakindustrie investeert als geen ander in onderzoek en ontwikkeling en geeft daarmee een belangrijke impuls aan de innovatie.

Hoe moet het verder? Mitsubishi heeft duidelijk gemaakt dat het zich eind 2012 zal terugtrekken uit NedCar. Het is de primaire verantwoordelijkheid van Mitsubishi om te onderzoeken of er een toekomst voor NedCar is buiten Mitsubishi. Ik heb aan Mitsubishi aangegeven dat wij willen meedenken over de toekomst van NedCar en dat wij een actieve rol willen spelen. Mitsubishi is aan zet; ik kan niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Hoe verleidelijk het misschien ook is, de rijksoverheid is geen goede automobielfabrikant. NedCar heeft een investeerder nodig met een goed bedrijfsplan. Wij zullen ons volledig inzetten om dat mogelijk te maken. Dat doen wij niet alleen. Ik heb vanmiddag ook op het Malieveld gezegd dat wij het samen doen met de ondernemingsraad, de bonden, de directie, de gemeente en de provincie, en nu ook met z'n allen hier in de Kamer. Terecht leggen wij ons niet neer bij het besluit dat er geen toekomst voor NedCar zou zijn. Het gaat om een ploeg die 100.000 auto's kan produceren, een regio waar 30 miljoen mensen binnen twee uur rijden wonen, een vestigingsklimaat waarmee wij vorig jaar meer dan 200 nieuwe buitenlandse investeerders hebben aangetrokken.

Wij hebben bijna een jaar voor de doorstart. Wij moeten er alles aan doen om dat mogelijk te maken. Alternatieve plannen moeten aan een aantal voorwaarden voldoen om kansrijk te zijn, om perspectief te kunnen bieden voor de mensen die op het Malieveld stonden en die ook hier weer in groten getale aanwezig zijn. Er moet sprake zijn van een geloofwaardige businesscase. Er moeten één of meer gecommiteerde aandeelhouders zijn. Er moeten heldere afspraken gemaakt worden met serieuze investeerders. Een participatie door de overheid sluit ik uit. Wij hebben daar om goede redenen afscheid van genomen. De overheid is geen ondernemer. Wij moeten alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat een eventuele overnamekandidaat een serieuze kans krijgt, dat die verlost wordt om NedCar over te nemen.

Wat de korte termijn betreft: ik zal volgende week bij Masuko, de president van Mitsubishi, erop aandringen dat de afspraken in het sociaal akkoord worden nagekomen. Daar vroeg de heer Koppejan expliciet naar. Ik zal Masuko dus aanspreken op het naleven van eerdere afspraken. Het zou een goede zaak zijn als de gelden van dat akkoord zoveel mogelijk een bijdrage kunnen leveren aan het in stand houden van de bestaande banen en het scheppen van nieuwe banen.

Daarnaast zal ik erop aandringen dat Mitsubishi de ruimte biedt voor nieuwe investeerders en alternatieve businessplannen en dat Mitsubishi dus niet zodanige voorwaarden stelt dat een overname bij voorbaat al kansloos is. Mitsubishi moet zich maximaal inspannen voor het mogelijk maken van een overname. De taak van Mitsubishi gaat dus verder dan alleen het voldoen aan lopende verplichtingen.

Ik ga ook onze ambassades en consulaten mobiliseren. Als er ergens ter wereld een bedrijf bestaat dat NedCar aan het werk kan houden, moeten zij dat kunnen vinden.

Ik ga het voor investeerders dus zo aantrekkelijk mogelijk maken om naar Born te komen. Wij zullen elk plan serieus bekijken en ons ten volle ervoor inzetten om een investeerder over te halen. Wij zetten dus alles op alles, zoals mevrouw Schaart zei, om een doorstart mogelijk te maken.

Mitsubishi wordt dus aangesproken op zijn verantwoordelijkheid en er wordt mogelijk hulp verleend, onder andere door de inzet van het Netherlands Foreign Investment Agency en door betrokken ambassades. Het eerder door mij aangegeven commitment blijft dus op tafel liggen. Het uitgangspunt blijft: een gezonde businesscase, met uitzicht op duurzame continuïteit. Ik wil volgende week met name duidelijkheid krijgen over de voorwaarden waaronder Mitsubishi bereid is om de fabriek in Born te verkopen. Dat moet namelijk eerst duidelijk zijn voordat wij geïnteresseerde partijen kunnen benaderen. Mevrouw Smeets vroeg daarnaar in het kader van "wat is die ene euro nu?" Die ene euro biedt niet veel houvast zonder dat ik weet wat de daaraan gekoppelde voorwaarden zijn. Als dit alleen dient om het gehele sociaal plan over te hevelen naar de rekening van de eventuele overnamekandidaat, moet die niet € 1 op tafel liggen maar honderden miljoenen. Er moet dus duidelijkheid komen over de voorwaarden, die niet zodanig moeten zijn dat iedere serieuze overname eigenlijk al bij voorbaat kansloos is. Het verkrijgen van duidelijkheid hierover is dus een belangrijk onderdeel van mijn gesprek met de president van Mitsubishi. Ik zal daarbij aandringen op het geven van maximale ruimte aan nieuwe investeerders.

Verhagen

Intussen gaan wij ook door met het oppakken van de contacten en aanknopingspunten van de vorig jaar door ons in het leven geroepen taskforce met derden. Serieuze geïnteresseerde partijen zijn inmiddels benaderd en zijn geïnformeerd over de veranderingen die hebben plaatsgevonden. Ook in het afgelopen jaar hadden wij immers natuurlijk behoorlijk wat contacten, toen nog in het kader van: naast Mitsubishi als derde partij. Afhankelijk van hun reacties zal bezien worden of zij met name geïnteresseerd zijn in een overname van NedCar. Daarvoor moet ik dus eerst de voorwaarden hebben die Mitsubishi stelt.

Het besluit van Mitsubishi is nu al bekend in de kringen van de automotive producenten. Dat levert ook de nodige verzoeken om informatie op. Ook die aanknopingspunten worden nagetrokken. Er vinden deze week dus al gesprekken plaats. De Kamerleden zullen het mij niet euvel duiden als ik niet zeg welke partijen dit zijn. Er vinden deze week al gesprekken plaats met nieuwe partijen die interesse tonen in NedCar. Het is dan ook te vroeg om vast te kunnen stellen of deze partijen werkelijk serieuze intenties hebben en in staat zijn om de continuïteit van NedCar te waarborgen, maar wij zijn op dit punt dus aan de slag.

Mevrouw Smeets vroeg wat de ambassades nu precies gaan doen. De ambassades hebben kennis en netwerken in de relevante landen. Zij hebben ingangen bij potentieel geïnteresseerde partijen en kunnen hen informeren over de mogelijkheden bij NedCar. Op basis van die contacten zijn de ambassades in staat om in kaart te brengen waar eventueel mogelijkheden en interesses bestaan. We doen dat dus in een gecoördineerde actie, waarbij wij in het afgelopen jaar met NedCar, de directie, ministeries en de provincie betrokken zijn. Ik kan geen namen noemen, mevrouw Smeets. Er circuleren allemaal namen in de pers. Het is echter niet aan mij om namen te noemen. Dat kan juist allerlei contraproductieve reacties oproepen. De geïnteresseerde partij, en dat geldt voor alle partijen, heeft tijd nodig om alle relevante aspecten te onderzoeken. Zo'n proces moet je niet onder druk zetten. Je moet dan juist gebruik maken van stille diplomatie. Wij zullen op dat punt alle mogelijke geïnteresseerde partijen proberen te bewegen, ook met het aanbod van ondersteuning van de overheid en de mogelijkheden in het kader van het investeringsklimaat, "ja" te zeggen.

Mevrouw Smeets, mevrouw Schouten en de heer Ulenbelt vroegen hoe ik de overbruggingsperiode steun als er een overnamekandidaat is die bijvoorbeeld een half jaar of een jaar na 1 januari 2013 aan de slag kan. De directie van NedCar heeft de contouren van een doorstartplan gepresenteerd. Ik geef in dit stadium nog geen commentaar op de inhoud van het plan. Wel ben ik bereid het plan serieus te bekijken. Ik heb in de brief geschreven dat het pakket aan maatregelen dat voor Mitsubishi beschikbaar was onder dezelfde voorwaarden ook op tafel ligt voor een nieuwe producent. Die voorwaarden zijn een sluitende businesscase en uitzicht op duurzame continuïteit. Wat wij aangeboden hebben in de vorige periode, is uiteraard ook voor een eventuele overnamekandidaat beschikbaar.

Een aantal Kamerleden vraagt naar de situatie als het stoppen van de productie en de start van een nieuwe producent niet op elkaar aansluit en of wij dan overbrugging willen financieren. Ik weet nog niet wat de werkelijke situatie is. Ik kan er bij de huidige stand van zaken dan ook nog niets over zeggen. Voor steun door de overheid heb ik een sluitende businesscase nodig en heldere afspraken met een overnamekandidaat. Als dat het geval is, ben ik

bereid om te bekijken wat mogelijk is. Ik kan daar nu nog niet op vooruitlopen. Ik kan wel honderd verschillende dingen verzinnen. Wij moeten ook niet alle kaarten op tafel leggen nu het gesprek nog gaande is. Men weet wel ongeveer wat wij in de afgelopen periode aangeboden hebben.

Een aantal Kamerleden vraagt waarom de minister-president niet meegaat naar Japan. Ik heb in de afgelopen periode goede contacten onderhouden met de top van Mitsubishi. Tijdens mijn reis van volgende week zal ik overleg hebben met Masuko. De minister-president is volledig op de hoogte van de situatie bij NedCar. Als er aanleiding is om hem contact op te laten nemen met Mitsubishi wordt dat uiteraard direct gedaan. Wij hebben dat in het afgelopen jaar ook gedaan toen de discussie rond MSD Organon speelde. Ik had contacten met Clark en Frazier. Ik heb met hen gesproken. Toen het nuttig werd geacht om door contact met de minister-president extra aan te geven waar wij staan en om de druk op te bouwen, is dat ook gebeurd. Rond MSD Organon is dat ook een goede werkwijze gebleken. Op dit moment is er geen aanleiding om de MP mee met mij op pad naar Japan te sturen. Dank voor het vertrouwen! Voor de Koningin, zeg ik tegen de heer Ulenbelt, geldt hetzelfde.

Dan nog twee vragen en een laatste opmerking. De heer Verhoeven vraagt naar het bedrijfslevenbeleid. Dat beleid is erop gericht Nederland internationaal goed te positioneren om te investeren en te ondernemen. Zoals hij al zei, weten buitenlandse investeerders Nederland en Limburg absoluut te vinden. Alleen al in het afgelopen jaar zijn er in Nederland door buitenlandse investeringen 4.300 extra nieuwe banen gecreëerd. Het bedrijfslevenbeleid zet in op versterking van het innovatieklimaat. Het is bovendien nadrukkelijk gericht op internationale acquisitie. Zo werken we aan nieuwe banen. Nederland wil de place to be zijn. Daarop zetten we in, samen met de regio's. Met name de provincie Limburg speelt als geen ander in op het topsectorenbeleid en het bedrijfslevenbeleid, zodat het regionale beleid in Limburg aansluit bij het nationale beleid. We werken daar samen aan, schouder aan schouder. Dat doen wij ook bij NedCar.

De heer Van Vliet vroeg of de lening kan worden ingezet. Ik heb er begrip voor dat hij die vraag stelt, maar met alle respect, het gaat hierbij echt om een intercompany lening tussen NedCar en een ander onderdeel van Mitsubishi Motors. Met alle wil in de wereld kan ik geen uitspraak doen over intercompany leningen. Het is een zaak tussen de directie van NedCar en Mitsubishi. Ik heb die lening niet verstrekt, ik weet niet onder welke voorwaarden dat is gebeurd en ik weet niet waarom het is gebeurd.

Ik kom bij mijn laatste opmerking. In het debat sprak mevrouw Ouwehand wat denigrerend over Japan. Daarvan neem ik afstand. In totaal zijn er in Nederland 734 vestigingen van Japanse bedrijven, goed voor 31.000 arbeidsplaatsen. Op 8 december heb ik nog een nieuwe productiefabriek van Fujifilm in Tilburg geopend. Teijin opende vorig jaar een nieuwe productiefaciliteit in Emmen. Dit zijn een aantal voorbeelden die illustreren dat Japan al jarenlang een van de grootste buitenlandse investeerders in ons land is, en ook van belang blijft voor banen in de toekomst.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

In mijn bijdrage heb ik betoogd dat het niet veel zin heeft om naar Japan te gaan. Ik begrijp dat de minister toch gaat. In de agrarische pers hebben we kunnen lezen dat

Verhagen

hij niet alleen gaat vanwege NedCar, maar ook om de afzet van Nederlandse land- en tuinbouwproducten te promoten. Hij heeft zijn missie dus breder getrokken. Heeft hij overwogen om in Japan ook op te komen voor de Nederlandse staatsburger die daar probeerde te demonstren tegen de dolfijnslachtingen en die nu al bijna twee maanden in een koude cel zit zonder één keer de gelegenheid te hebben gehad om te telefoneren met zijn familie, voor een vermeende duw?

Minister Verhagen:

Mijn opmerkingen sloegen erop dat mevrouw Ouwehand het blijkaar van nul en generlei waarde vindt om naar Japan te gaan. Ik heb betoogd dat er 31.000 arbeidsplaatsen zijn bij Japanse vestigingen en productieplaatsen in Nederland. Mevrouw Ouwehand, uw "niet relevant" heeft consequenties. Gaat u uitleggen aan 31.000 mensen dat hun arbeidsplaatsen niet relevant zijn? Gaat u uitleggen aan 1500 mensen die hun hoop mede hebben gevestigd op mijn gesprek met Mitsubishi, dat het niet relevant is om naar Japan te gaan? U hebt de minister van Buitenlandse Zaken aangesproken op wat hij doet ten aanzien van een Nederlandse staatsburger die in Japan op dit moment in het gevang zit. Daar heeft hij u antwoord op gegeven en daar heb ik geen woord aan toe te voegen.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik wil één ding rechtzetten en ik heb één constatering. Ik heb gezegd en betoogd dat het geen zin heeft om naar Japan te gaan. We zien nu al dat het Saab niet lukt om een overnamepartner te vinden. Het voor € 1 vrijkopen van NedCar – de eigen woorden van de minister – lijkt me dan beter. Dat was mijn punt; niet die 31.000 banen. Wel eerlijk blijven graag.

Minister Verhagen:

Nee, want ik ga er ook naartoe om buitenlandse investeringen ...

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik was nog niet klaar.

Minister Verhagen:

Dit was geen vraag?

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik was nog niet klaar. Behalve dat ik één ding wilde rechtzetten, heb ik ook nog een vraag. De minister heeft de missie breder getrokken, namelijk door de Nederlandse agrarische producten te promoten. Heeft hij ook overwogen om de zaak rond Erwin Vermeulen aan de orde te stellen? Daarop heeft hij geen antwoord gegeven. Ik heb gezien dat hij heeft aangekondigd dat de pers hem maandag nog vragen kan stellen over de missie naar Japan. Hij kan morgenochtend op zijn bureau Kamervragen verwachten. Het zou hem sieren als hij ook de Kamer aanstaande maandag antwoord geeft, voordat hij naar Japan vertrekt.

Minister Verhagen:

Ik kan nu het antwoord al geven. Dan hoeft mevrouw Ouwehand niet tot maandag te wachten. Ik ga het antwoord geven dat minister Rosenthal namens het kabinet heeft gegeven op deze vragen, die mevrouw Ouwehand ook hem al heeft gesteld.

De heer Klaver (GroenLinks):

De minister is open en eerlijk over de kansen van NedCar. Hij zegt dat de overheid daar niet direct gaat intervensiëren met staatssteun. Hij heeft aangegeven wat hij vanuit zijn ministerie zou kunnen doen. Ik miste daar echter één optie in. Ik heb in mijn bijdrage gevraagd of het mogelijk is om te onderzoeken op welke wijze de Nederlandse overheden een inkoopconsortium zouden kunnen vormen voor elektrische auto's, uiteraard rekening houdend met de Europese aanbestedingsregels, waardoor de markt wordt vergroot en de kansen van NedCar op die markt kunnen toenemen.

Minister Verhagen:

Ik vond dat een aardige opmerking. Ik heb, vooruitlopend op de vraag van de heer Klaver, een plan aan de Kamer aangeboden met betrekking tot elektrische auto's. Dat was vrij breed, juist om een enorme impuls te geven aan de uitrol van elektrische auto's in Nederland. Dan zouden wij immers niet alleen proeftuin worden, maar ook aantrekkelijk worden in het kader van eventuele productie van elektrische auto's. Ik hoop dat de Kamer dat plan breder gaat ondersteunen. Tot nu toe heb ik echter alleen maar gezien dat de belastingfaciliteiten ten aanzien van de elektrische auto zijn ingeperkt door de Tweede Kamer. De Kamer zet bovendien nogal wat vraagtekens bij de laadpalen, die nodig zijn voor een succesvolle uitrol van elektrische auto's. Ik hoop op een nieuwe impuls voor deze discussie.

De heer Klaver vroeg ook naar eventuele productie van elektrische auto's in Born. Daar is uiteraard naar gekeken. NedCar werkt daar ook aan mee, bijvoorbeeld in het StreetScooter-project samen met de technische universiteit van Aken. NedCar heeft echter op korte termijn een probleem, zeker na het afhaken van Mitsubishi. Er is vanaf 2013 echt vervangende productie nodig om ontslagen te voorkomen. Er zijn geen partijen geweest die op deze korte termijn – wij hebben daar serieus naar gekeken en wij hebben hierover contacten gehad in afgelopen jaren – kunnen starten met een productie van voldoende omvang van elektrische auto's. Bovendien is het productieproces iets anders, dus is er ombouw nodig. Het gaat met name om de productie van accu's. Het wordt eigenlijk pas interessant als je de voertuigen en de accu's op één locatie kunt produceren. Als er serieuze mogelijkheden zijn om de productie van elektrische auto's in Born mogelijk te maken, zullen wij er natuurlijk alles aan doen om die te realiseren.

De heer Klaver (GroenLinks):

Ik dank de minister voor zijn uitgebreide antwoord.

Minister Verhagen:

Elektrische auto's doen mij nogal wat.

De heer Klaver (GroenLinks):

Dat vind ik fantastisch om te zien. De vraag was echter iets specifieker. Die ging niet over de vraag of deze minister wil dat er heel veel laadpalen in Nederland staan en of hij het elektrisch rijden fiscaal wil stimuleren. Ik had het over de vraag hoe die markt vergroot kan worden. De minister zegt dat er geen partij is gevonden die op korte termijn, dus in 2013, die productie op zich wil nemen, omdat de vraag naar die auto's nog niet voldoende is. Mijn vraag was of de minister bereid is om te onderzoeken of het mogelijk is om met een inkoopconsortium de al stij-

Verhagen

gende vraag naar deze auto's verder te stimuleren, om de kans groter te maken dat NedCar vanaf 2013 elektrische auto's kan produceren. Dat is volgens mij een heel mooie aanvulling op de plannen die de minister al heeft gepresenteerd. Bovendien zou het wellicht voor breder draagvlak in de Kamer kunnen zorgen.

Minister Verhagen:

Wij werken aan het vergroten van de vraag naar, dus de markt voor, elektrische auto's, onder andere door het plan inzake elektrisch rijden. Het ging bovendien niet om het tekortschieten van de vraag op de korte termijn. Het punt was dat geen van de partijen kon starten met een productie van voldoende omvang van elektrische auto's op zo'n korte termijn. Nogmaals, ik ben best bereid om ook te kijken naar het idee van de heer Klaver voor een consortium als aanvulling hierop. Als wij mogelijkheden zien om een overname en een doorstart van NedCar mogelijk te maken, willen wij dat, als gezegd, namelijk allemaal doen.

□

Minister Kamp:

Voorzitter. Wie in de gelegenheid is geweest om dat prachtige bedrijf in Born te bezoeken, doet het pijn om nu te moeten deelnemen aan een debat waarbij de mogelijke sluiting van dat bedrijf aan de orde is. Ik ben zelf in de loop van de jaren vier keer in het bedrijf geweest en ik heb echt gevoel voor dat bedrijf gekregen. Het is een heel mooi bedrijf. Ik kan me dan ook voorstellen hoe het de mensen die iedere dag in dat bedrijf zijn en samen het bedrijf vormen, aan het hart gaat wat er op dit moment speelt. Daarom ondersteun ik ook voluit de inzet zoals die zonet is verwoord door mijn collega van EL&I. Zoals hij zei, leggen wij ons niet neer bij de sluiting van het bedrijf maar zullen wij alles op alles zetten om de mogelijkheden voor een doorstart te onderzoeken. Daarvoor gaan wij in de eerste plaats ons best doen. Dat betekent dat datgene wat ik naar voren zal brengen, in aanvulling daarop is en niet in de plaats daarvan komt. Wij gaan eerst doen wat mijn collega van EL&I zegt. Ondertussen kunnen wij ons voorbereiden op eventualiteiten in de hoop dat die niet komen. Als die eventualiteiten toch werkelijkheid worden, moeten wij daarop voorbereid zijn. Ik wil daar nu een paar dingen over zeggen, maar het gaat in de eerste plaats om de inzet zoals mijn collega van EL&I die naar voren heeft gebracht en die ik van harte steun.

Laat ik tegen die achtergrond om te beginnen iets zeggen over het sociaal plan. Zoals ik ook in mijn brief heb uiteengezet, zijn er voor het sociaal plan geen wettelijke vormvereisten. Het is een afspraak die gemaakt wordt tussen de vakbonden dan wel de ondernemingsraad en het bedrijf zelf, de onderneming. In dat sociaal plan wordt een aantal afspraken gemaakt voor wat er gebeurt als er ontslagen moet worden, namelijk dat er beëindigingsvergoedingen zijn voor de arbeidsovereenkomsten en dat er begeleiding en bemiddeling naar werk is. In de cao Metalektro, waar ook NedCar onder valt, is vastgelegd dat er een sociaal plan moet zijn voor de bedrijven in die sector en dat die bedrijven het moeten opstellen in overleg met de vakbonden. In dit geval is dat sociaal plan er momenteel, maar het loopt af. Het is heel logisch dat invulling wordt gegeven aan deze cao en dat er dus tijdig overleg is tussen het bedrijf en de vakbonden over vernieuwing van het sociaal plan.

Als er een sociaal plan is, geldt dat – aannemend dat het een sociaal plan is tussen de vakbonden en het bedrijf – voor de leden van die vakbonden. Wat echter kan gebeuren, is dat het sociaal plan wordt aangemeld bij het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Als dat het geval is, wordt het daarmee een cao, en dan moet het door het bedrijf ook worden aangeboden aan alle werknemers in het bedrijf, dus ook aan de niet-leden. Op grond van de Wet op de loonvorming is het zelfs verplicht om een sociaal plan aan te melden. Het is dus zeer wenselijk dat het bedrijf NedCar dit alsnog doet. Dit zeg ik omdat het sociaal plan dat er op dit moment is, niet bij ons is aangemeld. Dat moet dus wel gebeuren. Ik wil dus ook graag dat het sociaal plan zo snel mogelijk bij het ministerie wordt aangemeld en dat het daarmee ook voor alle niet-leden van vakbonden kracht krijgt. Overigens kunnen wij vaststellen dat de organisatiegraad bij het bedrijf zeer hoog is.

Als het sociaal plan er is, heeft het werking voor iedereen, zoals ik heb aangegeven. Op grond van dat sociaal plan moet dan ook door het bedrijf in geval van ontslag het initiatief genomen worden voor een mobiliteitscentrum. Als onverhoopt de ontslagen inderdaad per 31 december 2012 doorgaan, zal op basis van het sociaal plan in dit geval het initiatief tot dat mobiliteitscentrum moeten worden genomen door het bedrijf NedCar.

Mevrouw Smeets (PvdA):

Ik dank de minister voor de beantwoording van de vraag over het aanmelden. Hij roept bij dezen op om dat te doen, begrijp ik. Dank daarvoor. Als die aanmelding, naar ik aanneem morgen, plaatsvindt, hoe lang heeft het ministerie dan nog nodig tot een en ander daadwerkelijk geëffectueerd kan worden?

Minister Kamp:

Wij staan natuurlijk op scherp waar het NedCar betreft. Ik heb al duidelijk gemaakt wat mijn eigen gevoel daarbij is en mijn collega van EL&I heeft er ook geen misverstand over laten bestaan. Het is dus duidelijk dat als die aanmelding morgen bij mijn ministerie binnenkomt, deze ook morgen in behandeling genomen zal worden en dat we die vlot zullen afwerken. Zo'n aanmelding moet gezamenlijk door de vakbonden en het bedrijf bij ons gebeuren. Ook al omdat dat zo in de cao is afgesproken en vastgelegd, verwacht ik dat dit nu gaat gebeuren. Mevrouw Smeets kan ervan verzekerd zijn dat die aanmelding onmiddellijk in behandeling wordt genomen.

Mevrouw Smeets (PvdA):

Ik dank de minister voor deze toezegging.

Minister Kamp:

Mevrouw Smeets zal ook hebben begrepen dat zelfs als het niet aangemeld wordt, het sociaal plan waarde heeft, omdat het geldt voor alle vakbondsleden en dat zijn er gelukkig nogal wat bij dit bedrijf.

Voorzitter. Op grond van het sociaal plan en op initiatief van NedCar kan er vervolgens een mobiliteitscentrum komen. NedCar heeft daar in het verleden ervaring mee opgedaan; bij een vorige inkrimpingronde, toen er ook zo'n 1500 arbeidsplaatsen in het geding waren, is op een uitstekende wijze invulling gegeven aan een mobiliteitscentrum. We zijn er toen met elkaar in geslaagd om 85% van de mensen die er destijds bij NedCar uit moesten, herplaatst te krijgen. Ik wil niet suggereren dat dit onder de

Kamp

huidige omstandigheden weer zo zal kunnen gaan, maar de vorige keer is het zeer succesvol geweest. De zeer actieve gemeente Sittard-Geleen, het actieve gemeentebestuur, het actieve bestuur van de provincie Limburg, de uitzendbureaus, de kenniscentra, het UWV en het bedrijf zelf zijn heel goed in staat om weer samen zo'n mobiliteitscentrum op te zetten. De eerste contacten daarvoor zijn al gelegd, steeds in het licht van wat ik in het begin heb gezegd, dat we niet feiten willen creëren maar vol willen inzetten op een overnamekandidaat. Echter voor het geval dat, zijn de eerste contacten toch al gelegd. Het UWV is ook al begonnen om zich te oriënteren op de situatie op de arbeidsmarkt, waarbij, zoals duidelijk gemaakt door mijn collega, er bijzondere aandacht zal zijn voor mensen die moeilijker dan anderen eventueel herplaatsbaar zijn.

Ik kom even terug op de mogelijkheden voor de mensen die eventueel hun baan zullen kwijtraken. Op dit moment zijn in de regio in totaal 2100 openstaande vacatures geregistreerd, 900 daarvan hebben betrekking op technisch personeel. Het aantal vacatures voor productiepersoneel op dit moment is gering. Dat zijn er maar 31. Dit is de huidige situatie, mede op grond van onze gezamenlijke inspanningen is er natuurlijk perspectief dat we door het conjuncturele dal heenkomen waarin we nu zitten. Als de conjunctuur aantrekt, zal dat onmiddellijk meer ruimte opleveren. Bovendien gaat het om het smalste stukje Nederland, tussen België en Duitsland in. Met name in Duitsland zijn er duizenden vacatures in deze sector. Deze zullen ook in beeld moeten komen en zullen zeker bij het mobiliteitscentrum in beeld gaan komen. Volgens onze analyse zijn de perspectieven voor technisch personeel op mbo-niveau bij NedCar goed. Monteurs, procesoperators, werktuigbouwkundigen en dergelijke hebben ook op dit moment al goede perspectieven. Voor lager opgeleid technisch personeel zijn de perspectieven al wat minder goed. Knelpunten zitten vooral bij de lagere niet-technische beroepen. Mijn collega sprak in dat verband over enkele honderden medewerkers. Het is logisch dat wij bij SZW en UWV ons met name ook willen inspannen voor deze werknemers.

Ook hebben woordvoerders gevraagd naar het Europees Globaliseringsfonds. Het Europees Globaliseringsfonds is niet specifiek een Nederlandse hobby, maar het bestaat wel. Daarin is geld beschikbaar, waar Nederland ook gebruik van maakt. We hebben recent een aanvraag gedaan voor het bedrijf ZALCO in Zeeland, waar ook de heer Koppejan zich het nodige bij kan voorstellen. Ook op dit punt wil ik dus niet vooruitlopen op de ontwikkelingen, want het EGF is pas in beeld als er ten minste voor 500 mensen ontslag is aangevraagd, en er ligt hiervoor bij ons nog geen ontslagaanvraag.

Ik kan zeggen wat de mogelijkheden zijn. Het Europees Globaliseringsfonds – het woord zegt het al – is bedoeld voor als er door globale ontwikkelingen arbeidsplaatsen komen te vervallen. Dat zou je hierbij kunnen zeggen. Het moet dus om minimaal 500 ontslagen gaan. Ik vrees dat dat hierbij aan de orde zou kunnen komen. Het moet binnen een periode van vier maanden worden aangezegd. Ook daaraan kan voldaan worden. Verder moet er, als de subsidie uit dat fonds wordt gegeven, een cofinanciering zijn, die inmiddels 50% bedraagt. Daarnaast, en dat zei ik al, kun je het pas aanvragen, als de aanvragen voor die ontslagen er liggen. Dat is nog niet het geval, maar wij hebben dit in beeld als mogelijkheid om ondersteuning voor zo'n mobiliteitscentrum, en dus voor het personeel,

te kunnen krijgen. We zullen daarvoor de nodige en mogelijke voorbereidende werkzaamheden verrichten.

Ook spraken woordvoerders over de mogelijkheid van deeltijd-WW. Daar moeten we ons echter niet te veel van voorstellen. Deeltijd-WW is namelijk bedoeld voor als er een plotselinge teruggang in de economie is en je aan ziet komen dat er vrij snel weer een opgang gaat komen. Dan is het niet goed om mensen eerst te ontslaan en vervolgens weer aan te nemen. Daar is de deeltijdregeling voor. De regeling is voor het land als geheel en kan eventueel ook voor sectoren worden gebruikt, maar zij is niet bedoeld voor één bedrijf. Bovendien is het nadeel van deeltijd-WW dat als een werknemer via de deeltijd-WW aan het bedrijf gebonden blijft, hij zich daarop richt en als het vervolgens toch misgaat en het bedrijf sluit of de werknemer eruit gaat, zijn hele WW verbruikt is in de deeltijd-WW-periode. Dan staat hij dus op straat en moet hij zich op het zoeken van werk gaan richten, terwijl hij geen WW meer heeft, maar van een bijstandsuitkering afhankelijk is. Dat is een ongelukkige situatie. Er zijn dus haken en ogen verbonden aan deeltijd-WW. Hij is bedoeld voor een plotselinge neergang en perspectief op het snel weer verbeteren van de situatie. Verder is hij bedoeld voor een grotere schaal. Daarnaast zijn er nadelen aan verbonden voor de werknemers.

De heer Koppejan vroeg of het UWV wil beginnen met bemiddelen. De heer Koppejan voelt dat haarfijn aan. Ook hij zet in de eerste plaats in op een doorstart en op het behoud van werkgelegenheid, maar hij kijkt met name naar de mensen die het kwetsbaarst zijn en wil dat zij zo snel mogelijk de aandacht krijgen die zij nodig hebben. We moeten verder bekijken hoe ik dat precies ga invullen. Ik wil niet vooruitlopen op datgene waar mijn collega mee bezig is, maar de heer Koppejan en ik begrijpen dat deze groep de extra aandacht nodig heeft waar de heer Koppejan om vraagt.

De heer Verhoeven vroeg hoe reëel de kans is dat er geen sociaal plan komt en wat de regering dan nog kan doen. Als er geen sociaal plan is, dan is dat in strijd met de cao. Als je het bestaande sociaal plan niet wilt verlenen, dan heb je een moeilijke casus als de zaak vervolgens voor de rechter komt. De werknemer die ontslagen wordt, terwijl er geen sociaal plan is, zal dan namelijk zeggen dat hij een vergoeding wil hebben voor het feit dat hij daar altijd heeft gewerkt. Dat zal een warboel van procedures kunnen gaan opleveren. Ik denk echter dat we met dit bedrijf en de eigenaar van dit bedrijf, daar niet van uit moeten gaan. Het is een bedrijf dat zich in het verleden steeds correct gedragen heeft en dat alle ontslagrondes die al meegemaakt zijn, op een nette manier heeft doorgevoerd. Het heeft ook een goed sociaal plan met de vakbonden. Er zijn actieve vakbonden daar. Ik ga er graag van uit dat de daar geldende cao nageleefd gaat worden en dat we, uitgaande van het sociaal plan, eventueel aan een mobiliteitscentrum toe kunnen komen. Ik hoop dus dat de heer Verhoeven het mij toestaat om niet te speculeren op ontwikkelingen die ik niet alleen ongewenst vind, maar waarvan ik mij eigenlijk ook moeilijk kan voorstellen dat het bedrijf daarmee geassocieerd wil worden.

De voorzitter:

Ik dank beide ministers voor hun reactie in eerste termijn. Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn. Het woord is aan de heer Ulenbelt.

Ulenbelt



De heer **Ulenbelt** (SP):

Voorzitter. Vanmiddag heeft mijn fractievoorzitter Roemer een belofte gedaan tijdens de manifestatie op het Malieveld. Hij ging naar Wientjes en hij heeft aan jullie, de NedCar-medewerkers, deels hier aanwezig op de publieke tribune, beloofd dat hij aan Wientjes zou vragen of hij zich wil inspannen om NedCar te redden. Het antwoord van Wientjes was: dat doe ik. We hebben er dus weer een bondgenoot bij om dit prachtige bedrijf overeind te houden.

Terecht gaat de minister van Sociale Zaken ervan uit dat hij voorbereidingen aan het treffen is waarvan hij hoopt en ik hoop en iedereen hoopt dat ze niet nodig zullen zijn geweest. Terecht zegt hij dat het gaat om "een mogelijk sluiting". Ik ben blij om te horen dat de Nederlandse regering zegt dat zij de sluiting van dit prachtige bedrijf niet wil en zich ervoor zal inzetten om het overeind te houden.

De minister van EL&I gaat volgende week op pad. Ik denk dat iedereen hem daarbij heel veel sterkte wenst. Het is in Japan allemaal niet makkelijk. Wij kennen deze minister ook als een niet zo makkelijke minister. Misschien helpt dat in dit geval! In ieder geval wens ik hem heel veel succes. Ik hoop dat hij ons en alle betrokkenen op de hoogte wil houden van de vorderingen die hij maakt.

Voorzitter. Mevrouw Smeets zal straks een motie indienen namens de grootst mogelijke meerderheid van het parlement, namelijk 148 leden, om tot uitdrukking te brengen dat dit Nederlandse parlement pal staat voor NedCar en pal staat voor de mensen wier werkgelegenheid nu op het spel staat.



De heer **Van Vliet** (PVV):

Voorzitter. Eendracht maakt macht. Ik sluit mij wat dat betreft aan bij de woorden van collega Ulenbelt. Wij wensen de minister heel veel succes en sluiten ons van harte aan bij het Kamerbrede initiatief via mevrouw Smeets. Wij blijven strijden voor NedCar.



Mevrouw **Smeets** (PvdA):

Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording van de vragen. Het was curieus: de minister van EL&I heeft meer vragen beantwoord dan ik gesteld heb. Dat maak ik niet vaak mee, dus dank daarvoor, minister!

Namens negen partijen, 148 leden, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het besluit van Mitsubishi om te stoppen met de productie van auto's in Born een klap is voor de werknemers van alle betrokken bedrijven en hun gezinnen;

overwegende dat dit besluit leidt tot het verlies van de automotiviekennis van 1500 goed geschoolde en loyale vakmensen bij NedCar en van vele anderen bij toeleverende bedrijven;

overwegende dat dit besluit tevens leidt tot de verzwakking van de belangrijke automotivieketen in (Zuidoost-)Nederland;

overwegende dat de directie, de or en de medewerkers van NedCar zich inspannen om een krachtige businesscase te ontwikkelen voor een doorstart van NedCar;

overwegende dat de rol van het Rijk essentieel is bij het leggen van beslissende contacten met investeerders, het maken van afspraken met Mitsubishi en de ondersteuning van de doorstart van NedCar;

overwegende dat het nodig is dat ondernemers, onderzoeksinstituten en overheden een krachtige agenda hanteren in de ontwikkeling van Zuid Limburg als onderdeel van Brainport Zuidoost-Nederland;

verzoekt de regering om Mitsubishi te houden aan het sociale plan voor de werknemers en daarnaast – binnen de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid – samen met alle andere betrokkenen de voorwaarden te scheppen voor de doorstart van NedCar in de context van de economische transitie van de regio en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Smeets, Schaart, Van Vliet, Koppejan, Ulenbelt, Verhoeven, Klaver, Schouten en Dijkgraaf.

Zij krijgt nr. 39 (29826).



Mevrouw **Smeets** (PvdA):

De heer Dijkgraaf heeft niet deelgenomen aan het debat, maar heeft deze motie wel meeondertekend.

Ik wens onze ministers heel veel succes met de behandeling van deze zaak en in het bijzonder met de trip naar Japan, waarvan wij veel verwachten. Wij zien uit naar het verslag daarvan.



Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ook van onze zijde veel wijsheid toegewenst bij de beslissingen die nu moeten worden genomen en bij de inzet die het kabinet nu pleegt met alle partijen die erbij betrokken zijn om het maximale te doen voor NedCar. Wij hebben vertrouwen in deze minister. Hij vroeg daar om; wij hebben dat. Wij zijn ook blij met de toezegging dat men zich tot op het hoogste niveau – in dit geval is dat de minister-president – achter de schermen zal bemoeien met hetgeen er in Japan besproken zal worden. Ook daar hebben wij vertrouwen in.

Tegen minister Kamp zeg ik dat het goed is dat al wel voorbereidingen worden getroffen voor het mobiliteitscentrum. Ook wij hopen dat het niet nodig zal zijn, maar we moeten niet wachten tot het laatste moment. Ik heb

Schouten

daar nog wel een vraag over. Het mobiliteitscentrum wordt ook vanuit NedCar geïnitieerd. Kan bekeken worden of er ook aan de toeleveranciers hulp geboden kan worden?

Ook wij blijven uiteraard graag op de hoogte van de ontwikkelingen rond de trip naar Japan. Boven alles wens ik alle werknemers, directieleden en or-leden veel kracht toe in deze tijd. We hopen met z'n allen op een goede oplossing en zetten ons daar allemaal voor in.

De heer **Koppejan** (CDA):

Voorzitter. Het mag duidelijk zijn dat wij de aanleiding tot dit debat liever niet hadden gehad. Vanmiddag zijn we bij elkaar gekomen op het Malieveld en daar hebben we één heldere, krachtige boodschap van de NedCar-medewerkers meegekregen: politiek, stelt u zich nu eens als één blok, als man en vrouw, op achter NedCar en zijn medewerkers. Ik ben er toch een beetje trots op dat wij er vanavond in geslaagd zijn om met 148 van de 150 leden dat signaal uit te stralen met een gezamenlijke motie. Ik dank ook beide ministers voor hun uitgebreide beantwoording en voor hun inzet, en ik wens de ministers veel sterkte, zowel in Japan als in Nederland.

Mevrouw **Schaart** (VVD):

Voorzitter. Dank aan beide bewindspersonen voor de heldere en duidelijke antwoorden, die ook hoopvol zijn. Ik heb een paar dingen gehoord, bijvoorbeeld dat er deze week zelfs al gesprekken zijn met mogelijke investeerders. Dat is mooi. Het is ook heel goed dat de ministers alles op alles willen zetten om een doorstart mogelijk te maken, en dat ons diplomatieke netwerk in het buitenland wordt ingezet om investeerders te zoeken.

Ik heb nog een vraag aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over het mobiliteitscentrum. Dat heeft nu een regionale focus. Kan die misschien ook bovenregionaal zijn? Vergeet daarbij ook de grensregio's niet.

De heer **Klaver** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de duidelijke beantwoording van alle vragen. Ik ben erg blij met de inzet. Ik wens daar vooral ook de minister van EL&I veel succes mee. Ik ben ook blij met de open houding die hij aannam ten aanzien van mijn inbreng in eerste termijn over het onderzoeken van de mogelijkheden voor een inkoopconsortium. Om nog even scherp te krijgen hoe de minister daar precies in staat, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de markt voor elektrische auto's op het punt staat geweldig te gaan groeien;

constaterende dat de regering in haar green deal de ambitie zegt te hebben om als katalysator te functioneren bij het bereiken van groene doorbraken;

constaterende dat er in het verleden pogingen zijn gedaan een productielijn van elektrische auto's bij NedCar op te zetten, maar dat deze strandden op de onwil van Mitsubishi;

verzoekt de regering, zich actief in te zetten om partners bij elkaar te brengen die zouden willen investeren in de productie van elektrische auto's bij NedCar;

verzoekt de regering tevens, de mogelijkheden te onderzoeken om met andere overheden een inkoopconsortium te vormen voor de inkoop van elektrische auto's opdat NedCar (binnen de Europese aanbestedingsregels) meer kansen krijgt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Klaver en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (29826).

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Doorgaans geef ik uiterst spaarzaam mijn vertrouwen aan dit kabinet. Vanavond spreek ik echter volmondig uit dat ik vertrouwen heb in de door de beide aanwezige ministers geschetste aanpak. Ik dank hen daarvoor. Ik dank hen ook voor de duidelijke uitleg en de antwoorden op de gestelde vragen. Ik sluit me aan bij de woorden van mijn voorgangers. Ik wens de minister van EL&I succes in Japan. Ik wens beide ministers vooral ook veel succes in Limburg en omgeving met de drieslag die daar gemaakt moet worden, namelijk een nieuwe investeerder zoeken, nieuwe bedrijvigheid en banen zoeken en de nieuwe weg naar werk plaveien op het moment dat dat nodig zou blijken te zijn. Ik wens alle betrokkenen nogmaals oprecht succes in de nabije toekomst, in het bijzonder degenen die hierbij het nauwst betrokken zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. De op stuk nr. 39 ingediende motie kan qua geest en qua strekking rekenen op onze steun. Toch denken wij dat het voor de werknemers en hun gezinnen beter is om duidelijk te zijn en te zeggen: we nemen afstand van Mitsubishi, we nemen afstand van de positie dat we afhankelijk zijn van Japan en we grijpen de kans om het bedrijf over te nemen en klaar te maken voor de toekomst op de vrije markt, geoutilleerd en wel voor de productie van elektrische auto's. Daarom steunen we de motie formeel niet. Het belang van de werknemers kan beter op een andere manier worden gediend.

Ik besluit met een constatering naar aanleiding van dit debat. Het zal niemand zijn ontgaan dat er de afgelopen weken veel commotie is geweest over het meldpunt dat de PVV heeft opgericht om anoniem over de medemens te kunnen klikken en om overlast te kunnen rapporteren. Hemel en aarde zijn bewogen om het kabinet daar-

Ouwehand

over een uitspraak te laten doen. Het kabinet deed daarover geen uitspraak. Op het moment echter dat wordt geschetst met wat voor bedrijf we hier vandoen hebben – het bedrijf Mitsubishi, dat eigenhandig de blauwvintonijn de nek omdraait en de grijze walvis laat uitsterven – en wat de reputatie van Japan is op het gebied van het niet nakomen van afspraken, dan is het kabinet er als de kippen bij om daar afstand van te nemen. Dat moeten we maar eens even noteren.

De voorzitter:

Daarmee hebben we de tweede termijn van de Kamer afgerond. Ik geef het woord aan de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.



Minister Verhagen:

Voorzitter. Ik dank de leden voor hun betrokkenheid en voor de eensgezindheid waarmee zij aangegeven hebben achter de medewerkers van NedCar te staan. Vanmiddag is er inderdaad de emotionele oproep gedaan om het gekissebis voor een keer achterwege te laten en om samen aan de slag te gaan een zo groot mogelijk toekomstperspectief voor de medewerkers van NedCar te creëren. Ik ben blij dat dit zo duidelijk naar voren is gekomen in dit debat.

Gezien het aantal ondertekenaars van de motie-Smeets c.s. op stuk nr. 39 ga ik ervan uit dat deze motie aanvaard wordt. Ik zie haar als een duidelijke ondersteuning van het beleid dat collega Kamp en ik namens het kabinet voor ogen hebben. Ik zie het ook als een ondersteuning in mijn gesprekken met Mitsubishi. Ik kan de leden meedelen dat wij deze motie volgaarne zullen uitvoeren indien zij wordt aanvaard.

De motie op stuk nr. 40 is in tegenstelling tot de eerdergenoemde motie wél door mevrouw Ouwehand ondertekend en ingediend door de heer Klaver. Zoals ik al in de discussies over het plan voor elektrisch rijden en over de green deals heb gezegd, zal ik mijn uiterste best doen om voorwaarden te creëren waaronder marktpartijen toekomst zien in een doorstart van NedCar, inclusief de mogelijkheid van productie van elektrische auto's. Zoals ik in de eerste termijn gezegd heb, moet er daarom uiteindelijk een gezonde businesscase vanuit de markt liggen. In deze motie wordt dit eigenlijk omgedraaid, want daarin wordt de overheid verzocht om eerst via een consortium een markt te creëren om daarmee vervolgens productie mogelijk te maken. Dat is op zich een slimme truc. Ik moet dit zorgvuldig bekijken. In de motie wordt de regering verzocht om de mogelijkheden daartoe te onderzoeken. Ik kan altijd naar mogelijkheden kijken, maar ik wil daarmee niet de verwachting wekken dat wij dit gaan doen. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.



Minister Kamp:

Voorzitter. Mevrouw Schouten vroeg of wij bij het mobiliteitscentrum ook willen kijken naar de toeleveranciers. Dat zullen wij zeker doen. De toeleveranciers zijn in beeld als zijnde een mogelijk deel van het toekomstige probleem, maar zij kunnen ook in beeld komen als een mogelijke bijdrage aan een oplossing. Er zit namelijk ook heel veel power in de toeleveringsindustrie in Nederland, zoals collega Verhagen reeds zei. De mogelijkheden van

die bedrijven zouden ook op positieve wijze in beeld kunnen zijn voor het mobiliteitscentrum. Ik weet zeker dat mevrouw Schouten dit ook bedoeld heeft.

Ik ben het ook geheel eens met de opmerking van mevrouw Schaart dat je niet alleen naar Midden-Limburg moet kijken, maar ook bovenregionaal en aan de andere kanten van de beide grenzen. Dat moeten wij zeker doen. Mevrouw Schaart realiseert zich ongetwijfeld dat het personeel moet concurreren op de arbeidsmarkt, als het weer een nieuwe plek moet zien te vinden. Het gaat daarbij ook om de reisafstand en de arbeidsvoorwaarden. Dit is niet echt aantrekkelijk voor de mensen die nu naar hun tevredenheid bij dit bedrijf aan het werk zijn. Daarom zetten wij ons in de eerste plaats in voor een doorstart, maar als het aan de orde komt, zal het mobiliteitscentrum er zijn. Bovendien zullen wij zeker de mogelijkheden boven de regio en boven de landsgrenzen in beeld brengen en als het even kan benutten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Er is een tweetal moties ingediend. Ik stel voor om die moties morgenavond laat in stemming te brengen. Ik sluit hiermee het debat van vanavond. Ik dank onze gasten hartelijk voor hun aanwezigheid. Ik wens hun bovendien een heel goede reis terug naar – althans dit geldt voor het merendeel van de mensen – Limburg.

Sluiting 21.08 uur.