

Voorzitter

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Versnel-Schmitz.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mijnheer de voorzitter! U weet al waar de wind vandaan komt. Die komt uit de vaste commissie voor VROM, die op dit moment in vergadering is en even haar voorzitter heeft afgestaan om hier nogmaals met echte nadruk te bepleiten dat de Huurprijzenwet deze week afgehandeld wordt, zodat zij daarna naar de Eerste Kamer kan gaan, opdat 3 miljoen huurders op een fatsoenlijke manier en met argumenten hun huurverhoging op hun bord krijgen, zoals wij die gaan afspreken in deze wet. Ik doe een dringend beroep op u, voorzitter, om het zo te regelen.

De **voorzitter**: U weet dat mijn bereidheid in dezen een heel grote is. Ik sluit echter niet uit dat hetgeen ik kan doen, stuit op het gegeven dat er 60 minuten in een uur gaan en 60 seconden in een minuut. In al die jaren ben ik er nog niet in geslaagd die aantallen te vergroten. Ik heb echter van de wens kennis genomen. Ik kan u niets beloven, maar u kent mijn inzet.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mag ik een kleine suggestie doen? Misschien kan het aansluitend op het debat over Fokker.

De **voorzitter**: Nee. Omdat er ook heel wat gemeentebesturen in zijn geïnteresseerd, hebben wij al een heleboel weken geleden een vaste afspraak gemaakt met Rotterdam en andere gemeenten dat wij vandaag met het wetsvoorstel inzake de provincie Rotterdam zouden beginnen. Ook op dat punt ± het gaat ook daar om miljoenen mensen ± moet ik, linksom of rechtsom, enige afwegingen maken. Mijn inspanning om een oplossing te vinden, zal blijven. Ik weet dat het een spoedeisend karakter heeft, maar er zijn gegevens waar ook ik mee moet rekenen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Oké, ik houd u daaraan.

De **voorzitter**: Ik u aan die 60 minuten en 60 seconden.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief van de minister van Economische Zaken over Fokker (22895, nr. 12).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! We staan nog steeds aan de vooravond van een grote ramp. Een ramp voor de mensen die werken bij Fokker maar ook een ramp voor de Nederlandse industrie, niet alleen wat betreft het beeld dat wij oproepen in het buitenland, maar vooral ook omdat we als Nederland toch al zo weinig grote, echt industriële bedrijven hebben.

Dat zijn geen obligate opmerkingen, zeker niet voor een vertegenwoordiger van de PvdA, een partij die zich druk maakt over werk en industrie. Juist voor mijn fractie is daarom het dilemma ook zo groot.

Voorzitter! Een aantal jaren geleden is bewust besloten om Fokker aan te laten sluiten bij een groot en vooral kapitaalkrachtig bedrijf, juist om de toekomst van Fokker voor werk en industrie te garanderen. Als land moet het je veel waard zijn een industrie als Fokker overeind te houden, maar tegelijkertijd legt het een te zwaar beslag op onze beperkte financiële middelen. Vandaar de instemming van mijn fractie om aansluiting te zoeken voor Fokker bij Dasa.

Fokker zit al geruime tijd in de problemen, met verliezen die in feite ongekend zijn. Het is dankzij Dasa dat het bedrijf door kon functioneren. Ik heb daar veel waardering voor. Ik heb er ook begrip voor dat Dasa/Daimler-Benz een meer structurele aanpak van de financiële wilde. Dan komt automatisch weer de overheid in het vizier, de overheid als aandeelhouder maar ook vanwege de industriepolitieke dimensie. Ondanks waardering heb ik de indruk dat dit een beleidswijziging is van Daimler-Benz, omdat tot voor kort werd aangekondigd dat men niet weer een beroep zou doen op de Nederlandse overheid. Dat was ook de reden waarom de Nederlandse overheid bewilligd heeft in een overdracht van Fokker aan Dasa. Juist vanuit werkgelegenheids- en industriepolitieke overwegingen vind ik het positief dat de regering bereid was om met Dasa in overleg te

treden om tot een passende oplossing van de problemen te komen. Dat overleg heeft helaas geen resultaat opgeleverd. Cru werd de afgelopen maandag de kredietkraan dichtgedraaid.

Reeds van de aanvang af moet het "overleg" niet onder een goed gesternte begonnen zijn. Dasa legt een plan op tafel, dat terecht door de minister als "outrageous" ± buiten proporties ± werd genoemd, zowel wat betreft de omvang van de vraag van Dasa in de richting van de overheid als wat betreft de verdeling. Het kan niet zo zijn, dat de bijdrage van de overheid veel en veel groter is dan de bijdrage van het bedrijf zelf.

Dat lijkt mij ook een duidelijk signaal en dat is door mijn fractie ook gezegd: hoe je het ook wendt of keert, het gaat om 3 mld. en die vraag van Dasa was buiten proportie. Mijn fractie heeft zich in de tussenliggende fase redelijk gebonden gevoeld, met name...

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Tot welk bedrag was de fractie van de heer Van Gelder bereid te gaan?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Mijn fractie voelde zich gebonden in die tussenliggende fase omdat er sprake was van onderhandelingen. Ik vind het niet verstandig om op het moment dat de minister van Economische Zaken of namens hem de heer Maljers onderhandelt met Dasa vanuit de politiek uitlatingen te doen, die dat proces verstoren. Wel hebben wij gezegd, dat de Nederlandse overheid de bereidheid moet hebben om meer geld te bieden aan Dasa dan het oorspronkelijk op tafel komende plan om in ieder geval 800 mln. aan ontwikkelingskredieten en staatsgegarandeerde leningen af te schrijven op het moment dat Dasa zelf ook met een beter plan kwam. Daar is geen sprake van geweest en ik vind het dan ook volstrekt illusoir om hier te roepen, dat voor mijn fractie 100 mln., 150 mln. of 200 mln. acceptabel was geweest. Dat was volstrekt afhankelijk van het plan dat Dasa zelf op tafel zou hebben gelegd.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! De onderhandelingen zijn nu achter de rug. Misschien kan de heer Van Gelder nu wel zeggen welk bedrag hij toen op het oog had?

Van Gelder

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik vind dat geen bijdrage aan de discussie en daarom hoef ik ook geen antwoord te geven op die vraag. Een belangrijk politiek feit was, dat de Nederlandse overheid, daartoe onder andere ook aangesproken door de PvdA-fractie, wat ons betreft de bereidheid had moeten hebben om meer te doen in de richting van Fokker op het moment dat Dasa duidelijker bereid was een groter deel van de financiële problematiek voor haar rekening te nemen en Dasa een plan op tafel had gelegd dat perspectief bood. Dat is het tweede punt. Ik vind ± en daarop heeft de heer Mateman niet ten onrechte voortdurend gewezen ± dat het niet alleen om geld kan gaan. Het moet ook gaan om de vraag: welk perspectief koop je daarmee? Als de Nederlandse overheid een bedrijf in moeilijkheden steunt, moet en kan dat uitsluitend zijn om perspectief voor dat bedrijf te bieden. Dat perspectief is jammer genoeg door Dasa in onvoldoende mate geboden. Daarmee hebben wij tot op de dag van vandaag geen echt concreet inzicht in de manier waarop Dasa strategisch met het belang van Fokker had zullen omgaan. Dat, voorzitter, is voor ons van essentieel belang. Wij weten immers allemaal en hebben dat ook allemaal uitgesproken, hoe belangrijk het is dat er een verdere uitwerking komt in de richting van een Europese vliegtuigindustrie. Als Dasa, die een toonaangevende rol wilde spelen op het gebied van de regionale vliegtuigbouw, Fokker wilde zien als een strategische "asset" in dat verband, is het voor ons van groot belang om te weten hoe men dan vervolgens op langere termijn dat perspectief van Fokker ziet. Wij hebben in de loop van de tijd kunnen constateren dat dit jammer genoeg mislukt is. Van die Europese aanpak is geen sprake geweest en, zoals gezegd, tot op de dag van vandaag heb ik geen inzicht in de vraag, wat men concreet had kunnen bieden in de richting van de overheid.

Voor mijn fractie spelen dan ook twee dingen een rol. Allereerst de financiën waar het om gaat en waarvan ik terecht vind dat de regering gezegd heeft dat het gevraagde bedrag buiten proporties was. Ten tweede de beleidsmatige vraag: als je geld in Fokker steekt, wat staat er tegenover?

Wat dat betreft is de inzet van het kabinet, hoe moeilijk ook te verteren, reëel geweest. Hoe komt het dan dat het proces niet tot een uitkomst is gekomen? Het antwoord lijkt mij duidelijk, voorzitter. Omdat Dasa nadrukkelijk gesteld heeft dat haar bod ook een eindbod was; "bare minimum" ofte wel het absolute minimum. Als men dat van het begin af aan had gezegd, hadden, denk ik, de onderhandelingsprocessen versneld kunnen worden en hadden wij eerder duidelijkheid gehad. Pas op 19 januari, nadat de Nederlandse regering zelf nog een aanbod heeft gedaan om tot een substantiële extra bijdrage in de richting van Dasa te komen, bleek dat de vraag van Dasa ook het "bare minimum" was. Als dat van het begin af aan duidelijk was geweest, hadden die onderhandelingen ook niet hoeven plaats te vinden. De Nederlandse regering heeft, wat mij betreft, duidelijk gesteld dat hetgeen Dasa vroeg buiten proporties was. Dasa heeft een verhaal op tafel gelegd wat het absolute minimum was. Dan kun je je haast niet anders voorstellen dan dat doven met elkaar aan het praten zijn!

Dat brengt mij nog wel tot de vraag, voorzitter, wat de regering, die pas op het laatste moment wist dat het het "bare minimum" was, concreet gedaan heeft om de onderhandelingen te voeren? De minister heeft er enige indicatie van gegeven in zijn brief. Ik zou toch graag van de minister een nadere aanduiding willen hebben ten aanzien van de vraag, hoe hij heeft geprobeerd met een bedrijf, dat zichzelf niet als een paardenhandelaar ziet doch dat toch moet beseffen dat je niet zonder meer aan de Nederlandse overheid een bedrag kunt vragen en verder geen enkel gesprek voeren, een gesprek op gang te brengen, alternatieve scenario's in bespreking te brengen, etcetera? Dat is voor ons beeld van de feitelijke gang van zaken van doorslaggevend belang. Mijn indruk is in ieder geval dat Dasa niet meer kon of niet meer echt wilde.

Een tweede vraag in dit verband is, welke rol de adviezen gespeeld hebben. Ik vind dat de aanpak die de minister gekozen heeft door niet zelf te onderhandelen maar dat te laten doen via de heer Maljers, uiteindelijk een gunstige ontwikkeling geweest is. Vervolgens heeft de minister zich laten adviseren om daarmee tot een

beter onderbouwd verhaal te kunnen komen. Mijn vraag is: welke rol hebben die adviezen gespeeld en waren die adviezen in lijn met de opstelling die de Nederlandse overheid gekozen heeft, of zaten daarbij heel andere ideeën?

Voorzitter! Mijn oordeel over het proces heb ik eigenlijk al gegeven. De opstelling van de regering wordt door mijn fractie gedeeld. Ik ben van mening dat er in algemene zin sprake is geweest van een zorgvuldige handelwijze. Dat geldt ook voor de inschakeling van de heer Maljers.

Dasa heeft besloten dat Fokker geen echt Daimler-Benz-bedrijf is, onderdeel van het concern. Omdat men de managementrol vervulde en omdat men de meerderheid had in de raad van commissarissen, vind ik het terecht als de Nederlandse regering ervan had kunnen uitgaan dat de betrokkenheid van Daimler-Benz bij Fokker een grotere was dan uiteindelijk bleek. Gebleken is dat Fokker werd gezien als een bedrijf dat een eigen zelfstandig oordeel ten aanzien van de balanspositie moest kunnen ondergaan. Dat is het doorslaggevende element geweest, en niet de vraag: hoe kunnen wij in gezamenlijk overleg tot een aanpak komen die de continuïteit van Fokker zoveel mogelijk recht doet?

De heer **Mateman** (CDA): Men kan de uitleg die Dasa geeft, interpreteren zoals de heer Van Gelder dat doet. Maar, valt het in de Duitsers ook niet te waarderen dat zij de bedoeling van het vorige kabinet, om in Nederland een zelfschepende vliegtuigindustrie overeind te laten, in die zin gerespecteerd hebben dat daarvoor de mogelijkheid moest bestaan? In alle onderhandelingen en naar het buitenland toe hebben zij dat ook laten meewegen. Dat was ook onze zorg in de vorige debatten: de werkgelegenheid in dit land zou niet mogen verdwijnen. Nu zegt u een beetje van: het is een onderdeel van Dasa geworden. Maar wij vonden op dat ogenblik dat de werkgelegenheid in dit land overeind moest blijven. Men heeft die zelfstandigheid in ieder geval gerespecteerd.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik heb ook tot uitdrukking gebracht dat ik waardering heb voor wat Dasa het afgelopen jaar gedaan heeft. Ik denk dat er weinig bedrijven zouden zijn

Van Gelder

geweest die zich op zo'n manier zouden willen inspannen voor de continuïteit van een bedrijf als Fokker. Maar dat neemt niet weg dat, nu wij een fase verder zijn en wij voor een deel kunnen terugkijken, wij ons wel de vraag kunnen stellen of Dasa van meet af aan van plan is geweest zich open op te stellen in relatie met de overheid. Ik moet nu constateren dat de heer Bischoff zegt: voor ons, voor Daimler-Benz, voor Dasa, is een bod ook het eindbod. Dan moet het ook u duidelijk zijn, mijnheer Mateman, dat van onderhandelen geen sprake meer kan zijn. Ik vind dat je in zo'n situatie op z'n minst een overlegsituatie moet creëren en dat je bereid moet zijn om op de reële vragen van de overheid in te spelen. En op een aantal terreinen wil ik overigens nog graag verdere indicaties hebben van de minister.

De heer **Mateman** (CDA): Daar ben ik het op zichzelf mee eens. Maar Dasa heeft die positie gekozen, omdat men wist dat Nederland in eigen land een zelfschepende vliegtuigindustrie overeind wilde houden. Ook om die reden is men met de Nederlandse positie zo voorzichtig geweest.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Wij zijn er van meet af aan van op de hoogte geweest dat het belang dat Dasa nam in Fokker, vooral een belang was op grond van eigen strategische overwegingen. Daimler-Benz wilde zich ontwikkelen in de richting van een breed vliegtuigindustrieconcern. In dat kader was Fokker van belang. Wij hebben op zichzelf de eis op tafel gelegd en ook vastgelegd dat Nederland een zelfschepende vliegtuigindustrie zou moeten behouden. Maar wij wisten dat dit nooit tot in lengte van dagen op dezelfde manier kon worden ingevuld als op termijn moest worden gekomen tot een verdergaande Europese samenwerking, tot een Europese aanpak. En dan rijst de volgende vraag. Als Dasa om goede redenen bij de overheid de reële vraag op tafel legt of zij de oplossing van concrete problemen mede wil financieren, mag dezelfde overheid ook van Dasa weten of het bereid is om invulling te geven aan de eis dat er in Nederland een zelfschepende vliegtuigindustrie blijft. Die vraag is niet beantwoord. Ik heb ook niet de

indruk dat dit het oogmerk van Dasa op langere termijn was. Om die reden zegt mijn fractie: van de Nederlandse overheid mag veel verlangd worden en veel gevraagd worden, zelfs in de richting van een vliegtuigindustrie die niet de meest winstgevende vorm van industriële activiteiten is. Maar dan mag er wel wat tegenover staan. En wat er tegenover stond, is tot op de dag van vandaag onduidelijk. En dus zijn het niet alleen financiële overwegingen maar ook dit soort overwegingen die mijn fractie tot deze opstelling hebben gebracht.

Voorzitter! Dat brengt mij bij de vraag: wat is de situatie nu? Dasa heeft besloten de kredietkraan dicht te draaien. Maar wat betekent dit voor de vliegtuigen die nu op de lijn staan? Kunnen die afgebouwd worden? Op welke wijze kan een beroep worden gedaan op garanties van Dasa? En hoe wordt nu omgegaan met afspraken die gemaakt zijn met luchtvaartmaatschappijen die al dan niet via leasecontracten hun vliegtuigen willen afnemen? Is daar een garantie voor of komt Fokker daaromtrent op korte termijn in de problemen? En een van de belangrijkste vragen is: wat is de positie van Dasa als schuldeiser? Is Dasa een prioritair schuldeiser of is het één van de schuldeisers? Hoe ziet de minister de positie in relatie met een schuldsanering, het wegwerken van de schulden, om tot een doorstart van Fokker te kunnen komen? Is Dasa bereid om echt constructief mee te werken aan het oplossen van de problemen van het bedrijf, dat volgens het eigen personeel een fantastisch en mooi bedrijf is?

Voorzitter! Fokker staat er weer alleen voor. De raad van commissarissen en de raad van bestuur hebben moeten besluiten tot een surseance van betaling. En dus wordt er ook nu weer naar de overheid gekeken. Voor mijn fractie staan enkele dingen vast. Overheidssteun moet kunnen. Het is geen automatisme meer. Dat blijkt zelfs nieuws te zijn als wij dat uitspreken. Maar overheidssteun kan alleen plaatsvinden in de richting van bedrijven met perspectief en kan zich niet beperken tot verliesfinanciering. De luchtvaartindustrie is op zichzelf altijd een moeilijke industrie, anders dan een ijsfabrikant. Fokker heeft ongelooflijk veel gedaan om zich te versterken. Het reële bedrijf ± als ik

het zo mag noemen ± staat er sterk voor, het financiële bedrijf niet. Het heeft veel offers gekost. Al veel mensen zijn afgevoerd. Loon is ingeleverd. En men werkt zich rot om de vliegtuigen die nu op de lijn staan, af te bouwen. Ik heb daar diep respect voor en ik hoop dat de bewindvoerders snel aan de slag gaan en een onderbouwde plan op tafel leggen. Als dat er ligt, moet ook de overheid bereid zijn om erin te participeren. Ik ga ervan uit dat de opmerking van de minister aan het eind van zijn brief echt serieuze inspanningen zal inhouden, maar dan wel op basis van plannen met perspectief. Het is de vraag of de minister bereid is daarvoor adviseurs in te schakelen. Met elkaar moeten wij weten dat wij alleen geld in Fokker steken als er ook sprake is van een reëel perspectief.

Ik verzoek de minister te bezien hoe ook op andere terreinen de relatie met de overheid zo gestalte kan krijgen, dat de toekomstperspectieven van Fokker veilig gesteld kunnen worden. Ik denk aan de relatie met Defensie, welk departement al besloten had een aantal vliegtuigen af te nemen. Het is te verwachten dat dit op korte termijn nog een keer het geval zal zijn. Wellicht kan dit ook vanuit de financiële optiek een extra impuls geven aan de liquiditeitspositie van Fokker, opdat men in staat is de vliegtuigen af te bouwen.

Het is niet in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de minister, maar wel een verantwoordelijkheid waarvoor hij gevoelig moet zijn: een aanpak zoals in Brabant is gekozen om tot een zo goed mogelijk geïntegreerde aanpak van het arbeidsmarktbeleid te komen. Hoe kunnen de arbeidsvoorziening, de lokale bedrijven en de lokale overheden samenwerken om zo snel mogelijk inzicht te krijgen in waar vacatures zijn, om zo snel mogelijk mensen die toch zonder werk zullen komen te zitten ± wij gaan er niet van uit dat dat helemaal te voorkomen is ± te ondersteunen.

Verder vraag ik de minister of hij, al dan niet in overleg met de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, wil nagaan hoe de rol van de kennisinfrastructuur in dit geheel verder versterkt kan worden.

Voorzitter! Ik rond af. Het oplossen van de problemen waar wij voor staan, is niet primair de verantwoordelijkheid van de overheid, maar wel

Van Gelder

mag van de overheid een extra inspanning verwacht worden om een perspectiefrijk Fokker een kans te geven. Ik hoop dat er snel duidelijkheid komt, niet alleen voor de mensen bij Fokker, maar ook voor de afnemers. Als bij die laatste onzekerheid ontstaat, worden de problemen alleen maar groter. Ik wens dat wij erin slagen snel zoveel duidelijkheid te krijgen, dat het mogelijk is om buitenlandse bedrijven te interesseren voor Fokker, in het belang van ons allen, van het personeel en van industriepolitiek Nederland.

De heer **Mateman** (CDA): De heer Van Gelder heeft begrip voor de opstelling van het kabinet in de onderhandelingen. Nu zegt hij echter dat datgene wat overblijft voldoende financiële steun moet krijgen. Dat is zonder Europees perspectief. Het kabinet wordt gevraagd om daarvoor te betalen. De heer Van Gelder was niet bereid om in het begin van de Europese samenwerking, ten aanzien van Dasa, datgene wat gevraagd werd op tafel te leggen. Hoever gaat zijn commitment op dit ogenblik om ervoor te zorgen dat Fokker overeind blijft, zonder dat dat Europees perspectief bestaat?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Het is uiterekend de heer Mateman geweest die voortdurend het kabinet heeft verweten, zich als een boekhouder op te stellen en te weinig aandacht te hebben voor beleid. Mag ik de heer Mateman daaraan houden? Ik wil eerst dat er vanuit de bewindvoerders een plan op tafel komt dat een perspectiefvolle toekomst voor Fokker garandeert. Daarin zal ook de participatie van buitenlandse bedrijven een rol moeten spelen. Alleen als dat plan op tafel ligt, is het ook voor de regering mogelijk om tot een oordeel te komen over de wijze waarop en voor hoeveel geld een effectieve financiële inspanning van de overheid te verwachten is. Wij hebben van meet af aan gezegd dat een vraag in de richting van 1 mld. buiten proportie is. Die opmerking blijft staan. Voordat ik weet welk beleidsperspectief op tafel ligt, voordat ik weet of er een beleidsperspectief wordt geboden dat je met recht en rede aan de werknemers kunt voorhouden ± zij hebben namelijk ook niets aan een perspectief voor slechts zes maanden ± ga ik

geen bedragen noemen. Als het verhaal op tafel ligt, vind ik dat wij de regering eraan kunnen houden, een eigen, zelfstandige bijdrage te leveren.

De heer **Mateman** (CDA): Van de tweede versie van het business-plan dat het bedrijf op tafel heeft gelegd, zegt u dus dat het onvoldoende perspectief biedt voor de toekomst, ondanks het feit dat het plan ondersteund werd door personeel, raad van commissarissen en raad van bestuur. Dat vond u dus onvoldoende?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Het bedrijf Fokker verkeert in surseance van betaling.

De heer **Mateman** (CDA): Dat is mede door uw opstelling nu de situatie.

De heer **Van Gelder** (PvdA): U hebt blijkbaar geen waardering voor een politieke partij die staat voor haar uitgangspunten, zowel inzake de industrie als wat betreft de verantwoordingsplicht aan belastingbetalers. Je kunt en mag alleen geld in bedrijven steken als je weet dat je daarmee werkgelegenheid op langere termijn veilig kunt stellen. Alleen onder de conditie dat wij zeker weten waarmee wij bezig zijn, vinden wij het gerechtvaardigd om tegen de belastingbetalers te zeggen dat het nodig is om geld in een bedrijf te steken. Dat traject heeft men, in relatie tot Dasa, jammer genoeg niet voldoende af kunnen lopen. Nu staan wij voor een nieuwe situatie. Ik vind dat wij de regering eraan kunnen houden dat zij een bijdrage levert aan de continuïteit van Fokker op basis van het plan dat op tafel komt. Dat plan moet perspectief bieden aan de mensen. Ik hoop dat dit meer perspectief biedt dan al die zaken die de heer Mateman in zijn hoofd heeft.

De heer **Mateman** (CDA): Dat zijn geen zaken die ik in mijn hoofd heb, maar zaken die de onderneming heeft voorgelegd in de vorm van een business-plan voor de toekomst. Dat vindt de heer Van Gelder onvoldoende. Hij is van mening dat er een ander plan moet komen. Ik heb gezegd dat op basis van het business-plan beslissingen moeten worden genomen. Dat heeft de heer Van Gelder weggewoven. Hij heeft

gezegd dat dit niet moet gebeuren. Wat moet dat andere plan dan inhouden?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Volgens mij hebben wij kennis genomen van dezelfde stukken en ook van dezelfde kranteartikelen. Is de heer Mateman ergens tegengekomen welk idee Daimler-Benz/Dasa had als het gaat over die Europese aanpak? Er lag weliswaar een business-plan, maar bood dat plan op langere termijn voldoende perspectief in het kader van de Europese industriële aanpak? Dat idee had ik niet. Dat idee heb ik tot op de dag van vandaag niet. Om die reden vind ik het niet te verdedigen dat er geld in het bedrijf wordt gestoken, want als je dat doet, dan moet je daarmee zoveel mogelijk werkgelegenheid voor langere termijn veilig stellen. Dat is echter niet aan de orde.

De heer **Mateman** (CDA): Dat betekent dus dat het bedrijf eerst in de problemen moet worden gebracht en dat pas daarna moet worden aangehaakt bij een bedrijf in het buitenland, vanuit die noodlijdende positie, om weer perspectief te krijgen. Het basisplan dat er lag, bood de mogelijkheid, mits het zou worden gefinancierd, dat Fokker volwaardig zou kunnen deelnemen aan de Europese samenwerking. Daar heeft de heer Van Gelder om financiële redenen "neen" tegen gezegd. Nu zegt hij dat er toch nog iets Europees moet gebeuren. Vanuit welke positie moet dat dan gebeuren? Vanuit de huidige surseance van betaling?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik kan mij een kabinet herinneren ± het is nog niet zo lang geleden ± waarin de PvdA en het CDA samenwerkten. De toenmalige minister van Economische Zaken, de heer Andriessen, kwam toen, gesteund door de meerderheid van het toenmalige parlement, tot de conclusie dat het verstandig was dat Dasa de managementverantwoordelijkheid overnam van de Nederlandse overheid, op grond van het feit dat die overheid niet gehouden kon worden om voortdurend gelden op tafel te leggen. Wat is daar eigenlijk in veranderd de laatste drie, vier jaar? Ja, de positie van de heer Mateman, maar hij kan toch blijven

Van Gelder

staan voor de uitspraken van destijds?

De heer **Mateman** (CDA): Dat is aardig gezegd, maar de heer Van Gelder gaat daarmee voorbij aan het hoofdonderwerp, namelijk het business-plan dat er nu ligt. Er komt vervolgens sprake van betaling en dan pleit de heer Van Gelder ervoor om de restanten overeind te houden. Vanuit welke krachtpositie kan dat Europees gebeuren?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik vind het altijd verstandig en nuttig om jezelf belangrijker voor te doen dan je bent. Als je hebt besloten dat het niet meer de positie van de Nederlandse overheid kan zijn om tot in het oneindige financiële middelen in een bedrijf te steken en als je om die reden Dasa de verantwoordelijkheid voor dat bedrijf laat dragen, dan moet je die verantwoordelijkheid niet direct weer naar je toe trekken op het moment dat er problemen zijn. Om die reden had sprake kunnen zijn van een samenwerkingsverband tussen Dasa en de Nederlandse overheid. De Nederlandse overheid heeft zich naar mijn mening op een redelijke manier opgesteld. Dasa heeft buitensporige eisen aan de Nederlandse overheid gesteld. De heer Mateman moet dan niet zeggen dat de Nederlandse overheid niet bereid was om iets te doen om tot een passende oplossing te komen. De Nederlandse overheid heeft dat gedaan. De Europese aanpak heeft altijd op de achtergrond een rol gespeeld. Dasa heeft geprobeerd om Fokker te gebruiken als een strategisch middel om de Europese aanpak gestalte te geven. Dat is niet gelukt. Ik zal nu niet ingaan op de redenen waarom dat mijns inziens niet is gelukt.

De heer **Mateman** (CDA): Dat zou heel boeiend zijn, want de heer Van Gelder legt de schuld bij Dasa. De vraag is echter of ook andere partijen geen verantwoordelijkheid ter zake dragen.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik stel dat vast. Om die reden is het dus extra belangrijk om te weten hoe Dasa, dat er in de afgelopen periode niet in is geslaagd om de Europese aanpak gestalte te geven, dit nu wel gedaan zou hebben. Ik vind het normaal als een Nederlandse parlementariër, als het gaat om

overheidsgelden, vraagt wat daar tegenover staat. Dasa: leg je kaarten op tafel! Dat is niet gebeurd.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Betekent de opstelling van de heer Van Gelder dat Fokker alleen in een Europees perspectief levensvatbaar is en dat anders elke cent in die richting weggegooid geld is?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Dat heb ik niet gezegd. Ik heb vastgesteld dat het in principe verstandig is om tot een Europese aanpak te komen. Dat was echter niet de doorslaggevende reden om het contact tussen Fokker en Dasa gestalte te geven. Dasa heeft bewust geprobeerd Fokker te zien als een middel om tot een Europese aanpak te komen. Nu staan wij weer op onszelf. Ik vind het nu vooral de verantwoordelijkheid van onszelf om na te gaan of er een perspectiefvol plan voor Fokker tot stand te brengen is. Als dat het geval is, mag men de Nederlandse overheid daarop aanspreken. Als het in Europees perspectief kan, is dat prima, als dat niet in Europees perspectief kan, is dat ook prima, mits het een goed, perspectiefvol plan is. En daar wil ik garanties over horen van de regering.

□

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Het eerste Duits-Nederlandse industriële huwelijk is op een echtscheiding uitgelopen. De "love-baby" van Schrempp is weggedaan en wij zitten met de gebakken peren, zeker degenen die bij Fokker werkzaam zijn. De vraag is hoe het zo ver heeft kunnen komen en wie er zijn aandeel in heeft gehad. Voor mijn fractie is het op dit moment niet mogelijk om een definitief oordeel te vellen in de richting van de minister en het kabinet, aangezien wij niet beschikken over alle gegevens over dit onderwerp. Vandaar dat ik de minister nadrukkelijk vraag of hij bereid is om alle stukken die betrekking hebben op deze materie vanaf het moment waarop de minister eigenlijk niet meer aan zet is, aan de Kamer te verstrekken, zodat zij in staat is een definitief oordeel te vellen over deze kwestie. Onder die stukken versta ik ook de adviezen die de minister gaande dit traject van een aantal adviseurs heeft

gekregen. Ik hoop dat de minister daartoe bereid is. Zo niet, dan heeft de Kamer ook haar instrumenten om dat af te dwingen. In dit verband is een parlementair onderzoek mede een optie.

Voorzitter! Zoals ik al zei, zitten wij met de gebakken peren. De vraag is natuurlijk hoe de minister in deze zaak heeft gemanoeuvreerd. Daarbij is van belang een essentiële voorwaarde die de minister zelf heeft gesteld bij de "onderhandelingen" met Daimler-Benz, namelijk het Europees perspectief. Daar heeft hij gelijk in gehad, want ook de Kamer heeft dit Europees perspectief bij de overname van Fokker door Dasa nadrukkelijk opgenomen als voorwaarde. Dus in die zin kon hij zich politiek volledig gedekt voelen en heeft hij correct gehandeld. Alleen, de minister, ook in de persoon van onderhandelaar, weet als elk weldenkend mens, dat het realiseren van een Europees perspectief ontzettend veel tijd kost. Hij weet dan ook van tevoren dat dit perspectief zeker niet binnen enkele maanden gerealiseerd zou kunnen worden, maar wellicht binnen een paar jaren, zeker gelet op de verschillende actoren ten aanzien van samenwerking in die sector. Mijn vraag is dan ook waarom de minister eigenlijk mee heeft gedaan aan het "spel" en waarom hij en de andere partij elkaar maandenlang glazig hebben aangekeken, terwijl hij van tevoren wist dat de belangrijke voorwaarde van Europees perspectief er gewoon niet in zat. Waarom heeft hij, toen hij merkte dat aan die belangrijke voorwaarde niet binnen redelijke tijd kon worden voldaan, niet tegen Daimler-Benz gezegd: ik stop ermee? De minister heeft de zaak eigenlijk vertraagd. Hij heeft weliswaar keurig mee-onderhandeld en heeft zich politiek zeer goed ingedekt, overeenkomstig een van de belangrijkste afspraken tussen de partijen bij de overdracht, maar hij heeft aanzienlijk veel tijd verspild en het probleem mede langer doen voortduren.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik maak toch bezwaar tegen het beeld dat de heer Rabbae schetst, als zou de minister glazig hebben zitten kijken tijdens de onderhandelingen. Wat verwacht de heer Rabbae? Wij weten toch dat Daimler-Benz in staat is om Fokker een leidende rol te geven binnen de Europese vliegtuig-

Rabbae

industrie? Dan probeer je die wil tot uitdrukking te laten komen in afspraken tussen Fokker en Dasa. Die wil ontbrak blijkbaar op het laatste moment. Vervolgens hebben daarover onderhandelingen plaatsgevonden. Het ging niet om een zaak die van vandaag op morgen gerealiseerd kon worden, maar er moest wel helderheid bestaan over de weg die gevolgd zou moeten worden. Dat was de inzet van de onderhandelingen. Er is geen sprake van geweest dat men glazig voor zich uit heeft zitten staren.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De verwachting was dat Dasa het voortouw zou nemen. Dasa beschikte ook over de middelen. Laten wij echter eerlijk zijn. U weet evengoed als ik dat er nogal wat gevoeligheden waren tussen de verschillende actoren. De minister heeft overigens ook een poging gedaan de zaak in Europees kader te plaatsen. Deze poging zal eind deze maand door een tweede gevolgd worden. Het is zeker niet gemakkelijk om een Europees perspectief tot stand te brengen. De minister wist dat echter tevoren. Om zoiets in Nederland voor elkaar te krijgen, heb je al maanden zo niet jaren nodig. Het ging nu niet alleen om het geld maar voornamelijk om het perspectief voor Fokker in Europees verband. Toen duidelijk was dat dit perspectief er niet was, had de minister moeten zeggen: het spijt mij, maar voor mij houdt het op. De tweede onderhandelingsronde was eigenlijk een herhaling van zetten. De minister heeft dat in zijn brief ook naar voren gebracht. Is er met al die dure adviseurs geen tijd verspild? Was het niet beter geweest de tegenpartij vroegtijdig een signaal te geven dat het zo niet verder kon en dat er naar andere reële mogelijkheden te zoeken? Als die er niet waren, had men gewoon kunnen stoppen.

De heer **Van Walsem** (D66): Uw woorden klinken buitengewoon amateuristisch. U zegt in feite dat de dure adviseurs er voor niets bij gezeten hebben. U erkent niet dat er een buitengewoon professioneel en deskundig onderhandelingsteam door deze minister is opgezet en dat is vrij uniek voor Nederland. Gezien het belang van Fokker voor Nederland kun je niet de eerste of de tweede keer weglopen. Uw

opmerkingen staan los van de werkelijkheid.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Met "duur" heb ik geen kwaliteitsoordeel over de betrokkenen uitgesproken. Ik heb alleen duidelijk gemaakt dat het veel geld kost. Het is toch niet de bedoeling dat een dergelijke investering alleen maar verlies oplevert? Een goede onderhandelaar moet meteen zien welke richting de besprekingen op kunnen gaan. Van beide kanten is de patstelling gecultiveerd. Dat noem ik geen professioneel onderhandelen.

De heer **Mateman** (CDA): Ik ben het volstrekt eens met het betoog van de heer Rabbae. Ik kom even terug op de interruptie van de heer Van Walsem. D66 heeft de afgelopen weken steeds geroepen: geen cent voor Fokker en wij doen niets extra. Heeft dat bijgedragen aan de mogelijkheden van het kabinet en de onderhandelaars?

De heer **Van Walsem** (D66): Ongetwijfeld heeft dat een bijdrage geleverd aan de mogelijkheden. Wij hebben altijd gezegd en dat blijven wij doen: alleen geld als er een goed plan ligt. Het geld moet niet in een bodemloze put worden geworpen. Een goed plan is een voorwaarde voor een eventuele financiële ondersteuning. De Duitsers konden daar tevoren van overtuigd zijn. Daar heb ik een bijdrage aan geleverd.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Even voor de duidelijkheid: wij weten nu dat de eis van Dasa ook het absolute minimum was, maar dat wisten wij niet in de tussenliggende fase. Ik ga ervan uit dat de minister dat ook niet wist. Als men dat dus niet weet, kan toch niet gezegd worden dat men er na twee keer onderhandelen al mee op moet houden? Ik vind het in de regering te prijzen dat zij desondanks heeft geprobeerd een oplossing te vinden. De stelling van de heer Rabbae is dat de onderhandelingen na twee keer afgebroken hadden moeten worden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dat lijkt mij duidelijk. De heer Bischoff van Dasa heeft in een interview met de Volkskrant gezegd dat aan de vorige minister van Economische Zaken, de heer Andriessen, gevraagd had moeten worden op welke wijze Dasa de onderhandelingen voert. Hij

wees erop dat het eerste bod een serieuze zaak is. Zij zaten geen paarden te verkopen, maar probeerden met elkaar een definitieve oplossing te bereiken.

Voorzitter! Was het de minister duidelijk dat het eerste bod zeer serieus bedoeld was? De Duitsers hebben de minister eigenlijk een definitieve constructie voorgelegd. De minister erkent immers ook dat deze mensen zich buiten de onderhandelingen als goede heren hebben gedragen. Zij hebben ook veel geld gestopt in Fokker. Dat ontkent hij ook niet. Als zij echter op een gegeven moment komen met wat kennelijk voor hen een definitief bod is, dan verspilt hij toch tijd met het ontwikkelen van allerlei scenario's die op een gegeven moment toch op niets uitlopen.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Dat weet de heer Rabbae nu pas. Nu hebben de heer Bischoff en de heer Schrempp gezegd dat dit ook het absolute minimum was. Ik heb tenminste begrepen dat dit vorige week vrijdag voor het eerst is gemeld. Maar de heer Rabbae vindt dat als aan de heer Andriessen was gevraagd hoe de zaak in elkaar zat, het ten eeuwigen dage "tien" blijft als de Duitsers "tien" zeggen en dat je er dan beter meteen mee op kunt houden. Wat heeft het dan voor zin om gezamenlijk te proberen de verantwoordelijkheid voor een onderneming te nemen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Mag ik u een andere vraag voorleggen? De minister constateert gaande de rit ± dus dat wist hij eerst niet ± dat het Europees perspectief een belangrijke eis is. Als een belangrijke eis van de minister niet binnen drie minuten tot stand komt en hij weet dat er niet meer in zit dan dat, dan moet hij niet blijven praten over een perspectief dat er niet is, maar dan moet hij op dat moment besluiten om te sluiten of om een andere weg te bewandelen.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik heb de indruk dat de minister heeft geprobeerd om een andere weg te bewandelen, maar daar zal hij zelf wel antwoord op geven. Ik vind het te prijzen dat het sluiten niet te snel aan de orde was.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Rabbae nu zijn betoog vervolgt.

Rabbae

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Wanneer wij het hebben over het onderhandelingstraject, is het goed om te constateren dat op 19 januari jl. eindelijk een, wat ik maar noem, finale discussie heeft plaatsgevonden tussen de kabinetsdelegatie en de Duitse delegatie. Ik heb begrepen dat op een gegeven moment van Nederlandse zijde is gezegd dat de Duitse delegatie ook in beweging zou komen als de Nederlandse kabinetsdelegatie in beweging komt. Daarop heeft de Duitse delegatie kennelijk niets gezegd. Dat was dus "einde gesprek". Mijn vraag aan de minister is wat die beweging van de kant van het kabinet betekende, met name in termen van bedragen. Welke bedragen zijn toen op tafel gekomen? Dan weten wij als Kamer wat de positie van het kabinet toen was en of de reactie van de Duitse delegatie redelijk was.

Dan kom ik nu toe aan de toekomst. Hoe moet het verder? Ik heb in dat verband twee vragen aan de minister. De eerste vraag is of de minister inderdaad van mening is dat Fokker een toekomst heeft en, zo ja, wat waren zijn motieven om geen overbruggingskrediet te geven? Wat was de reden dat het overleg tussen de kabinetsdelegatie en Dasa er niet toe heeft geleid dat surséance van betaling plaatsvond? Mijn tweede vraag over de toekomst is hoeveel de minister in Fokker wil investeren als er op een gegeven moment een plan of een traject met perspectief op tafel ligt. Ik begrijp dat hij zich kan afschermen door te zeggen dat hij aan het onderhandelen is. Ik vraag de minister of hij toch met inachtneming van dat aspect een mogelijkheid ziet om de Kamer enigszins te informeren.

Voorzitter! Ik kom tot een samenvatting. De gegevens die verstrekt worden zullen voor mijn fractie uiteindelijk een basis vormen voor een definitief oordeel. Mijn voorlopig oordeel is het volgende. De minister heeft gedurende dit gehele traject keurig technisch correct en politiek correct gehandeld. Ik verwijs in dit verband naar de opstelling van de coalitiepartners. Er was alleen maar sprake van dekking. Dus politiek gezien kon gesproken worden van een goede dekking. Hij is een politicus. Dat moeten wij ook waarderen, want in andere situaties verwijten wij bewindslieden soms dat zij geen politicus zijn. Mijn

bezwaar aan het adres van de minister is echter dat hij zich heeft beperkt tot die rol en dat hij weinig creativiteit heeft betracht om meer te doen, zeker als het gaat om het aftasten van het Europees perspectief; toch een van de belangrijkste eisen van zijn kant.

De heer **Van Dijke** (RPF): Zegt de heer Rabbae hiermee in concreto dat de minister zich als een boekhouder heeft gedragen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat het geld voor hem eigenlijk niet het belangrijkste is. Dat geloof ik zeker, maar daarnaast heeft hij zich natuurlijk gedragen als een goede boekhouder, ook in politieke zin.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Vliegtuigbouwer Fokker, lange tijd symbool van nationale trots, zit flink aan de grond, naar het zich thans laat aanzien. Dat is wrang. Nederland, distributieland bij uitstek, zit straks mogelijk en onverhoopt zonder eigen transportindustrie.

Onderhandelingen tussen de regering en vertegenwoordigers van het Duitse moederbedrijf hebben helaas niet tot resultaat mogen leiden. Er dreigt een massa-ontslag van zo'n 5000 werknemers, dat in de industriële geschiedenis van ons land zijn weerga niet kent. Voor de betrokken werknemers en hun thuisfront is dat een uiterst ingrijpende gebeurtenis, vooral wanneer wij ons realiseren welke financiële offers en overige inzet het personeel zich de afgelopen tijd op bewonderenswaardige wijze heeft willen getroosten.

Nederland dreigt met Fokker een onderneming te verliezen die zich bezighoudt met hoogwaardige technologie. De vraag is wat daarvan de gevolgen zijn voor de industriële positie van ons land.

In dit debat zijn naar onze mening vooral twee vragen van belang. De eerste vraag betreft de rol van de regering bij de pogingen om Fokker overeind te houden. De tweede vraag is in hoeverre de schade kan worden beperkt door te zoeken naar overlevingskansen voor Fokker of levensvatbare onderdelen daarvan.

De onderhandelingen zijn hard gespeeld. Voor zover wij thans

kunnen beoordelen, zijn er geen overtuigende redenen om aan te nemen dat de regering niet gedaan heeft wat zij redelijkerwijs had kunnen of behoren te doen. Wel dringt zich, alles overziende, bij ons de vraag op waarom de regering zich pas op 19 januari bereid heeft getoond tot een nog aanzienlijk hogere bijdrage, mits Daimler-Benz daartoe ook bereid was. Is dat aanbod niet erg laat op tafel gekomen?

Het heeft er overigens alles van weg dat de Duitse topman Schrempp, mede gezien de slechtere resultaten van andere onderdelen van Daimler-Benz, vooral geïnteresseerd was in een spoedige, eventueel koude sanering van het concern. Wat niet gezond is, moet maar worden weggesneden. Een overhaaste gezondverklaring van Fokker was en is een volstrekt onmogelijke eis voor een onderneming die jarenlang een moeizaam bestaan heeft geleid als gevolg van moordende concurrentie en een structureel lage dollarkoers. De liefde van de heer Schrempp voor "love-baby" Fokker is snel bekoeld. Op 19 januari sprak hij ineens over een belang in plaats van over een dochter, zo is ons duidelijk geworden. Daarmee legde hij een bedrijfsfilosofie bloot met een daarbij behorende geringere mate van engagement. Dat is teleurstellend.

Moet de conclusie eigenlijk niet zijn dat de Staat en Daimler-Benz het er stilzwijgend over eens waren dat er voor Fokker in zijn huidige vorm geen toekomstperspectief bestaat? Kon men het daarom niet eens worden over een reddingsplan?

Wat kan de regering vanuit haar eigen verantwoordelijkheid nog doen om de schade binnen de perken te houden? Fokker is niet de enige vliegtuigproducent die in moeilijkheden verkeert. Vorig jaar heeft de regering het initiatief genomen om op Europees niveau een gesprek op gang te brengen over de noodzakelijke herstructurering van de Europese regionale vliegtuigindustrie. Concrete resultaten zijn nog niet geboekt, maar het probleem staat inmiddels wel op de agenda. Eind deze maand zal er opnieuw over gesproken worden. Biedt dit traject nog enig perspectief voor Fokker? Welke overbruggingskredieten etcetera zouden daarbij horen?

Van der Vlies

Voorzitter! De brief van de minister van hedenochtend maakt duidelijk dat de regering zich actief zal inzetten bij het zoeken naar oplossingen "voor Fokker of delen daarvan". Mogen wij uit dit citaat opmaken dat de optie om Fokker integraal in stand te houden, nog niet helemaal uit het blikveld van de regering is verdwenen? De SGP-fractie is van mening dat de regering al het mogelijke zal moeten doen om te redden wat er nog te redden valt. Indien mogelijk zou dat Fokker "all-in" moeten zijn.

Daaraan hangt natuurlijk een prijskaartje. Ik kan mij voorstellen ± er moet immers scherp worden onderhandeld ± dat de minister niet zegt hoeveel geld hij beschikbaar stelt. Van ons mag het geld kosten, zelfs meer naarmate een reëel perspectief op behoud van werkgelegenheid en behoud van hoogwaardige technologie bestaat respectievelijk toeneemt. Maar om een interruptie van de heer Rabbae of de heer Mateman te voorkomen, wil ik hier het volgende aan toevoegen. Ook de SGP-fractie is voor dit moment niet bereid en niet echt in staat om een soort plafondbedrag te noemen. Zij is niet in staat om te zeggen: dat mag het dan, wat ons betreft, kosten. Elk bedrag dat je nu noemt, ben je voor weinig gewoon kwijt. Een ieder die onderhandelingsprocessen kent, weet dat. Daarom vind ik dat voor dit moment ondeugdelijke vraagstellingen.

Voorzitter! Wij verwachten, naast datgene wat ik vroeg en zei, aandacht voor een deugdelijk sociaal plan daar waar personeel in een ontslagsituatie komt respectievelijk bedrijven of delen van bedrijven moeten worden afgebouwd. Wij hebben uit overleg begrepen dat er nogal wat verplichtingen tussen de onderneming en individuele personeelsleden bestaan. Die moeten natuurlijk zonder schade voor de zwakkere partij worden afgekocht of verevend, als dat aan de orde zou komen. Wij willen ook graag een correcte afwerking van de bestaande orderportefeuille. Valt Dasa daarop nog aan te spreken?

Ik verwacht van deze minister dat hij zich vanmiddag voldoende adequaat zal weten te verantwoorden over het gevoerde beleid. Ik verwacht voorts dat hij toezegt dat er voor het vervolgtraject, en dat is op zichzelf kort, frequent zal worden gerapporteerd aan de Kamer.

□

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Wij spreken op dit moment helaas weer over een dreigend faillissement van zelfstandige Fokker-fabrieken. Het betreft hier, zoals gezegd, 8000 arbeidsplaatsen en het gaat over het assembleren van vliegtuigen. Dat blijkt nauwelijks of in het geheel niet kostendekkend te zijn. Ik heb echter wel geconstateerd dat deze tak van industrie voor ons land een zeer grote werkgelegenheidsbron is, met daarnaast een uitstekende aansluiting op ons middelbaar en hoger onderwijs. Laat ons dat niet vergeten! Ik vind dat hier sprake is van een zaak die op Europees niveau moet worden aangepakt. Heeft de minister in die richting iets ondernomen?

Deze fabrieken hebben een schuld van 2,5 mld. per drie jaar en het blijkt dat zij nu 1,5 mld. steun vragen. Ik vind dat dit in geen enkele verhouding tot elkaar staat. De omzet is daarvoor veel te laag. Daarnaast is de overheid op dit moment bezig met enorme bezuinigingen op de sociale uitkeringen en de AOW-pensioenen. Wij weten het allemaal: dat doet pijn, dat mag niet. Dan lijkt het mij ook onredelijk als de overheid volledig aan de financiële vraagstelling van Fokker tegemoetkomt. Ik zeg dit vooral omdat de private sector, zoals het bankkapitaal, blijkbaar weigert om kredieten te verstrekken waaraan nogal wat risico's verbonden zijn. Ik vraag de minister of dit waar is. Berust dit op waarheid?

Voorzitter! Opnieuw wordt de Kamer geconfronteerd met een faillissement van een tamelijk groot bedrijf. Dat is voor mij niet van nationaal belang. Ik wil er even op wijzen dat, wat mij betreft, onze duizenden landbouw-, veeteelt- en kweekbedrijven voorgaan. Hier gaat het namelijk om honderdduizenden banen en deze bedrijven hebben een mondiale uitstraling. Deze bedrijven wordt het helaas op dit moment door onze overheid ongelooflijk moeilijk gemaakt.

In het verleden hebben de vakverenigingen en de Fokker-directie zich nogal schuldig gemaakt aan onjuist sociaal-economisch beleid. Dan doel ik erop dat het Fokker-personeel jarenlang heeft gezorgd voor loonmatiging. Wat heeft dat nu voor resultaat gehad?

Heel Nederland weet het; het is betreurenswaardig.

□

De heer **Van Wingerden** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Ik moet er niet aan denken om nu werknemer bij Fokker te zijn. Je zult maar een gezin hebben en weten dat je misschien op het punt staat om je baan kwijt te raken. Ik heb heel erg te doen met de mensen die soms vele jaren bij het bedrijf hebben gewerkt, hun ziel en zaligheid erin hebben gestopt en hun toekomst misschien alsnog in duigen zien vallen. Fokker heeft altijd een turbulente geschiedenis gekend, maar wist altijd net op tijd de kop uit de strop te trekken. De uiteindelijke redding, de aansluiting bij Dasa, bleek tevens de ultieme bedreiging te worden. De brief van de minister bewijst alleen maar nog meer dat Dasa in feite na het ineensstorten van de markt te weinig gedaan heeft om Fokker voldoende perspectief te bieden. Met andere woorden: Dasa heeft de Nederlandse Staat in een houdgreep gehad. Er kwam niets terecht van een Europese aanpak en er was geen sprake van het voldoende nakomen van de verplichtingen ten aanzien van de noodzakelijke leasecontracten; er was op geen moment sprake van een goed doortimmerd noodscenario om Fokker uit de modder te trekken.

Voor de beslissing van het kabinet om de Duitsers niet weer hun zin te geven en zo de knoop door te hakken, kan ik alleen maar het volste begrip hebben. De toekomst van Fokker is nu een enorme puzzel. Een enorme belemmerende factor is het feit dat Dasa nog altijd grootaandeelhouder is en vier ± soms lees ik vier, dan weer vijf ± commissarissen heeft. Dasa doet niets meer dan alleen maar opletten dat het er zo min mogelijk bij inschiet. Er is surséance van betaling voor de vliegtuigpoot om de schuldeisers ± lees ook: Dasa ± op afstand te houden, maar de vraag is hoe wij uit die financiële en bestuurlijke houdgreep van Dasa kunnen komen. Heeft de minister er bijvoorbeeld zicht op welke ruimte Dasa zal bieden om met name ook de vliegtuigpoot overeind te houden? Ook als dat probleem wordt overwonnen, blijft er echter het probleem van de continuïteit. De Nederlandse Staat zal moeten gaan

Van Wingerden

doen wat Dasa heeft nagelaten, namelijk het zoeken van een partner op het gebied van de regionale vliegtuigbouw. Dasa heeft, om welke reden dan ook, geen serieuze poging ondernomen om te komen tot zo'n internationaal blok. Heeft de minister het idee dat dit falen van de Duitsers een legitieme, zakelijke reden had of ziet hij toch nog ruimte voor een internationaal consortium van regionale vliegtuigbouwers?

Ik zou willen eindigen met datgene waarmee ik begonnen ben: de werknemer van Fokker. Ik zou onszelf ± het kabinet en de Tweede Kamer ± willen oproepen om er gezamenlijk alles aan te doen om de emotionele en financiële schade voor deze mensen zoveel mogelijk te beperken en om te proberen om zoveel mogelijk van het mooie Fokker-bedrijf te redden.

□

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ik mag hier mede namens de GPV-fractie spreken. Graag wil ik de minister danken voor zijn openhartige opstelling in de richting van de Kamer. Ik heb deze wijze van doen op prijs gesteld.

Terugkijkend op de afgelopen tijd, had ik het gevoel dat de Nederlandse samenleving als het ware de adem inhield. Nu het kille woord uit Duitsland "steun discontinueren" is gevallen, kunnen wij ons nog nauwelijks voorstellen wat daarvan de individuele consequenties zijn. Duizenden gezinnen is zekerheid voor de toekomst ontnomen. De warme betrokkenheid waarmee de Nederlandse samenleving zich als het ware rondom de werknemers van Fokker schaarde, noem ik hartverwarmend. Daarover kun je inderdaad niet anders dan met emotionaliteit spreken. Wij zagen de dreiging aankomen, maar wij hebben haar niet kunnen afwenden. Ook de gevolgen voor onze nationale industrie zijn omvangrijk.

De vraag waar het nu onder meer om gaat, is de volgende. Was het onheil nu inderdaad niet af te wenden? Heeft de heer Mateman gelijk als hij zegt: "het kabinet heeft volstrekt onvoldoende gedaan"? Indien het antwoord daarop "ja" is, heeft dit kabinet veel op zijn geweten en is het niet waard dat het nog één dag in het pluche zit.

Voorzitter! De minister noemde de eis van Daimler-Benz buiten-

proportioneel. Hij zei daarbij dat het hem niet primair om de centen ging maar om het perspectief. Onze fracties zeggen: inderdaad, als er zicht is op perspectief voor de toekomst zou het verdedigbaar kunnen zijn om een grote som belastinggeld in te zetten. De minister is daar breed op ingegaan. Een paar opmerkingen daarover.

Toen een meerderheidsbelang in Fokker werd verworven en daarmee de zeggenschap, kon er geen onduidelijkheid bestaan over het antwoord op de vraag wat Daimler-Benz daarmee beoogde. Met deze strategische investering moest een Europese vliegtuigindustrie worden opgezet. Een kind kon begrijpen dat, om dat doel te bereiken, naast het relatieve bedrag dat voor Fokker werd neergeteld, betekende bedragen nodig waren om dit doel te bereiken. Het kon de Duitsers niet onbekend zijn dat deze strategische keuze niet zonder risico's was en dat de weg naar het doel lang zou zijn.

Met dat als referentiekader is het verbijsterend te moeten constateren dat Dasa dit doel op deze wijze heeft losgelaten en het Fokker-personeel heeft opgeofferd aan een wijziging van strategie. Dat het bedrijf terug wil naar de kernactiviteiten is, gelet op de kolossale verliezen en de moeilijke marktomstandigheden, begrijpelijk, maar voor onze fracties overheerst nu bitterheid over de handelwijze van Daimler-Benz.

Dan de cruciale vraag. Heeft de Nederlandse regering werkelijk alles uit de kast getrokken om Fokker overeind te houden? Is het als een boekhouder omgegaan met het dictaat van Daimler-Benz en heeft het zich onvoldoende gerealiseerd wat voor consequenties haar handelen kon hebben? Voorzitter! Ik geloof daar niets van. De minister heeft wat mij betreft aannemelijk gemaakt dat hij, met vele adviseurs, heeft gedaan wat redelijkerwijs van hem verwacht mocht worden.

Voorzitter! Een debat over Fokker mag niet alleen over het gevallen doek gaan. Ten aanzien van de mogelijke perspectieven zegt de minister zich tot het uiterste te zullen inspannen. Dat is niet meer dan zijn taak en ik heb allermindst de indruk dat de minister door de Kamer moet worden aangespoord om zijn taak in dezen te verstaan. Echter, in dat kader schiet de brief welke de minister ons hedenmorgen deed toekomen toch wat te kort. De brief

gaat voornamelijk over het verleden en niet over de toekomst. Met alle begrip voor de vele onzekerheden die ook door de minister niet zijn in te vullen, toch een paar concrete vragen.

In welk orde van grootte moet ik de bedragen zien welke door de Nederlandse Staat aangewend zouden moeten worden, indien wij de complete onderneming zouden laten doorgaan? Is de minister van oordeel dat zulk een optie ook een keuze zou zijn geweest, indien wij er maar wat meer geld voor over zouden hebben gehad?

Er vliegen nu circa 1300 Fokkers rond. Dat getuigt van een breed vertrouwen van de gebruikersmarkt in Fokker. Hoe is dat voor de toekomst te benutten?

Vindt de minister het denkbaar dat met het complete bedrijf Fokker door kan worden gegaan, los van een Europese variant? Het moet toch mogelijk zijn om voor een bedrijf met veertien maanden werk in portefeuille een partner te vinden? Wat is reëel met betrekking tot Bombardier? En is, als wij een partner zoals Bombardier of een Aziat vinden, daarmee de Europese dimensie ter ziele?

Als wij de Europese gedachte loslaten, wat heeft dat dan voor consequenties wat betreft de perspectieven die zijn geschetst in het zogenaamde "witboek", dat nota bene vanaf 1996 winst voorziet? Moeten wij daar dan anders tegenaan kijken? En is een eenzijdige focus op Europa niet een geweldige handicap geweest?

Hoe denkt de minister over de strategische betekenis van de vliegtuigen die gereed staan of vrijwel gereed staan voor aflevering? Komt er met steun van de Staat een boedelmort? Zo ja, aan welke bedragen moet ik dan denken? Ik hoop het niet tot op de gulden nauwkeurig te weten; het gaat om de orde van grootte. Dat "bezit" moet toch van betekenis zijn, al was het alleen maar voor de cash flow. En een adequate aflevering wekt vertrouwen bij de toekomstige afnemers.

Wat betreft de toekomst is nog veel onduidelijk. Hoe kan de minister ons op de hoogte houden van de ontwikkelingen? Wat mij betreft op een zelfde wijze als wij in het verleden zijn gevaren met dit dossier. Kan de minister daarover helderheid geven?

Van Dijke

Voorzitter! Onze conclusie is dat het kabinet heeft gedaan wat het onder de gegeven omstandigheden kon doen. In het zwartepietenspel dat volgde op de beslissing van de heer Schremp en de zijnen is de spreekwoordelijke Duitse degelijkheid volledig bedekt door de Duitse kille zakelijkheid. Ik neem overigens aan dat wij over de toekomst van Fokker nog met elkaar komen te spreken. Ik nodig de minister uit om daar breed op in te gaan, gelet op het feit dat de brief op dat punt wat te kort schiet.

□

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De huidige dramatische situatie van Fokker is te verklaren door een aantal gegevens, zowel in de markt als wat de valuta betreft, maar ook waar het gaat om de politieke inschatting van het bedrijf. Mijn eerste vraag aan de minister is waarom hij in augustus van het afgelopen jaar, vooruitlopend op elke onderhandeling, aankwam met de stelling dat de leidende positie van Fokker niet heilig is. Wat had het voor nut om die opmerking op dat ogenblik te maken? Ik heb het knipsel hier bij de hand. Wat had het voor zin om, vooruitlopend op elke onderhandeling, die opmerking te maken en daarmee de eigen positie te ondergraven? Ik vind dat een heel slecht begin van het overeind houden van een heel belangrijke vorm van Nederlandse werkgelegenheid.

De dramatische omstandigheden met betrekking tot Fokker hebben in elk geval in de Nederlandse samenleving een golf van sympathie voor het bedrijf losgemaakt. Het woord "solidariteit" mag wat dat betreft nog steeds met een hoofdletter worden geschreven. Als ik dat zeg ben ik mij ervan bewust dat waar het om Fokker gaat, de situatie nog steeds niet zo is dat Fokker kansloos zou zijn op de Europese markt en een bedrijf dat je min of meer los zou moeten laten. Ik denk dat het Fokker-personeel gigantisch heeft ingeleverd, dat Fokker goede producten op de markt zet en dat alleen de eisen die het kabinet op dit ogenblik op tafel legt, mede aanleiding zijn voor de moeilijke positie waarin het bedrijf verkeert, nog los van de beginopmerkingen van de minister van Economische Zaken. Ik begrijp dat ook helemaal

niet van iemand die gepromoveerd is op een boeiend proefschrift over industriepolitiek.

De heer **Van Dijke** (RPF): Wat zijn voor de heer Mateman de minimum-eisen die van de kant van de Nederlandse overheid bij een debat als vertrekpunt zouden moeten gelden? Of mogen daar geen eisen gelden?

De heer **Mateman** (CDA): Daar kom ik nog aan toe. Het is een begrijpelijke vraag.

Ik vind dat de Nederlandse overheid nog steeds volstrekt betrokken is bij de overeenkomst tussen de drie partijen die in 1992/1993 is gesloten. Daar moeten wij geen rookgordijn over laten bestaan. De facto is het nog steeds zo dat volgens artikel 19 van de heads of agreement ook Dasa eisen mag stellen aan de Nederlandse overheid. Wat hebben wij gedaan in 1992/1993? Wij hebben gezegd dat wij Fokker wel wilden onderbrengen bij Dasa, maar dat aan een aantal zeer strikte voorwaarden moest zijn voldaan. Wij hebben geëist dat er een blocking vote zou zijn in de raad van commissarissen. Wij hebben geëist dat weliswaar het overheidsaandeel in de aandelen zou teruglopen, maar dat er toch een blijvende aanwezigheid zou zijn in de raad van commissarissen. Wij hebben een aantal veiligheidsclausules ingebouwd. De stelling dat het nu zonder meer een Dasa-onderneming is, is een verhaal dat ik niet onderschrijf en dat de Kamer op dat ogenblik ook niet wilde.

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Mateman zal het toch met mij eens zijn, dat bij de overname van Fokker door Dasa de verantwoordelijkheid voor het beleid en voor het management is overgegaan naar Dasa? Hij zal het toch ook met mij eens zijn, dat de aandelen die de overheid nu nog bezit, in principe zijn verkocht door het toenmalige kabinet-Lubbers/Andriessen, met een leveringsplicht voor mei 1996 of elk eerder tijdstip dat de partners overeenkomen? Dat betekent toch dat de verantwoordelijkheid voor het beleid bij Dasa is gekomen? Ook minister Andriessen zei met een glas champagne in zijn hand dat Fokker was gered, dat een goeie start was gegeven en dat het nu verder kon zonder overheidssteun.

De heer **Mateman** (CDA): Het laatste is een oordeel op zichzelf, maar de inhoud van de driepartijenovereenkomst was indertijd dat de Nederlandse overheid wel degelijk veiligheidsclausules afdwong voor de blijvende werkgelegenheid van Fokker in Nederland. Daar waren wij toen ook tevreden mee, want anders hadden wij met die fusie-overeenkomst niet ingestemd. Nu met terugwerkende kracht zeggen dat wij het hebben overgedragen aan Dasa en dat Dasa maar doet wat er moet gebeuren, is een verhaal dat niet waar is.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben bang, in alle bescheidenheid, dat u het volkomen verkeerd ziet. De verantwoordelijkheid voor het management is overgegaan naar Dasa. Dat is een duidelijke afspraak.

De heer **Mateman** (CDA): Ja.

De heer **Van Walsem** (D66): Dan is Dasa daar toch verantwoordelijk voor? En u ziet wat die garantie voor de werkgelegenheid waard is.

De heer **Mateman** (CDA): Maar wij hebben afspraken gemaakt over het Nederlandse werkgelegenheidsbelang. Wij hebben Fokker alleen maar overgedragen, opdat Fokker een leidinggevende positie zou krijgen op een te vormen Europese markt van vliegtuigen.

De heer **Van Walsem** (D66): Precies!

De heer **Mateman** (CDA): Daar bent u het dus mee eens! We hebben een blocking vote voor de minderheidscommissarissen voorgesteld en we hebben nog wat meer veiligheidsclausules ingebouwd, onder andere voor de productie en de verdeling van de work share. Ik poets dat niet weg; het was een blijvende betrokkenheid van de Nederlandse onderneming. Anders zouden wij met die overname ook niet hebben ingestemd. Het verhaal dat Dasa nu maar doet met een Nederlandse vestiging op Schiphol-oost, is eenvoudig niet waar. Gelukkig is het niet waar, anders zouden we vandaag ook niet discussiëren.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! De heer Mateman noemt een aantal veiligheidskleppen die de Nederlandse regering heeft ingebouwd. Dat betekent dat wij een

Mateman

aantal eisen in de richting van Dasa hebben geformuleerd. Ik heb respect voor wat Dasa heeft gedaan.

De heer **Mateman** (CDA): Ik ook!

De heer **Van Gelder** (PvdA): Maar dat kan niet wegnemen dat Dasa een aantal eisen van de Nederlandse regering niet invult. Daar mag u toch ook eens naar kijken! Ik neem het Dasa niet kwalijk in alle opzichten, maar daar ligt toch een gigantisch probleem?

De heer **Mateman** (CDA): Ik ben het met de heer Van Gelder eens. De meningen van de heer Van Gelder en mij liggen wat dat betreft niet zo erg ver uit elkaar, want de CDA-fractie heeft indertijd ook met de Fokker/Dasa-deal ingestemd, omdat dit Fokker de basis zou bieden om Europees samen te werken, mede gesteund door de Duitse overheid. Er zou een leaseconstructie uitkomen op basis van hetgeen de Duitsers wilden. Er zou een vermogensversterking komen en de verkooporganisatie zou versterkt worden. Zij zouden al dan niet met Airbus kunnen samenwerken. Die deal was dus niet zo slecht als op dit ogenblik wordt voorgesteld. Waar het nu om gaat, is de vraag wat de redenen zijn waarom het Nederlandse kabinet moet ingrijpen om Fokker toch een eigen basis te bieden. Bij het afsluiten van de deal was ons uitgangspunt dat er een zelf-scheppende vliegtuigindustrie in Nederland zou overblijven. Wij dachten dat dit het best via een overeenkomst met Dasa zou worden veiliggesteld. In de tweede plaats zou de integriteit overblijven en door Dasa worden meegenomen. Fokker zou de kern blijven van de luchtvaartcluster, ook wat betreft technologie en onderwijs. De vraag is of dat op dit ogenblik wordt gegarandeerd.

Daarmee kom ik toe aan de vraag die ook in de publieke opinie een rol speelt: is de situatie van Fokker nu zo desastreus dat je daar helemaal niets meer aan zou moeten doen? Is het een bodemloze put? Dat verhaal is niet waar. Wereldwijd hebben luchtvaartondernemingen met grote tekorten te maken. Daarbij is Fokker relatief gezien er niet het slechtst aan toe, zij het dat Fokker te maken heeft met een eigenaar in Duitsland en een overheid in Nederland, die nog steeds medeverantwoordelijk is voor

de gang van zaken. Dat het slecht gaat met Fokker, komt niet omdat er een slecht produkt is of slecht management of omdat het personeel niet werkt. Het personeel werkt goed, het management werkt goed, het type is goed en het bedrijf is concurrerend. De belangrijkste reden is echter dat de dollar tegenvalt. Het is een tijdelijke tegenslag, waarin wij met elkaar ook mogen voorzien.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik kan het betoog van de heer Mateman in genen dele meer volgen.

De heer **Mateman** (CDA): U kunt het zelfs niet volgen, begrijp ik!

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Mateman springt van de hak op de tak en het betoog is nogal verwarrend. Het verhaal dat het de dollar zou zijn, is het oude Fokker-verhaal: het is de dollar en dus heeft de buitenwereld het gedaan. Daar gelooft de heer Mateman toch ook zelf niet in? De tegenvallende dollar heeft hooguit 200 mln. verlies veroorzaakt. Dat is natuurlijk een heel bedrag, maar als je jaarlijks 1 mld. verlies maakt, ben je er nog lang niet.

De heer **Mateman** (CDA): Dat ben ik met u eens, mijnheer Van Walsem. Het is zeer teleurstellend. Fokker heeft in de loop van 70 jaren ups en downs gekend. Dat is het kenmerk van de luchtvaartindustrie. Als je inderdaad de keiharde eis stelt dat op jaarbasis winst moet worden gemaakt, moet je in deze tak van industrie natuurlijk helemaal niet deelnemen.

De heer **Van Walsem** (D66): Wat op jaarbasis? Als wij vijftien jaar terug gaan, is het min 3 mld.

De heer **Mateman** (CDA): Dat is niet helemaal waar. Tot in het begin van de jaren negentig maakte Fokker een zeer bescheiden winst. Wil men mee blijven doen, dan moet het de Nederlandse overheid ook iets waard zijn, niet alleen om de opbrengsten van Fokker zelf, maar ook vanwege de spin-off naar allerlei andere bedrijven. Dat kost geld. Die bereidheid moet je hebben.

Ik ben heel verbaasd, mijnheer Van Walsem. D66 brengt twee elementen in in de Nederlandse politiek. Dat betreft allereerst een

aantal staatsrechtelijke vernieuwingen. Het is de vraag of dat verbeteringen zijn. Daarover komen wij later te spreken.

Op economisch gebied had D66 niet veel nieuws te melden. Het enige dat altijd naar voren werd gebracht, was dat het moest gaan om technische innovatie en dergelijke. Fokker is een innoverend bedrijf. Vindt u het niet teleurstellend dat uitgerekend de partij die altijd op technologische innovatie heeft aangedrongen, nu de eerste is die roept ± de heer Van Walsem doet dat al weken ± geen cent over te hebben voor deze zaak, die moeten wij laten lopen?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ben blij dat u die vraag stelt, mijnheer Mateman. D66 hecht inderdaad buitengewoon veel belang aan technologie en innovatie. Dat kan echter niet betekenen dat wij een blanco cheque afgeven aan een private onderneming die in handen is van een Duitse onderneming; miljarden erbij; belastingbetaler betaal maar; het brengt niets op; het blijft elk jaar miljarden kosten. Dat kan natuurlijk niet. Wij willen graag een goed plan hebben. Wij hebben niet gezegd: wij geven nooit geld aan Fokker. Nee, wij hebben gezegd: als er geen goed plan is, als er geen perspectief is, geeft D66 geen geld. Dat komt niet voort uit een nieuw economisch inzicht. Het is een heel oud economisch principe en daarbij blijf je gezond.

De heer **Mateman** (CDA): Dat begrijp ik. Ik deel dat uitgangspunt. Wij komen dan bij de hamvraag. Ook de brief van het kabinet is daarover onduidelijk. Daarin wordt namelijk gesteld, dat het eerste overlevingsplan van Fokker niet zo erg goed was en dat daarom een tweede gevraagd is. Met dat tweede plan was het kabinet ook niet zo tevreden. In de brief staat overigens niet welke concrete punten dat betrof. De regering is op basis van dat plan toch de onderhandelingen ingegaan. Ik heb het gevoel dat dit survivalplan er doortimmerd uitzag, gesteund werd door de vakbeweging, de ondernemingsraad, de directie en door de externe organen die erbij betrokken waren. Het kabinet heeft het uiteindelijk ook als uitgangspunt genomen. Mag dan nu met terugwerkende kracht gezegd worden ± zoals doorschemerde in de

Mateman

brief van het kabinet ± dat zelfs dat survivalplan niet voldeed aan de eisen? Dat is een concrete vraag aan de minister. Als de minister vond dat het plan niet goed was, had hij het moeten afwijzen. Dat heeft hij niet gedaan. De minister is op basis daarvan de onderhandelingen ingegaan. Ik volg helemaal de uitgangspunten van collega Van Walsem.

Er heeft ook nogal wat demagogie plaatsgevonden ten aanzien van de orde van grootte van de bedragen. Iedereen spreekt over 3 mld. Het gaat helemaal niet om 3 mld. Dat zie ik ook in de brief van het kabinet. In eerste instantie was het rentevrij maken van de 750 mln. aan achtergestelde leningen in Fokker bespreekbaar. Daarnaast wilde men spreken over de NIVR-bijdrage.

Minister **Wijers**: Dat zit erin.

De heer **Mateman** (CDA): Dat is logisch. Dat was in feite bij de overdracht aan Dasa ook al het geval geweest. De minister zegt nu dat het kabinet in de derde fase zelfs bereid was nog een bijdrage te leveren aan de vermogensversterking. Dasa stelt dat als je duurzaam vliegtuigen wilt blijven afzetten, er twee dingen moeten gebeuren. Ik vind die Duitse eis niet gek. Ik vind dat heel verstandig. Allereerst moet er een goede balansverhouding zijn en moet er niet met allerlei knieperige oplossingen in de noodfinanciering van Fokker worden voorzien. Er moet een deugdelijke balanspositie zijn. In de tweede plaats moet men het met elkaar eens zijn over een vorm van Europese samenwerking. Ik heb het gevoel dat daarop de onderhandelingen afgeknapt zijn.

Ik zie twee collega's bij de interruptiemicrofoon, voorzitter, ik wil hen graag de gelegenheid bieden.

De **voorzitter**: Mijnheer Mateman, ik heb de stellige indruk dat u interrupties aan het uitlokken bent. Dat mag natuurlijk wel, maar dan loopt gewoon de tijd door.

De heer **Mateman** (CDA): Niet mijn tijd, hoop ik!

De **voorzitter**: Als u zo doorgaat wel! Het woord is aan de heer Van Gelder.

De heer **Van Gelder** (PvdA): De heer

Mateman heeft ongelooflijk veel knipsels op zijn tafel liggen. Ik vraag mij af of daar ook een knipsel bij zit van het artikel over de heer Bischoff in de Volkskrant van hedenochtend.

De heer **Mateman** (CDA): Ja, dat was erg boeiend.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Daarin kwam duidelijk tot uitdrukking dat, als je bedragen optelt, de uiteindelijke vraag in de richting van de overheid op 3 mld. uit kwam. Ik snap niet hoe u dat kunt ontkennen. Daarnaast is ook heel interessant wat u nu zegt. U constateert dat de Nederlandse overheid bereid was 800 mln. op tafel te leggen en best na te denken over ontwikkelingskredieten en zelfs over een extra bijdrage. Dat is toch een substantiële bijdrage van de Nederlandse overheid! Hoe kunt u dan zeggen dat de overheid tot niets bereid was?

De heer **Mateman** (CDA): Ik constateer dat het uiteindelijk een zeer groot Nederlands belang is dat Fokker blijft bestaan. Ik constateer dat dit niet gelukt is. Ik heb steeds in mijn commentaren op het mislukken van de onderhandelingen gezegd: daar zijn twee partijen voor verantwoordelijk. Dat is uiteraard niet alleen het Nederlandse kabinet, want dat zou flauw zijn. Dat is ook de Duitse partij. Maar ook het Nederlandse kabinet is daarbij betrokken. Ik ben ook niet de enige die dat zegt. Daarin word ik vrij breed gesteund. Het eindresultaat is daar. Er is op dit moment een surséance van betaling. Dat kunt u toch niet ontkennen.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Wij zitten hier om een oordeel uit te spreken over de inzet van het kabinet. Uit de woorden van de heer Mateman maak ik op dat hij uiteindelijk vindt dat de Nederlandse overheid een substantieel aanbod op tafel heeft gelegd in de richting van Dasa.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer Van Gelder, het moet vandaag niet gaan om een zwartepietenspel. Ik heb mij daar zoveel mogelijk buiten gehouden. De minister heeft terecht gezegd: de Kamer in totaal heeft de nationale aanpak mogelijk gemaakt. Ik heb geen enkele zin om dit debat te misbruiken of te gebruiken voor een zwartepietenspel. De minister krijgt van mij alle krediet. Wat ik wil,

is dat Fokker substantieel overeind blijft als een belangrijke bouwer van vliegtuigen in Europa. Ik ben bereid om daarvoor elk standpunt te aanvaarden, zelfs als dat mijn eigen ongelijk zou zijn.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Niet aan de orde is de vraag of er een voldoende inzet is van ons allen in de richting van Fokker. Volgens mij verenigt dat ons allen hier. Maar wel aan de orde is onder andere de vraag in de richting van de minister en dus van de regering: heeft de regering in de afgelopen periode een bijdrage geleverd of niet? Ik ga niet zwartepieten. Ik heb mij ook buitengewoon genuanceerd over de inzet van de Duitsers uitgelaten, omdat ik vind dat zij echt veel gedaan hebben. Maar uw verwijt aan het adres van de regering was dat zij niets gedaan heeft. Uit uw opmerkingen van zojuist maak ik op dat u in feite vindt dat de Nederlandse regering een behoorlijke poging heeft gedaan om de Duitsers zo ver te brengen om gezamenlijk de verantwoordelijkheid te dragen. Dat vind ik pure winst. Dan hebben wij dat ten minste met elkaar kunnen vaststellen.

De heer **Mateman** (CDA): Maar dat is niets anders dan wat ik de afgelopen dagen heb gezegd. Ik denk dat de hoofdverantwoordelijkheid ligt bij de Duitsers die helemaal niet in beweging zijn gekomen, zij het dat hun uitgangspunten de juiste waren. Het kabinet heeft in ieder geval een bescheiden poging gedaan. Toch blijft dan één vraag overeind, die ik graag aan de minister voorleg. In de brief van de minister staat dat in de derde fase van onderhandelen het kabinet bereid was om substantieel iets extra te doen, zonder daarbij bedragen te noemen. De heer Bischoff reageert daarop vandaag met: ik heb in geen enkele fase enig bedrag gehoord, nul komma nul. Dat zijn twee verhalen tegenover elkaar. Ik ben nog niet zover dat ik kan uitmaken wie er gelijk heeft. In ieder geval mag ik constateren dat de percepties van de onderhandelingen wel heel verschillend zijn. Ik ben heel benieuwd wie daarin gelijk heeft.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat laatste lijkt mij niet zo verwonderlijk, voorzitter. Maar waar haalt de heer Mateman de steun vandaan voor zijn standpunt? Hij zei: daarin word ik

Mateman

gesteund. Ik heb dat niet kunnen ontwaren. Ook wil ik graag het geheugen van de heer Mateman oprispen. Hij zegt: de laatste dagen heb ik steeds gezegd dat ik krediet heb voor de minister van Economische Zaken. Dat heb ik ook. Maar ik heb hier toch enkele citaten van de heer Mateman: het is een boekhouder, het is een zwarte dag. Ook heeft hij gezegd dat hij zal komen met een motie van afkeuring.

De heer **Mateman** (CDA): Motie van afkeuring, dat heb ik nooit in de mond genomen.

De heer **Van Walsem** (D66): Er wordt u gevraagd: gaat u het officieel afkeuren met een motie van afkeuring? Dan antwoordt u: ik kan niet anders.

De heer **Mateman** (CDA): Nee. Flauwekul.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat vond ik ook. U doet dat dus niet?

De heer **Mateman** (CDA): Nee, ik ben het ook nooit van plan geweest.

De heer **Van Walsem** (D66): En u vindt de minister niet alleen maar een boekhouder? U geeft hem meer krediet?

De heer **Mateman** (CDA): Het gaat om mijn eigen woorden en niet om alle interpretaties eromheen.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb de letterlijke tekst.

De heer **Mateman** (CDA): Dat begrijp ik. Maar ik zou uw letterlijke tekst ook nog wel eens willen zien: geen cent voor de hele zaak beschikbaar. Dat moet u toch nog eens verklaren. Men is u ontzettend dankbaar voor uw bijdrage in dat opzicht. Ik heb het volgende gezegd: ik vind dat twee partijen elkaar moeten vinden. Dat betekent dat het Nederlandse kabinet ook een substantiële bijdrage op tafel moet willen leggen. Ik constateer uit de brief dat dat gebeurd is. De Duitsers zijn niet in beweging gekomen. Ik kom tot de conclusie die ook in de media is getrokken. Voor het mislukken van de onderhandelingen zijn twee partijen verantwoordelijk, dus ook het kabinet. Waarom zou ik daaraan voorbijgaan?

De heer **Van Walsem** (D66): Dat is

makkelijk gezegd. In reactie op het feit dat de mensen niet in beweging kwamen, hoor ik u nog zeggen: dat is toch simpel, dan ga je toch naar het midden toe. Ik vond dat een geweldige vondst. Ik heb de heer Maljers meteen gebeld om te vragen of hij daar wel aan gedacht had. Nu wordt weer gezegd dat er twee partijen schuld hebben als zij er niet uitkomen. In zijn algemeenheid mag je dat misschien zeggen, maar in dit geval heeft de minister duidelijk aangetoond dat het kabinet geen schuld treft.

De heer **Mateman** (CDA): Ik begrijp dat dat uw uitgangspunt is en ik hoop dat u ook spreekt voor de coalitie. Ik heb het gevoel dat daarin nog wel wat nuances zitten. Tenzij het in dit land langzamerhand zo zou worden dat datgene wat het kabinet doet, per definitie welgedaan is. Het gaat mij om de feiten. Ik ben hier geen lid van een oppositiepartij, ik wil de feiten boven tafel hebben. Ik wil Fokker overeind houden in een nationale benadering. Ik heb geen enkele zin in een zwartepietenspel. Als de heer Wijers erin slaagt om ook in de huidige situatie hier doorheen te komen, zal hij van het CDA als eerste een compliment krijgen. Maar daarvoor wil ik wel de feiten boven tafel hebben. Ik constateer dat de PvdA haar best gedaan heeft om de marges zo ruim mogelijk te maken, terwijl van de kant van D66 van het begin af aan gezegd is: geen cent voor Fokker! Dat is toch een letterlijk citaat?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik maak altijd bezwaar tegen demagogie en u maakt zich daar nu schuldig aan.

De heer **Mateman** (CDA): Het is geen demagogie, ik citeer.

De heer **Van Walsem** (D66): Geen cent meer naar Fokker als er geen goed plan ligt! Ik maak er bezwaar tegen als u het tweede gedeelte van deze zin weglaat. Ik heb altijd gezegd dat wij geld voor Fokker over hebben als er een goed plan ligt. Ik was de eerste om te zeggen dat levensvatbare onderdelen van Fokker moeten worden gesteund. Daarvoor leek het mij verstandig de surséance nog even uit te stellen. De kansen voor de kanshebbende onderdelen zouden daarmee vergroot worden. Ik ben blij dat dat ook gebeurd is. Er zijn drie, vier bedrijven die kunnen door-

starten. Dat is mede mijn idee geweest en dat steun ik dus van harte. Dat is nooit anders geweest.

De heer **Mateman** (CDA): Dat is de situatie waarin het totaal van Fokker verloren gaat. U wilt de kanshebbende onderdelen overeind houden. Nou, dat was altijd gelukt, ook zonder uw bijdrage. Waar het ons om ging, was een samenhangende vliegtuigindustrie die in Europa wat voorstelt. Wij zijn voor een zoveel mogelijk integrale benadering. U had daar zo weinig vertrouwen in, dat u een- en andermaal hebt geroepen dat u er geen cent voor wilde geven. Als dat uw bijdrage is aan de technologische samenleving, laat ik de conclusie graag aan anderen over.

De heer **Van Walsem** (D66): Zonder goed plan moet je geen geld geven aan bedrijven. Er moet alleen geld worden gegeven als er een goed plan is met perspectief. Anders gaat heel Nederland failliet.

De heer **Mateman** (CDA): En nu mijn concrete vraag. Vond u het businessplan zo'n slecht plan dat het geen basis was voor overleven?

De heer **Van Walsem** (D66): Als ik dat een goed plan had gevonden, had ik mij anders uitgelaten. Ik vond het geen goed plan.

De heer **Mateman** (CDA): U kent het kennelijk.

De heer **Van Walsem** (D66): Net als u ken ik het uit de briefings van minister Wijers. De aansluiting van de financiën klopte niet. Er was geen perspectief. De werkgelegenheid werd niet gegarandeerd. De concretisering van de 40% verlaging had nog niet plaatsgevonden. Het waren allemaal onduidelijkheden. Er was geen perspectief. Het plan bood dus absoluut geen basis om zomaar geld te verstrekken. Van u mag het allemaal miljarden kosten. Dat is ook een aardige bijdrage aan de onderhandelingen geweest. Heel positief!

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik zat op mijn laptop de aantekeningen van het vertrouwelijk overleg uit te werken toen de heer Mateman op televisie verscheen met de mededeling: wat het kabinet heeft gedaan, is volstrekt onvoldoende. Houdt hij deze opvatting staande, dan komt hij

Mateman

dus met een motie van afkeuring. Of neemt hij haar terug en zegt hij: er had weliswaar misschien wat meer mogen worden gedaan, maar grosso modo staan wij achter het beleid van de minister? Het is van tweeën één.

De heer **Mateman** (CDA): Het kabinet heeft zijn best gedaan binnen te nauw gekozen kaders. Je kunt de Duitsers geen gelijk geven met hun starre benadering. Het Nederlandse kabinet is ruimhartiger te werk gegaan. Het is in de onderhandelingen iets opgeschoven, maar niet voldoende om datgene te bereiken wat de raad van bestuur, de raad van commissarissen, de vakbeweging, de FNV, het CNV, de ondernemingsraden en luchtvaartdeskundigen wilden. Het kabinet wilde niet bieden wat nodig was om daaraan tegemoet te komen. Niet alleen het CDA vraagt daarom, ook het geïntegreerde kader van mensen die op dit terrein weten waar het om gaat.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! De partij van de heer Mateman maakt, anders dan die andere partijen, deel uit van het parlement. Hij spreekt een oordeel uit over de minister in het kader van een belangwekkend dossier. Dat oordeel is: volstrekt onvoldoende. Het is dus van tweeën één: of de heer Mateman legt dat oordeel neer in een motie van afkeuring, of hij zegt: alles afwegende, vind ik het optreden van de minister acceptabel!

De heer **Mateman** (CDA): De minister heeft zijn best gedaan om uit dit dossier te komen, maar hij is daar niet in geslaagd. Ik denk dat de minister dat ook vindt. Ik neem namelijk niet aan dat de minister gelukkig is met de huidige situatie. Er is onvoldoende reden om de hele discussie terug te brengen tot een zwartepietenspel waarbij slechts één uitslag mogelijk is, namelijk een soort motie van wantrouwen. Dat is flauwekul. Er zijn twee partijen in discussie. In het ochtendblad Trouw stond vanochtend dat beide grootaandeelhouders, het Nederlandse kabinet en Dasa, verwijten treffen. Ik heb er weinig zin in om daarin te differentiëren. Daar hebben de werknemers van Fokker weinig aan. Daar heeft de Nederlandse werkgelegenheid ook weinig aan. Ik ben dit debat ook niet ingegaan met een zwartepiet. Ik wil tot oplossingen komen. Iedereen die de vraag hoe

men in dat kader partijpolitiek staat, belangrijker vindt, gaat voorbij aan de vraag wat de industriële basis van dit land moet zijn. Ik handhaaf daarom mijn vragen. Ik wens de minister van harte succes. Ik sluit overigens niet uit dat hij er alsnog uitkomt, maar zijn inzet tot dusverre hebben wij onvoldoende gevonden. Dat oordeel houd ik overeind.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Ik heb het gevoel dat ik vragen kan blijven stellen aan de heer Mateman. Ik zei zojuist al dat zijn betoog niet te volgen is. Er is geen touw aan vast te knopen. Dan is het weer zus, dan is het weer zo! Ik denk dat het voor alle partijen slecht is als je je uitlaat, zoals de heer Mateman zich heeft uitgelaten.

De heer **Mateman** (CDA): Voorzitter! Dat is een aardige opmerking, maar waar zit het nu concreet in? De heer Van Walsem heeft al die tijd geroepen: geen cent voor Fokker! Heeft dat bijgedragen aan het behoud van de werkgelegenheid?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik vind dat de heer Mateman de werknemers van Fokker en ook de belastingbetalers een rad voor ogen draait door steeds te roepen dat het mag kosten wat het kost en dat het niet uitmaakt...

De heer **Mateman** (CDA): Dat heb ik niet geroepen!

De heer **Van Walsem** (D66): ...omdat daarmee de werkgelegenheid op termijn definitief wordt bedreigd. Daar schiet niemand wat mee op. Wat dat betreft vind ik de heer Mateman echt een brokkenpiloot.

De heer **Mateman** (CDA): Mijn bijdrage was gebaseerd op het uitgewerkte business-plan.

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Mateman kent dat?

De heer **Mateman** (CDA): Ja, in grote trekken. De ondernemingsraad en de vakbeweging hebben ons daarover geïnformeerd, maar wellicht is de heer Van Walsem niet geïnformeerd. Kent de heer Van Walsem het business-plan?

De heer **Van Walsem** (D66): Er is mij

iets van ter ore gekomen via de minister van Economische Zaken en de briefings die wij hebben gehad.

De heer **Mateman** (CDA): Mag ik dus vaststellen dat de heer Van Walsem dat plan niet kent?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik ken het niet in alle details.

De heer **Mateman** (CDA): Desondanks heeft de heer Van Walsem het lef om een eindoordeel over dit debat te hebben.

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Mateman gaat zijn boekje weer helemaal voorbij. Dat is geen kwestie van lef hebben. Als je de grote contouren van het plan ziet, als je daar al geen vertrouwen in hebt, dan hoef je de details niet eens meer te kennen.

De heer **Mateman** (CDA): De heer Van Walsem kent het business-plan niet, maar desondanks vindt hij het onvoldoende. Dat vind ik sterk.

De heer **Van Walsem** (D66): De heer Mateman maakt een hoop kabaal, maar ik ken het business-plan voldoende om te kunnen beoordelen dat het onvoldoende is.

De heer **Mateman** (CDA): In welk opzicht is dat plan onvoldoende?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb dat zojuist ook al trachten uit te leggen, maar de heer Mateman luistert blijkbaar slecht.

De aansluiting van de financiële cijfers kloppen niet. Het Europees perspectief is er niet. De buitengewoon belangrijke garantie voor de werkgelegenheid is er niet. De concretisering van de kostenverlaging van 40% is er niet. Dat zijn allemaal vaagheden. In dit plan kun je mijns inziens geen miljarden stoppen. Dat wil de heer Mateman wel. Hij zegt: stop er maar miljarden in, dat kan mij niet schelen, dat is mijn Oranje-gevoel! Daarmee gaan wij met z'n allen ten onder. Dat wil ik graag voorkomen.

De heer **Mateman** (CDA): Dat zeg ik dus niet. Ik heb het business-plan, zoals ik dat ken, exact gevolgd. Daarin wordt ervan uitgegaan dat er een nauwkeurig bedrag aan kostenverlaging wordt gerealiseerd, waarbij de leveranciers en het

Van Walsem

Fokker-personeel op een gigantische wijze inleveren. Verder wordt er een voorschot genomen op de Europese samenwerking. Ik neem het de heer Van Walsem en het kabinet kwalijk dat zij zeggen dat het business-plan niet deugt, omdat Fokker er nu nog niet in is geslaagd om met Dasa aan te haken bij de Europese samenwerking. Hoe kun je die eis in vredesnaam stellen, terwijl iedereen weet wat de situatie is! Pas als Fokker een basis krijgt die wat voorstelt, dan kan Fokker reëel Europees deelnemen. Nu wordt dat onmogelijk gemaakt, want Fokker krijgt geen kans.

De heer **Van Walsem** (D66): Wij dachten dat minister Andriessen die basis had gegeven door Fokker te verkopen aan Dasa. Wij dachten dat Fokker daarmee een basis had voor de toekomst. Dat is verkeerd afgelopen, maar dat, mijnheer Mateman, is niet mijn schuld en ook niet die van dit kabinet.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Is het de heer Mateman bekend dat een van de belangrijkste veronderstellingen voor het kunnen uitwerken van het business-plan, was het oplossen van een financieel probleem van een paar miljard? Is het niet toevallig dat de gehele discussie daarin is blijven steken en dat wij amper toegekomen zijn aan gesprekken over het beleid voor de toekomst, omdat wij moesten blijven steken in het voorzien in oplossingen en randvoorwaarden? Een van die randvoorwaarden betrof de vraag hoe voor Fokker een balanspositie bereikt kon worden. Als je daar niet uit kunt komen, kun je niet eens meer praten over de toekomst.

De heer **Mateman** (CDA): Ik denk dat de heer Van Gelder volstrekt gelijk heeft. Ik meen ook dat tussen de fractie van de PvdA en die van het CDA de verschillen van mening hierover niet zo groot zijn. Hij maakt een heel belangrijke opmerking. Hij zegt namelijk dat de balanspositie verbeterd zou moeten worden. Dat was ook het uitgangspunt van Dasa. Wil je vliegtuigen blijven verkopen, dan moet je de garantie hebben dat dit bedrijf minimaal twintig jaar kan blijven bestaan. Dan moet je niet vluchten in oplossingen die ik hoor van dit kabinet, zoals het een tijdje op cash-flow-basis opereren. De heer Van Gelder pleit voor verbetering van de balanspositie, ik doe dat ook.

Misschien kunnen wij elkaar daarin vinden.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Het is soms niet erg om het heel snel met elkaar eens te worden, maar in andere gevallen kan het dat wel zijn. Ik wil aantonen dat de balanspositie een veronderstelling was in het business-plan van Fokker. Ik had er naartoe gewild dat er een wisselwerking tot stand kwam in de beleidsdiscussie om de financiële problemen op te lossen. Die discussie is jammer genoeg niet gevoerd.

De heer **Van Walsem** (D66): De argumentatie van Daimler-Benz om de balans te verbeteren was: het is geen dochter van ons, wij beschouwen het als een deelneming en daar stellen wij andere eisen aan. En daar was ik niet gelukkig mee.

Voorzitter! De fractie van D66 spreekt in elk geval grote waardering uit voor de inzet en loyaliteit van de werknemers van Fokker. Kabinet en Kamer zijn gehouden datgene te doen wat in hun vermogen ligt om de werkgelegenheid bij Fokker zoveel mogelijk veilig te stellen en hoogwaardige technologische kennis bij Fokker niet verloren te laten gaan. Vandaag spreken wij over de vraag of minister Wijers van Economische Zaken en het kabinet op een goede wijze hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Daarvoor is het even noodzakelijk om terug te keren naar de historie.

Al in 1987 wordt vastgesteld dat Fokker niet als zelfstandig bedrijf in de toekomst kan voortbestaan. Er moet worden gezocht naar een sterke financiële partner met ambities op het terrein van de vliegtuigindustrie. In 1992/1993 kiest het kabinet-Lubbers in casu minister Andriessen voor het Duitse Dasa, onderdeel van Daimler-Benz. Ik meen dat er ongeveer een jaar onderhandeld is met Dasa en Daimler-Benz. Ik denk dat de beginpositie in dat jaar toch anders was dan de eindpositie in dat jaar. Dat gold ook voor Daimler-Benz, dus blijktbaar kan dat concern wel van standpunt veranderen en water bij de wijn doen. Na lang onderhandelen en na de constatering van de risico's in de balans van Fokker, wordt Fokker aan Dasa verkocht voor een laag bedrag. Minister Andriessen zegt: wij hebben Fokker hiermee een gezonde toekomst bezorgd, dit is de

allerlaatste keer dat wij als overheid financieel moeten bijspringen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Vindt de heer Van Walsem dat de toenmalige minister van Economische Zaken, de heer Andriessen, Fokker voor een aanzienlijk hoger bedrag had moeten overdoen dan die paar honderd miljoen?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik denk niet dat de heer Andriessen Fokker voor een veel hoger bedrag had kunnen verkopen aan Dasa, maar ik wil wel duidelijk maken dat het bedrag zo laag was, omdat er een aantal risico's in de balans van Fokker zaten waarvan Dasa kennis had. Dat lage bedrag was op die basis ook te rechtvaardigen, maar dan moet men later niet aankomen met de opmerking dat er nog een aantal verrassingen zaten in die balans. Dat was namelijk al verdisconteerd in de prijs in 1992/1993.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat Fokker eigenlijk voor een prikkie is verkocht en dat Dasa daarom moet blijven dokken voor Fokker. Ik begrijp dat u het op dat punt eens bent met de minister. Kunt u aangeven waarom?

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Fokker is wel voor een prikkie verkocht, maar men wist dat de balans een aantal risico's bevatte. Men sprak in dat verband wel over creatief boekhouden. Tevoren was bekend dat er geld geënvesterd moest worden, waarbij rekening gehouden zou moeten worden met enkele tegenvallers.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik heb het over de positie die de minister heeft ingenomen. Die komt neer op: Dasa heeft Fokker voor een laag bedrag overgenomen en daarom moet dat bedrijf maar blijven dokken. U steunt kennelijk die opstelling.

De heer **Van Walsem** (D66): Gelet op onze bezorgdheid over de werkgelegenheid bij Fokker konden wij ons met die prijs verenigen. Degene die een zo lage prijs betaald heeft, moet dan later niet weer om geld komen vragen. Eventuele tegenvallers waren verdisconteerd in de prijs.

Binnen een jaar na de overname moet de Nederlandse Staat al weer



De heer Wijers, Minister van Economische Zaken

bijspringen via de constructie van Techno-lease. In 1995 vraagt Dasa/Daimler wederom miljarden gulden van de Nederlandse overheid om de balanspositie van Fokker te verbeteren. Dasa, als verantwoordelijke, dient een business-plan in dat volstrekt onvoldoende zekerheden bevat voor het behoud van Fokker in Nederland. Minister Wijers wil toch gaan onderhandelen met Dasa omdat hij er alles aan wil doen om Fokker te redden. Het benoemen van de heer Maljers als onderhandelaar is een buitengewoon goede beslissing geweest, omdat de minister hiermee ruimte creëerde om bij een blijvende patstelling alsnog te kunnen bewegen. Het onderhandelingsteam onder leiding van de heer Maljers ± bestaande uit deskundigen van de departementen van Economische Zaken en Financiën en uit externe deskundigen ± is van een uitzonderlijk hoog niveau.

Het blijkt echter dat Daimler-Benz niet wenst te onderhandelen. Mijn analyse is dat Daimler-Benz in 1992/1993 Fokker voor relatief weinig geld koopt teneinde een leidende positie in Europa te verwerven op de markt voor middelgrote vliegtuigen. Vervolgens bemerkt Daimler-Benz dat de andere vliegtuigbouwers in Europa zich niet bij de Duitse hegemonie wensen neer te leggen. Als alle partners in de Europese

vliegtuigindustrie ervan overtuigd zijn dat zij op langere termijn alleen via integratie kunnen overleven, dan is het duidelijk dat Fokker een blok aan het been van Dasa werd. Om die reden heeft men Fokker laten vallen. Daar had geen onderhandelingsteam ook maar iets aan kunnen veranderen. Dat lukte ook premier Kok en minister Wijers in een ultieme poging niet, ondanks een extra substantieel bod van enige honderden miljoenen. Naar de mening van mijn fractie hebben het kabinet en de minister van Economische Zaken gedaan wat zij moesten en konden doen.

Het is teleurstellend dat het hoge ambitieniveau van Dasa niet is gerealiseerd, ondanks dat Dasa de directe verantwoordelijkheid voor de directievoering bij de verkoop had overgenomen. Uiteindelijk was de meerderheid van de raad van commissarissen en het voorzitterschap daarvan in handen van Dasa. De commissarissen hebben niet kunnen voorkomen dat de laatste drie jaar het verlies onder hun verantwoordelijkheid is opgelopen tot ongeveer 2,5 mld. bij een omzet van 7,5 mld.

Voorzitter! Elke werkloze is er één te veel en 5000 werklozen in één keer is een ramp. Maar 5000 werklozen verspreid over vele bedrijven is ook een ramp. Deze mensen blijven anoniem, maar vallen ook onder

onze verantwoordelijkheid. De Nederlandse overheid kan zich niet permitteren miljarden te investeren in een particulier bedrijf dat onvoldoende perspectief heeft. Dat is geen kwestie van boekhouden maar van gezond verstand. De fractie van D66 is oprecht verheugd dat met de inzet van alle betrokkenen, delen van Fokker nu al gered zijn en buiten de surséance zijn gebleven.

Mijn fractie juicht het toe dat minister Wijers zich ervoor blijft inzetten, alle mogelijkheden te onderzoeken en plannen te toetsen om ook de andere delen van het Fokker-productiebedrijf overeind te houden. Ik haal met instemming het hoofdcommentaar van NRC Handelsblad van gisteravond aan. Het Nederlandse kabinet heeft Europese landen een heldere les in industriepolitiek gegeven. De Staat is er niet om prestigeprojecten van een blanco cheque te voorzien. De fractie van D66 waardeert echter in hoge mate de inzet van de minister om te trachten de overlevingskansen van Fokker, in het bijzonder van de productie-onderdelen, te vergroten. De D66-fractie steunt de minister hierin, zij het, zoals het een goed bestuurder betaamt, niet tot elke prijs. De fractie van D66 is er ten slotte van overtuigd dat het moeilijk zal zijn, maar wij steunen de minister van harte.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil de heer Van Walsem een vraag stellen over het perspectief. Geloof je in de informatie die wij hebben gekregen van de ondernemingsraad van Fokker en de bonden over alle maatregelen die zijn genomen om Fokker rendabel en concurrerend te maken? Of verstaat hij iets anders onder perspectief dan de maatregelen die tot nu toe zijn genomen om beter te functioneren?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik denk dat de maatregelen die tot verleden week zijn genomen, op zichzelf onvoldoende zijn om vertrouwen te hebben in het perspectief voor Fokker. Daarvoor is een partner nodig die ook op langere termijn een Europees perspectief kan geven. De situatie van vandaag is natuurlijk weer anders. Surséance van betaling betekent voor het kernbedrijf dat er een andere financiële positie ontstaat, mocht er een mogelijkheid zijn om verder te gaan met een goede partner. Hetzelfde geldt voor

Van Walsem

een eventueel faillissement en het daarna weer laten herrijzen van Fokker. Dat zou kunnen betekenen dat de lasten inderdaad een stuk lager zijn. Dat kan ik zo niet inschatten, maar die mogelijkheid is naar mijn mening alleszins de moeite waard om te onderzoeken. Ik wacht het plan echter eerst af.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): U wijst de presentatie door de bonden en de OR over het huidige functioneren van Fokker niet af, maar u vindt die op grond van die informatie nu waarschijnlijk onvoldoende om steun aan Fokker te geven.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb dus van harte steun gegeven aan de onderdelen die buiten surseance zijn gebleven en als daarom gevraagd wordt zal ik die ook van harte geven. U heeft het nu over het kernbedrijf. Daarvoor heb ik tot nu toe onvoldoende plannen gezien, waaraan ik veel geld wil besteden. Ik blijf dezelfde eisen stellen als de afgelopen maanden. Ik gun de minister de tijd om te onderzoeken of er nog een mogelijkheid is om eventueel met een andere partner verder te gaan, gezien ook de nieuwe financiële situatie die is opgetreden na surseance. Ik vind dat de minister daar ook tijd voor moet nemen. Ik ben bereid om mij te laten overtuigen van het feit dat het perspectief er dan wel is. Dat moet ik afwachten.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Dat betekent dus dat de heer Van Walsem in de huidige situatie bereid is om voor de onderdelen flink in de buidel te tasten.

De heer **Van Walsem** (D66): Dat is niets anders dan wat ik altijd heb gezegd.

De heer **Mateman** (CDA): Daarvoor heb ik ook waardering. De heer Van Walsem is echter wat kritischer als het erom gaat het gehele bedrijf een kans te geven op de Europese markt als een geïntegreerde onderneming. De engineeringafdeling van een zelfschepende vliegtuigindustrie laat hij buiten schot. Nu gaat het om respectabele en overigens goede toeleveringsbedrijven, maar dat is geen Fokker; dat is geen zelfschepende vliegtuigindustrie. En dat komt dan van een partij die

technologie zo hoog in het vaandel heeft.

De heer **Van Walsem** (D66): U slaat opnieuw de plank helemaal mis. Ik wijs erop dat ik geen andere eisen stel aan de onderdelen van Fokker dan aan het kernbedrijf van Fokker. Ik stel dezelfde eisen. Een en ander moet echter wel levensvatbaar zijn, want ik wens niet het geld van de belastingbetaler weg te gooien. Dan kom ik bij de technologische know-how. U doet het voorkomen alsof de onderdelen van Fokker eigenlijk Fokker niet zijn. Ik denk dat die mensen u dat niet in dank zullen afnemen. Ik beschouw die mensen wel als Fokker-mensen.

De heer **Mateman** (CDA): Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Van Walsem** (D66): Ja, dat zei u.

De heer **Mateman** (CDA): Nee, dat is flauwekul. Ik heb gezegd dat het zelfstandige onderdelen zijn die iets voorstellen. Het gaat mij echter om de geïntegreerde onderneming en dat mag ook wat kosten. Elke nationale overheid betaalt voor haar vliegtuigindustrie. U bent niet bereid om dat te doen. Dat is toch de kern?

De heer **Van Walsem** (D66): Nee, u blijft warrig. U zei dat de onderdelen eigenlijk niet Fokker zijn. Het kernbedrijf wel, maar de andere bedrijven niet. Ik heb gezegd dat het in mijn ogen wel Fokker-mensen zijn. Bij de onderdelen die in elk geval kunnen voortbestaan, zit een hoop technologie. Ik vraag mij af of de meeste technologie bij de vliegtuigbouw zelf zit. Ik wijs er in dit verband op dat de rompen uit Duitsland, de cockpits en de motoren uit Engeland en de vleugels uit Ierland moeten worden gehaald. Ik denk dat er in de onderdelen heel wat technologie zit en dat hebben wij alvast weten te behouden. En dat is niet dankzij u gebeurd, maar wel dankzij dit kabinet en deze minister.

De heer **Mateman** (CDA): Daarmee geeft u aan dat u absoluut niet begrijpt waar het om gaat. Het essentiële van Fokker is dat men dit toestel op basis van engineering heeft ontworpen. Men heeft de techniek in huis om dat te doen, wat andere landen niet kunnen. Godzijdank is men zo verstandig

geweest om daar risicodragende partners uit het buitenland bij te betrekken. U draait het om en zegt dat Fokker niet in staat zou zijn om dat zelf te doen. Dat noem ik nu eens een keer grote flauwekul.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Wat betreft de heer Mateman geef ik het op.

□

De heer **Remkes** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De beslissing van Daimler-Benz/Dasa maakte maandag tot een zwarte dag voor Fokker, de werknemers van Fokker en hun gezinnen, toeleverende bedrijven, onderwijs- en technologie-instituten en onze nationale industriële identiteit. Wij vinden dat een sociaal en economisch drama van de eerste orde, omdat ook de VVD zeer hecht aan werk en industrie, ik citeer collega Van Gelder graag.

Aansluitend bij het kabinetsstandpunt is de opvatting van de VVD-fractie de afgelopen maanden steeds geweest dat bij de gesprekken tussen de Nederlandse overheid, Fokker en Daimler-Benz/Dasa twee uitgangspunten in acht genomen moesten worden. Het eerste is dat financiële steunverlening pas aan de orde kan zijn op basis van een goed onderbouwd bedrijfsplan, waaruit een reëel perspectief blijkt op een levensvatbaar voortbestaan van Fokker in de markt, en daar voeg ik een internationale dimensie aan toe.

Dat is toch een wat andere benadering dan de benadering van de heer Mateman de afgelopen weken in deze zaal en vooral daarbuiten. Eigenlijk moet ik zeggen: de afgelopen maanden, want het is al begonnen bij de begrotingsbehandeling van Economische Zaken. De heer Mateman heeft ook in dit debat de suggestie gewekt dat wat hem betreft in financiële termen de deur wagenwijd opengezet had kunnen worden. Hij wekt ook nu de indruk dat het kabinet geen nadere eisen in termen van perspectieven had hoeven te stellen aan financiële steunverlening.

Voorzitter! Een dergelijke benadering kan ik niet uitleggen aan de belastingbetaler of aan andere bedrijven, die soms ook in moeilijke omstandigheden verkeren. Ik kan deze ook niet uitleggen, als het gaat om de vraag op welke wijze de overheid bij de besteding van

Remkes

overheidsmiddelen moet bekijken wanneer, hoe en met welke bedragen de middelen voor werkgelegenheid en economische structuurversterking zo efficiënt mogelijk worden ingezet.

De heer **Mateman** (CDA): Laat ik het derde onderhandelingsbod van het kabinet, dat wij nu kennen uit de brief, nog even op een rijtje zetten: het rentevrij en aflossingsvrij maken van de gegarandeerde leningen in NIVR-financiering tot dusverre en NIVR-financiering op risicobasis voor de toekomst. Het kabinet zegt nu dat het niet zijn schuld is dat het misgelopen is, maar dat het ligt aan de Duitsers, want wij waren structureel bereid om wat meer te doen. Ik wil die optelsom niet maken. Het is 0,8 en 0,9, dus samen al 2 mld. Laten wij aannemen dat het daarnaast wellicht om 300 mln. zou zijn gegaan. Hoe zou het kabinet dat hebben gefinancierd? De heer Remkes zegt nu dat het CDA daar geen oplossing voor heeft, maar dit is geboden door het kabinet. Welke oplossing zou het kabinet daarvoor hebben gevonden binnen de begroting?

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Mijn verwijt aan de heer Mateman is niet dat hij geen dekking aangeeft. Dat heeft hij verkeerd beluisterd. Mijn verwijt aan de heer Mateman is dat hij zegt dat er meer had moeten gebeuren. Hij heeft letterlijk gezegd dat het kabinet de kaders te nauw heeft gekozen. Overigens roept hij op een ander moment iets anders. In het interruptiedebat met collega Van Gelder heeft hij ook al aangegeven dat het kabinet toch een heel substantiële bijdrage heeft geleverd.

De heer **Mateman** (CDA): Dat is toch ook zo?

De heer **Remkes** (VVD): U hinkt dus op twee gedachten.

De heer **Mateman** (CDA): Dat doe ik helemaal niet.

De heer **Remkes** (VVD): Misschien kunt u nu even exact aangeven wat u bedoelt. Het is van tweeën één: heeft het kabinet een substantiële bijdrage geleverd of zijn die kaders te nauw geweest?

De heer **Mateman** (CDA): Het kabinet heeft een substantiële

bijdrage geleverd. Het antwoord moet "ja" zijn. Maar ik meet het aan de vraag of het tot overeenstemming heeft geleid. Daarop moet het antwoord "nee" zijn, dat kunt u niet ontkennen. Maar u maakte even de opmerking: hoe kan dat nu financieel allemaal? Ik hoorde u dat buiten dit gebouw voor de media zeggen. Maar wat ik buiten dit gebouw zeg en hier intern, dat spoor met elkaar. Ik vraag aan u: hoe zou het kabinet de bijdrage die het in de derde fase geboden heeft, binnen de begroting hebben gefinancierd? Dat mag ik toch nu vragen?

De heer **Remkes** (VVD): Dat is de verantwoordelijkheid van het kabinet.

De heer **Mateman** (CDA): Dat begrijp ik, maar u moet die vraag dan niet aan mij stellen.

De heer **Remkes** (VVD): Ik voel mij in de rol van "steunminister" nooit echt goed op mijn plaats.

De heer **Mateman** (CDA): Dat begrijp ik, maar u heeft wel een beetje gesuggereerd: het CDA kan wel wat roepen, maar er is geen solide financiële dekking voor. U bent gehouden aan het beleid van dit kabinet, want het zit er dankzij u. De heer Bischoff heeft gezegd: een van de moeilijkheden in het dossier is geweest dat het een coalitiekabinet was. Daar kom ik echter in tweede termijn nog op terug. Ik weet niet of het waar is, maar ik wil die vraag in ieder geval stellen. Hoe had het kabinet het bod dat nu op tafel ligt, willen financieren? De VVD stelt de meest strakke financiële eisen. Hoe denkt u dan dat dit had moeten gebeuren? Had u het derde bod voor uw rekening genomen?

De heer **Remkes** (VVD): Ja, dat derde bod zou de VVD-fractie voor haar rekening genomen hebben. Ik heb goed geluisterd naar wat de minister ons op basis daarvan in de vergadering heeft meegedeeld. Voorts wijs ik op datgene wat de minister nu geformuleerd heeft in zijn brief.

De heer **Mateman** (CDA): Er staat geen begin van dekking bij.

De heer **Remkes** (VVD): Maar dat is mijn verwijt aan u ook niet. Mijn verwijt is dat u hier ongeclausuleerd...

De heer **Mateman** (CDA): Niet ongeclausuleerd. Ik baseer mij op het business-plan van de onderneming en ik ga daar geen millimeter buiten.

De heer **Remkes** (VVD): Maar u gaat er dus van uit dat heeft u zo even ook in het debat gezegd dat het business-plan het enig juiste uitgangspunt voor de verdere onderhandelingen zou zijn geweest, terwijl daar aan gezien de brief aan gezien de voorgaande gesprekken die wij met elkaar hebben gehad, geen misverstand over moet bestaan. Dat business-plan was immers minder hecht onderbouwd dan u nu suggereert.

De heer **Mateman** (CDA): Ten eerste, de minister heeft het ook meegenomen in de onderhandelingen, hij heeft dat voor zijn rekening genomen. Ten tweede, als het niet voldoende onderbouwd is dat niet uit hoor ik van u graag op welke punten dat inderdaad te kort zou schieten. Ik hoor dat graag heel concreet.

De heer **Remkes** (VVD): Die vraag is nu al een paar keer gesteld. Wij hoeven niet in een herhaling van zetten te treden. De heer Van Walsem heeft daar net uitstekende opmerkingen over gemaakt waar ik mij prima bij aan kan sluiten.

Voorzitter! Het tweede uitgangspunt dat steeds voor de VVD-fractie gegolden heeft, is dat de primaire verantwoordelijkheid sinds drie jaar bij Daimler-Benz/Dasa ligt, zowel wat betreft de meerderheid van het aandeelhouderschap als wat betreft de directievoering bij Fokker. Vanuit die invalshoek heeft het kabinet zich naar het oordeel van mijn fractie terecht op het standpunt gesteld, dat die primaire verantwoordelijkheid ook door zou moeten klinken in de onderhandelingsresultaten, vooral ook omdat Dasa in 1993 de financiële omstandigheden en de financiële risico's in belangrijke mate, die voor de komende jaren zouden gelden, kende.

Zwartepieten heeft in deze discussie geen enkele zin, noch in politiek opzicht, noch waar het gaat om verwijten tussen Nederland en Duitsland over en weer. In dat opzicht zeg ik overigens dat de vertoning van afgelopen maandag, wat mijn fractie betreft, de schoonheidsprijs bepaald niet verdiende. Toch wil ik hier wel

Remkes

aangeven dat op grond van het beeld dat de minister van het verloop van de gesprekken gedurende de afgelopen maanden heeft geschetst ± dat werd ook nog eens onderstreept in de brief ± de VVD-fractie de indruk heeft gekregen dat er aan de gesprekstafel meer sprake is geweest van mededelingen dan van echte onderhandelingen. Het moet buitengewoon schrijnend zijn geweest toen in de laatste fase van de onderhandelingen de echte aap uit de mouw kwam, toen meege-deeld werd dat Dasa Fokker niet als een echte dochter beschouwde. Ook collega's hebben daar een opmerking over gemaakt. Daarmee was tevens een verklaring gegeven voor de opstelling van Daimler-Benz/Dasa in de afgelopen maanden.

Voorzitter! In deze openbare plenaire vergadering wil ik nog een paar vragen stellen. Waarom ± als de minister daar tenminste een indruk van heeft ± hielden de onderhandelaars van Duitse zijde vast aan het dure model van de balanssanering? Waarom hield men de boot af bij het goedkopere Nederlandse kerst-voorstel? Wij hebben, ook uit de brief, begrepen dat tot het laatste moment nogal wat kritiek bestond op het business-plan van Fokker. Daar hadden wij het zojuist ook over. Is dat juist ± dat wil ik in de openbaarheid graag nog eens door de minister onderstreept hebben ± of is het toch geaccepteerd als basis voor de onderhandelingen? Dat is overigens iets anders dan meenemen bij de onderhandelingen. Kan nader op die kritiek worden ingegaan? Waar was de vrees op gebaseerd dat de kans groot was dat Fokker na een paar jaar toch weer in dezelfde situatie zou verkeren?

Kan de minister, misschien ook tegen de achtergrond van wat de heer Mateman heeft gezegd, nog ingaan op de vraag welk aandeel, bij de verliezen van de afgelopen jaren, precies voor rekening kwam van de dollarcrisis? Ik hoor daar, ook buiten deze zaal, de meest verschillende verhalen over. Wij hebben wel een indruk welk aandeel dat is; ook de heer Mateman schrijft de oorzaak in belangrijke mate aan de dollar toe. Misschien is het, ter voorkoming van misverstanden op dat punt, goed dat de minister daar nog eens wat exacter op ingaat.

De minister heeft op een gegeven ogenblik aangekondigd actief stappen te willen zetten in de

richting van bevordering van Europese samenwerking in de vliegtuigindustrie. Kan iets naders gezegd worden over de ervaringen op dat Europese pad? Was dat perspectief eerder door Fokker/Dasa onvoldoende verkend? Dat zou overigens op zichzelf merkwaardig zijn, gelet op de motieven van Dasa van drie jaar geleden voor het sluiten van de deal, zoals die gesloten is.

Misschien kan de minister ook ingaan op de vraag welke rol de Europese Commissie in dit verband tot dusver gespeeld heeft. Heeft zij in het verleden ooit initiatieven in die richting genomen of is er helemaal niets gebeurd? Op zichzelf zou het, juist als het om deze tak van sport gaat, voor de hand hebben gelegen als de Europese Commissie een belangrijk voortouw zou hebben genomen. Zijn, in datzelfde licht, ook andere internationale perspectieven verkend? Kan de minister ook nog eens ingaan op de zin en de onzin van de goedbedoelde suggesties van enkele hoogleraren? Wat zou het overigens hebben betekend als het kabinet wel bereid was geweest om 1,3 mld. beschikbaar te stellen, gelet op de omvang van het negatieve vermogen van Fokker?

Op zichzelf belangrijker dan de discussie over het verleden zijn de perspectieven voor de toekomst. Hoe beoordeelt de minister die mogelijkheden, gelet op de besluitvorming van gisteravond door de raad van commissarissen? Is de toekomst van de meer florerende onderdelen van Fokker nu redelijkerwijs veiliggesteld? In de brief is sprake van een actieve opstelling; wat is nog de mogelijkheid om het hart van het bedrijf "in de benen" te houden? Is de minister nog steeds even optimistisch als kennelijk gistermiddag het geval was? Hoe wordt omgesprongen met de lopende verplichtingen? Worden die nagekomen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De heer Remkes zegt dat de vliegtuigbouw van Fokker het hart van het bedrijf is en eigenlijk behouden zou moeten kunnen worden. De heer Van Walsem van de D66-fractie beschouwt dat eigenlijk niet zozeer als het hart. Ook de andere onderdelen zijn immers belangrijk. Betekent dit dat de heren Remkes en Van Walsem, wat dit betreft, eigenlijk diametraal tegenover elkaar staan?

De heer **Remkes** (VVD): Ik hoor de heer Van Walsem vanaf de bank roepen dat dat helemaal niet waar is. U citeert hem kennelijk verkeerd, maar dat moet hij zelf maar aangeven.

De heer **Van Walsem** (D66): Ik heb in het debatje met de heer Mateman gezegd dat ook de mensen bij onderdelen van Fokker die nu zelfstandig doorgaan, zich "Fokker-mensen" noemen. Uiteraard is de vliegtuigbouw op zich echter het hart van de zaak. Dat zijn de Fokker-centra.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Daar heb ik het niet over. Ik heb het niet over de mensen etcetera. Dat is een andere kwestie. Ik heb het over het feit dat de heer Van Walsem zegt: wat is dat eigenlijk, het hart van de zaak, de Nederlandse technologie? De vleugels komen hier vandaan, de romp komt daar vandaan etcetera. Met andere woorden: waar praten wij over als wij het hebben over het hart van de technologie? Ik geef toe dat "het hart" mijn toevoeging is. Maar de strekking van zijn opmerking gaat in deze richting en dat kan hij niet ontkennen. Mijn vraag aan de heer Remkes is, of hij de opvatting van de D66-fractie deelt. Hij wekt namelijk de indruk dat hij een andere benadering heeft.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik vind ± als collega Van Walsem er anders over denkt, moet hij dat gewoon zelf maar zeggen, maar ik heb niet de indruk dat dat het geval is ± dat er, binnen redelijke grenzen, alles aan gedaan moet worden om ook die activiteiten waar het nu over gaat op de been te houden. Ik heb geconstateerd dat in de brief van de minister daar een opmerking over staat en ook dat de minister er gistermiddag een aantal opvattingen over heeft gegeven. Mijn vraag is nu, of er een reëel perspectief bestaat. Ik snap overigens best dat daarover niet in percentages zekerheid gesproken kan worden.

Voorzitter! Ik sluit mij in dit verband graag aan bij de vragen die collega Van Gelder heeft gesteld, vooral over de lopende verplichtingen inzake de afwikkeling van de bestellingen. Datzelfde geldt voor de positie van Dasa als schuldeiser, want ook die positie kan voor de toekomst, waar wij nu over spreken, van doorslaggevende betekenis zijn.

Remkes

Wat zijn de gevolgen voor de werknemers die obligaties hebben verworven? Het zou wel buitengewoon zuur zijn als die ook bij het oud papier zouden kunnen worden gedaan.

Voorzitter! Afrondend dring ik er namens de VVD-fractie bij het kabinet op aan om binnen redelijke grenzen er alles aan te doen, zoveel mogelijk activiteiten met perspectief en werkgelegenheid overeind te houden. Daarnaast zal er alles aan gedaan moeten worden om de werknemers die wel op straat komen te staan, op basis van een goed sociaal plan actief te begeleiden op hun weg naar een nieuwe baan. Gelet op het zorgvuldig en afgewogen opereren van het kabinet ± dat is wat mij betreft niet hetzelfde als boekhouden ± krijgt deze minister van de VVD-fractie het vertrouwen voor het verleden en voor de toekomst.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Vandaag is er een spoeddebat over een echt schandaal. Mogelijkerwijs staan wij voor het grootste naoorlogse massa-ontslag. Een modern, technologisch hoogontwikkeld bedrijf en daarmee werk voor duizenden en duizenden mensen, dreigt door schaamteloos gesjacher naar de knoppen te worden geholpen.

Drie jaar geleden heeft de overheid Fokker voor een appel en een ei gedumpt bij Dasa. De regering heeft zich in 1992 en 1993 een oor laten aannaaien door de heren Schrempf en Nederkoorn. Dat was toen zogenaamd het beste dat gedaan kon worden voor Fokker, maar het kind is in zonde verwekt. Nu, na enkele jaren al, zien wij de resultaten. Daimler-Benz laat Fokker als een baksteen vallen. De "love-baby" van Dasa wordt met het badwater weggegooid. Niet in Den Haag maar in Stuttgart wordt beslist over de Nederlandse werkgelegenheid bij Fokker en de toeleveringsbedrijven, samen goed voor zeker 15.000 banen. En dat kan allemaal in een Europese Unie die wel kan voorschrijven of wij rechte of kromme bananen moeten eten, maar die kennelijk niets kan doen tegen beslissingen van mammoetconcerns en dreigende massa-ontslagen.

Als ergens duidelijk wordt hoe de kapitalistische chaos-economie

werkt, dan is het wel in deze schrijnende kwestie. Naast de dreigende persoonlijke ellende voor duizenden mensen en hun gezinnen dreigt er ook een fantastische kapitaalvernietiging plaats te vinden. Fokker is niet alleen slachtoffer van de markt en de onnozelheid van onze vorige regering, maar ook van de grootheidswaan van het Duitse concern dat zonder ervaring wilde heersen op de Europese vliegtuigmarkt.

Ondanks de verwijzing naar het gedrag van Daimler-Benz en de markt kan en mag de Nederlandse overheid haar verantwoordelijkheid niet ontlopen.

Gisteren zouden wij nog gezegd hebben: de regering moet er alles aan doen wat mogelijk is om Fokker als geheel overeind te houden. Maar vandaag staan wij voor het voldongen feit dat de surséance van betaling is verleend voor de vliegtuigfabriek en Fokker Aircraft BV. De beste delen worden buiten de surséance gehouden. Ik heb enkele vragen.

1. Zie ik het correct dat deze opsplitsing een negatief effect heeft op het voortbestaan van de vliegtuigfabriek en Fokker Aircraft BV?

2. Is hier sprake van een sterfhuis of ziet de minister de situatie anders? Zo ja, hoe?

3. Waarom heeft de minister niet overwogen een overbruggingskrediet aan te bieden om Fokker als geheel een tijdlang buiten de surséance te houden? Had dat geen betere overlevingskansen gegeven?

Ik krijg op deze vragen graag een antwoord van de minister. Ik krijg toch echt kippevel van de huidige oplossing en ook, zo moet ik zeggen, van het politieke pokerspel dat het CDA van de heer Andriessen vandaag hier speelt.

Het is raar gesteld in deze wereld. Het personeel heeft zich veel, zeer veel grote offers getroost. De mensen werken zich inderdaad uit de naad en doen dat nog. De vorige week was ik op het Malieveld en daar kon je van de mensen horen dat ze op Schiphol barsten van het werk en dat er constant overgewerkt moet worden. En aan hun produkt mankeert ook niets, dat hoort tot de beste van de wereld. Het is onverteerbaar als deze mensen slachtoffer worden van financiële spelletjes. Daarbij moet natuurlijk ook bedacht worden wat het kost als

dit deel van Fokker omvalt. Op het Malieveld hoorde je veel mensen roepen "wat kost 12.000 maal WW?". Maar daar komt nog de ellende van de mensen en hun gezinnen bovenop. Natuurlijk is dan ook het geld dat er al ingestoken is, verdwenen.

Het is ook niet te accepteren dat er een soort Daf-scenario zal gaan draaien waarbij het personeel weer de dupe is. Ik ben van mening dat het personeel niet als oud vuil aan de kant kan worden gedaan, zoals bij Daf gebeurd is. Dezer dagen zijn de gedupeerden van Daf weer vele malen en niet toevallig in het nieuws gebracht; dus met verlies van leningen door het personeel aan het bedrijf, met verlies van pensioenrechten, met verlies van VUT-rechten en met verlies van een sociaal plan. Zo'n koude sanering. Dit a-sociale scenario mag hier niet weer worden gekozen. Daar moet de overheid als belangrijke toekomstbepaler van Fokker voor garant staan. Er moeten hier ook geen smoesjes verteld worden dat de bewindvoerders en curatoren daar straks over moeten beslissen. Iedereen weet ± en dat moet toch bekend zijn ± dat dit hun opdracht niet is. Daarom vraag ik hier en nu of de overheid bereid is de bovengenoemde rechten van het personeel te garanderen. Of wordt er toch nog aan een Eindhovense variant gedacht?

Mijn laatste vraag: mag het personeel van Fokker rekenen op een garantie van de overheid inzake de bovengenoemde rechten en inzake het voortbestaan van het bedrijf?

□

De heer **Zonneveld** (CD): Mijnheer de voorzitter! Na jarenlange onzekerheid, commotie en wat dies meer zij is het doek voor Fokker dan uiteindelijk gevallen. Een drama komt mogelijk tot een eind. De geschiedenis van Fokker en de daarbij behorende problematiek gaat terug tot de jaren voor de Tweede Wereldoorlog. Reeds toen al was Fokker regelmatig in de problemen en anno 1996 is dit ± of moeten wij zeggen: was dit? ± nog steeds het geval.

Al lezend en luisterend kan de conclusie wat de CD betreft zijn dat de Nederlandse overheid door de jaren heen veel heeft gedaan om deze uitermate belangrijke industrie levensvatbaar te houden c.q. te

Zonneveld

krijgen. Uiteraard kan er kritiek geleverd worden. De volgende vragen komen hierbij op: hadden wij wel zo nodig moeten verkopen en moest het nu, achteraf gezien, wel Dasa zijn? Kan de minister hierop een antwoord geven? De CD kan zich namelijk niet geheel aan de indruk onttrekken dat Dasa en in het gegeven geval Daimler zichzelf voor een appel en ei heeft willen voorzien van een bijzonder goed geoutilleerde vliegtuigindustrie, maar er toch niet een bovenmatige investering in heeft willen doen. Echt goede plannen zijn naar onze mening nooit van de grond gekomen en uiteraard hebben daarbij de nodige problemen parten gespeeld. Ondanks alle goede bedoelingen en de enorme inzet waarmee is gestreden, blijft voor de CD de vraag bestaan of wij er ± achteraf gezien ± wel wijs aan hebben gedaan om Fokker te verkopen. De vraag die mij op dit punt bekruipt, is of de vorige regering ± lees: Lubbers en Andriessen ± deze problemen niet had kunnen voorzien. Of moest zij koste wat het kost van Fokker af? Of hebben er andere belangen gespeeld? Ik wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

Voorzitter! Een nieuwe fase breekt aan. Op dit moment is er voor een aantal Fokker-ondernemingen surséance van betaling gevraagd en verleend. Zo zal enige rust ontstaan om de zaken eens verstandig op een rijtje te zetten. Hoewel? Kan de minister ons meedelen of die takken die geen surséance hebben aangevraagd, niet in de problemen komen nu zij voor hun toelieferingen geen betalingen ontvangen van het moederbedrijf? Uiteraard impliceert dit tevens dat er voor het personeel een heel onrustige periode blijft bestaan. Het houdt onzekerheid over het voortbestaan van hun banen en het daaraan gekoppelde inkomen. Ook de dreigende invordering van de aangekochte obligaties zal voor vele mensen een gigantische zorg betekenen. Is de regering voornemens om behalve een goed sociaal plan ± beter dan dat bij Daf destijds ± de mensen die met deze obligaties in hun maag zitten op enigerlei wijze tegemoet te komen? De CD is van mening dat het kabinet op morele gronden min of meer verplicht is om hiervoor een plan te ontwikkelen om deze mensen uit de wind te houden. De vraag is of de minister hierover

nadenkt en, zo ja, of er eventueel plannen te dier zake zijn.

Voorzitter! Naar de mening van de CD kan het niet anders of de overheid zal zich moeten beraden op continuering van deze vliegtuig-industrie. Hoewel het hier uiteraard om erg veel geld gaat, zal het kabinet er naar de mening van de CD niet aan voorbij kunnen gaan om Fokker geheel dan wel in belangrijke mate weer levensvatbaar te krijgen en de werkgelegenheid te garanderen. Het kan er bij de CD namelijk niet in, dat de Nederlandse regering wel in staat is om jaarlijks vele miljarden te fourneren voor de asielzoekersproblematiek en vele miljarden weg te gooien aan ontwikkelingshulp terwijl zij de arbeiders in een voor Nederlandse begrippen zo belangrijke industriële tak zou laten verkommeren.

□

De heer **Boogaard** (groep-Nijpels): Voorzitter! Mijn fractie heeft met grote interesse kennis genomen van de brief van de minister van Economische Zaken inzake het Fokker-debat, want daar kunnen we toch wel van spreken. Op grond van die brief wil ik namens mijn fractie nog enkele kanttekeningen maken.

Wij zijn in de eerste plaats bijzonder teleurgesteld over de zeer starre houding van de raad van commissarissen van Daimler-Benz, want ook hij was en is als geen ander zeer wel op de hoogte van de financieel-economische situatie binnen de vliegtuig- en ruimtevaart-industrie. Onzes inziens heeft hij bij de overname van Fokker door Dasa zich niet voldoende gerealiseerd wat de mogelijke consequenties van die overname zouden kunnen zijn. Maar belangrijker nog: door die overname heeft hij zich als het ware ook moreel verantwoordelijk gesteld voor de daarbij behorende werkgelegenheid en dus voor de mensen die werkzaam zijn bij het Fokker-concern als geheel.

Op grond van de brief van de minister komt mijn fractie tot de conclusie dat van regeringszijde een verantwoorde inspanning is geleverd om Fokker te redden. Wij vragen ons echter af in hoeverre Daimler-Benz er alsnog op kan worden aangesproken om voor Fokker een verantwoord sociaal plan op tafel te leggen, waarvoor zij de financiële gevolgen

mede dient te dragen. Van het kabinet en met name van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid verwachten wij een bijzondere inspanning om een degelijk sociaal plan op tafel te krijgen om in de eerste plaats te voorzien in een verantwoord en realistisch voorstel tot herplaatsing van de over het algemeen technisch zeer goed gekwalificeerde werknemers. Hierbij dient iedere vorm van leeftijdsdiscriminatie te worden uitgebannen, want reeds te vaak zijn oudere werknemers het slachtoffer geworden van bedrijfsreorganisaties. Wij ontvangen graag een reactie van de minister. Tevens verzoeken wij hem de collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid hierover aan te spreken.

Voorzitter! Mijn fractie gaat er zonder meer van uit, dat het kabinet geen gelegenheid of mogelijkheid onbenut zal laten om de gezonde bedrijfsonderdelen van Fokker in stand te houden en de Kamer daarover tijdig en regelmatig te informeren.

De vergadering wordt van 15.20 uur tot 15.35 uur geschorst.

□

Minister **Wijers**: Mijnheer de voorzitter! Ik denk dat de inbreng in eerste termijn van de kant van de Kamer duidelijk heeft gemaakt dat in het debat in dit huis en buiten dit huis rondom de ontwikkelingen bij Fokker allerlei emoties een rol spelen. Er zijn emoties rondom de onderhandelingen en de vraag wie het gedaan heeft, emoties waar ik mij ook niet altijd aan kan onttrekken. Er zijn emoties die algeheel gedeeld zijn: hoe gaat het met de mensen die daar werken? Ook zijn er emoties die iets te maken hebben met de betekenis die Fokker voor ons gevoel van identiteit met Nederland en de Nederlandse industrie verbindt. Persoonlijk waardeer ik het bijzonder dat wij in de discussie zoveel mogelijk proberen de emoties te richten op de laatste twee elementen en niet op het eerste element, hetgeen overigens onverlet laat dat ik volledig respecteer dat de Kamer mij vraagt verantwoording af te leggen over het verloop van de onderhandelingen. Ook ik zal proberen mij niet te zeer te richten op het eerste element, omdat anders de emoties rondom en de echtheid

Wijers

van die laatste twee onderwerpen kunnen worden overschaduwd. Dat zou niet passen. Het gaat dan dus om de vragen "hoe gaat het met de werknemers?" en "wat betekent het nu eigenlijk voor Nederland?".

Voorzitter! Ik denk dat het belangrijk is om, voordat ik op de vragen inga, nog eens goed de context aan te geven waarbinnen de onderhandelingen en de gesprekken met Daimler-Benz zich hebben afgespeeld. Naar mijn mening wordt daarmee het verdere verloop van de gesprekken ook verklaard. Eigenlijk is hiervoor in de inbreng van de heer Van Gelder al een belangrijk aanknopingspunt geboden. Ik heb in het vertrouwelijke overleg al gezegd dat wij ons moeten realiseren dat het in de discussie rondom de toekomstplannen van Fokker, vanaf het allereerste begin en daarna, in toenemende mate is gegaan om gigantische bedragen. Die bedragen gaan ons voorstellingsvermogen eigenlijk te boven, als zij worden gerelateerd aan een individuele onderneming. Het zijn bedragen waarover wij in het algemeen praten als wij het hebben over het tempo waarin het financieringstekort kan worden verminderd. Het zijn macro-termen die betrekking hebben op een micro-situatie. Wij hebben het over miljarden. Dat het zo ver gekomen is, heeft te maken met een groot aantal factoren. Wij hebben uiteindelijk te maken met de manier waarop het in de luchtvaartindustrie ± ik wil het niet eens hebben over de Europese luchtvaartindustrie, want het gaat hier om een global business, zoals het in het jargon heet ± in de afgelopen jaren is gegaan. Het gaat dan niet alleen om de periode vanaf 1993. Die zit nog redelijk goed op het netvlies. Ik zou ook willen kijken naar de periode vanaf midden jaren tachtig.

Voorzitter! Ik begin met een van de problemen die steeds een rol hebben gespeeld: de zogenaamde ijsberg op de balans van Fokker. Het is een ijsberg van 1,3 mld. Daar komt het eerste dikke miljard al aan, dames en heren! De ijsberg is, als je er achteraf naar kijkt, niets anders dan geactiveerde kosten die bij een ander financieel beleid in de onderneming van jaar tot jaar op de winst- en verliesrekening hadden kunnen worden gezet en die dan hadden geïllustreerd dat Fokker vanaf midden jaren tachtig al structureel verlies maakte. Die

ijsberg is destijds in alle hevigheid naar boven gekomen. Tijdens de onderhandelingen tussen de Staat en Daimler-Benz in 1993 is dit in een due diligence onderzoek en geaccepteerd als een van de risico's die aan de verwerving van de onderneming zaten. Daimler-Benz heeft waarschijnlijk in die tijd gedacht dat de markt in de komende jaren aanleiding zou kunnen geven om die kosten geleidelijkaan af te schrijven. Of dat een realistische inschatting is, is niet aan mij om te beoordelen. Achteraf is het overigens altijd gemakkelijk oordelen. Die 1,3 mld. heeft in ieder geval in toenemende mate een rol gespeeld. Dat soort dingen moet namelijk gefinancierd worden. Het is een van de risico's die de onderneming die de verantwoordelijkheid nam voor het management van de organisatie, nadrukkelijk op zich heeft genomen. Het is nadrukkelijk meegenomen bij de prijs die betaald is voor de controle op de onderneming. Ook dat is ondernemen.

De heer **Rabbie** (GroenLinks): Ik wil de minister iets vragen.

De **voorzitter**: Als wij eenmaal beginnen met interrupties, gaat het meestal geruime tijd door. Ik stel voor, de minister eerst de gelegenheid te bieden een stuk van zijn antwoord te geven. Geleidelijkaan kan het debat dan worden opgebouwd.

Minister **Wijers**: In de markt zijn een aantal dingen gebeurd die begin jaren negentig niet konden worden voorzien. Deze hebben invloed gehad op het volume ± hoeveel vliegtuigen worden er verkocht? ± en op de prijzen. De markt heeft zich op beide terreinen buitengewoon ongunstig ontwikkeld. Als je achteraf de sommen bekijkt, kun je niet anders concluderen dan dat vliegtuigen meer zijn weggegeven vanuit de gedachte dat daarmee een deel van de vaste kosten kon worden gedekt en dat daarmee een positie op de markt kon worden verworven, dan dat men ook maar de illusie kon hebben dat men er geld mee zou winnen. Sterker nog, men wist dat men verlies maakte. Opnieuw zijn dat van geval tot geval beslissingen geweest waar de ondernemingsleiding verantwoordelijk voor was. Zij heeft zich dat gerealiseerd. In deze

markt zijn de prijzen tot op heden dramatisch.

Er is een andere belangrijke factor in deze markt die in toenemende mate helder wordt. Er wordt in feite geen vliegtuig meer verkocht; vliegtuigen worden alleen nog maar geleasd. Het klinkt heel technisch, maar het betekent uiteindelijk dat het succes van een onderneming steeds minder gaat afhangen van hoe goed het produkt op zichzelf is en steeds meer wordt bepaald door het vermogen om tegen goede condities financiering te vinden. In het afsluiten van leasecontracten in een slechte markt zitten nog extra risico's, omdat de termijnen korter worden, omdat er andere condities komen voor de opzegging van contracten, enz. Dit heeft ertoe geleid dat er eind vorig jaar op de balans van Fokker een leasevloot van 1,5 mld. stond. Weer 1,5 mld.!

Ten slotte is er ook iets ingrijpends in de concurrentieverhoudingen gebeurd. Nog in 1992, 1993 of eigenlijk nog in 1994 en het begin van 1995 kon de indruk worden gewekt dat het in dit segment van de vliegtuigindustrie primair een Europese aangelegenheid was. In één jaar zijn echter twee zeer belangrijke partijen tot de markt toegetreden, partijen uit dollerlanden, partijen met al een mooie positie in de vliegtuigindustrie, partijen met aangehaakte andere activiteiten die het gemakkelijk maken om in deze sector door te dringen. Sommigen achten de Verenigde Staten zeer liberaal en door marktdriften gedreven, maar er is ook daar wel degelijk sprake van zwaar gesubsidieerde sectoren.

Dit alles bij elkaar heeft een financieel vraagstuk gecreëerd dat in het begin van 1995 al groot was en dat in de loop van het jaar tot kolossale omvang is gegroeid. Daarbij komt nog de dollar. Zeker, ook de dollar. Je kunt proberen te analyseren wat het effect is geweest van de dollarontwikkeling, die je als onderneming overigens ook gedeeltelijk kunt afdekken. In de financiële lange-termijnplannen van Fokker werd van een substantieel hoge dollarkoers uitgegaan. Van een verlies van 2 mld. \$ 2,5 mld. mag 20% \$ 25% worden geweten aan valutafactoren. De dollarkoersontwikkeling heeft de omvang van het vraagstuk dus vergroot. Daarnaast is het gevoel van onzekerheid voor alle partijen, maar

Wijers

zeker voor Dasa, toegenomen. Men worstelde van die kant met vragen als: hebben wij een goede beslissing genomen en is er op termijn in deze sector geld te verdienen? In die zin is het vraagstuk ook steeds in betekenis toegenomen. Ik vind dat een factor die door iedereen moet worden meegewogen, want de mogelijkheden om tot overeenstemming te komen, zijn daardoor onder een zeer zware hypotheek komen te liggen, voor alle partijen, los van het zwartepietenspel tussen mij en de leiding van Daimler-Benz waar je, of je het wilt of niet, toch in terecht komt. Sprekende over verzachtende omstandigheden: dit is er eentje, want als het om miljarden en miljarden gaat bij een onderneming met een omzet van 2,5 mld. ± daar hebben wij het feitelijk over ± dan is er sprake van een gigantisch probleem.

In de loop van 1995 verslechterde de situatie dus, los van de Europese kant van de zaak. Ik kom daar straks op terug. Naar mijn stellige overtuiging speelde er nog een factor, namelijk bij Daimler-Benz. Tijdens het traject vindt in de leiding van Daimler-Benz een belangrijke verandering plaats. De heer Schrempf is niet langer directeur van Dasa. Hij wordt verantwoordelijk voor het gehele concern, een concern dat in het midden van de jaren tachtig en in de jaren negentig met een welbewuste diversificatiestrategie werkt. Die leidt ertoe dat het concern een zeer brede waaier van activiteiten om zich heen verzamelt. Ik heb dat synergieconcept altijd erg abstract gevonden. Het leidde er in ieder geval toe, ook gegeven de gang van zaken bij de gediversifieerde activiteiten, dat de core business van de onderneming, het maken van auto's en trucks, in toenemende mate werd aangetast.

De geschiedenis van grote ondernemingen analyserende en kijkende naar de wijzigingen in de top daarvan, blijkt altijd weer dat zo iemand ~~aan~~ jaar de tijd heeft, zijn eerste boekjaar kan gebruiken om "de lijken uit de kast te halen". Doet hij dat niet, dan zal het hem daarna worden aangewreven dat hij dat niet heeft gedaan. Dan zullen zijn resultaten daar mede op worden afgewogen. Degene die verantwoordelijk werd voor Daimler-Benz, de heer Schrempf, heeft zelf een zeer geprofileerde rol vervuld bij het verwerven van Fokker. De analogie

houdt hier op gelukkig te zijn, want daardoor was hij gedwongen, gegeven de interne bedrijfspolitiek, om wat betreft dit lijk, dit probleem ± dat is een meer gepaste vergelijking ± een zeer stevige positie in te nemen. Die dingen moet men naast elkaar zien: de omvang van het probleem, die steeds groter wordt, de onzekerheid over wat er in de business gaat gebeuren, die ook steeds groter wordt en een aantal persoonlijke factoren. Dat is de context waarin wij het afgelopen jaar hebben gefunctioneerd.

Dan kom ik bij de gesprekken. Ik heb vanaf het begin een aantal eisen aan Daimler-Benz gesteld, vanuit een positie die duidelijk gemarkeerd is geweest. Ik heb altijd tegen Daimler-Benz gezegd: u hebt in 1993 de controle over deze onderneming verworven voor een relatief klein bedrag. Het referentiekader daarbij is dat, als je in de luchtvaartindustrie een positie wil verwerven, zonder dat je iets opnieuw moet opbouwen, en als je dat probeert uit te rekenen, je zo maar 4 mld. tot 5 mld. kwijt bent, zeker met een reputatie als die van Fokker en een geïnstalleerde basis als die van Fokker. Ik heb dat bedrag een paar keer genoemd. Niemand heeft mij toen tegengesproken, dus ik ga ervan uit dat dit een redelijke raming is. Als je dus de positie krijgt die Dasa in 1993 kreeg, dan weet je, als je serieus nadenkt over het toetreden tot zo'n sector, dat je nog een groot aantal investeringen voor de boeg hebt, voordat je die positie echt hebt verdiend. Of je moet denken dat de andere partijen niet goed onderhandelen, of niet snappen hoe het gaat. Ik heb geen enkele neiging om mijn voorganger wat betreft de principiële beslissing om Fokker onder te brengen bij Dasa, enige verwijten te maken. Ik meen dat het met de kennis en de vooruitzichten die toen aanwezig waren, een keuze is geweest die zeer voor de hand lag. Een keuze die niet zonder risico's was, een keuze die ook anders had kunnen uitvallen, maar wel een keuze die gegeven de toen voorliggende omstandigheden zeer goed te verdedigen was en is. Hoe het ook verder moge gaan en als er in de nabije toekomst nog een andere industriële partner mocht worden gevonden, dan zullen er ook onzekerheden achter zitten. Wie niet met onzekerheden durft om te gaan in dit soort beslissingen is geen knip voor de neus waard, want die neemt

namelijk geen beslissing. Geen beslissing is ook fout.

Vervolgens ga ik graag in op de vraag die de heer Mateman heeft gesteld naar aanleiding van een kranteartikel met de kop "Wijers: leidende positie Fokker niet helder". Een van de uitgangspunten was dus dat Daimler-Benz als leading managing shareholder de verantwoordelijkheid had voor de leiding van de onderneming, een verantwoordelijkheid dat het ook nadrukkelijk op zich heeft genomen. De deal was nog niet rond, of er zat een nieuwe leiding, de raad van commissarissen werd aangepast, de control-mechanismen werden op elkaar afgestemd, kortom, Fokker ging zich in toenemende mate ontwikkelen als een geïntegreerd onderdeel van Dasa, de divisie voor lucht- en ruimtevaart van Daimler-Benz. Zij het vanuit een positie van voorzichtigheid, heeft de Nederlandse overheid daaraan meegeewerkt. Het was de logische consequentie van wat de basisfilosofie was: Daimler-Benz is een sterke partij en die gaat de Europese samenwerking voor elkaar krijgen, met daarin een leidende positie, waarbij een aantal activiteiten in Nederland zouden worden veiliggesteld.

Intussen spreken wij nu over eind augustus 1995 als ik terugkom uit Indonesië. Ik zal het nooit vergeten: ik kwam het vliegtuig uit en zag een horde journalisten die mij vragen wilde stellen naar aanleiding van nieuwe cijfers die inmiddels over Fokker waren verschenen. Dan gebeurt het volgende. De heer Ornstein, een in dit huis niet geheel onbekende journalist die onlangs de Vondeling-prijs terecht heeft mogen ontvangen, stelt mij een aantal vragen. Ik citeer de heer Ornstein: "U zegt, de leidende positie van Fokker, dat is voor mij een absoluut onaantastbaar gegeven?". Dan antwoord ik: "Dingen zijn zo onaantastbaar als in het licht van de zakelijke verhoudingen en de toekomst mogelijk is. Maar het is wel een uitgangspunt dat contractueel is vastgelegd. Dus ik herhaal: er zullen zeer zwaarwegende argumenten moeten zijn om daarvan af te stappen." Dan vraagt de heer Ornstein: "Maar het is eventueel voor u dus wel mogelijk zelfs enigszins bespreekbaar?". Dan zeg ik het volgende: "Wie kennis neemt van grote ondernemingen en grote bedrijven die op zeer krimpemde

Wijers

markten zitten, weet dat je nooit kunt zeggen dat nooit iets ter discussie staat. Maar nogmaals: ik zeg, het ligt contractueel vast. Om een contract te ontbinden, is de instemming van twee partijen, soms wel drie partijen nodig, in ieder geval de partijen die het contract hebben ondertekend. En vooralsnog ben ik zeker niet zover dat ik aanleiding zie om het contract op te zeggen." Dit is het letterlijke citaat. Ik schaam mij daar, zeker gegeven het tijdstip van het interview en de omstandigheden, helemaal niet voor. Ik heb dit welbewust zo gezegd, omdat het mij op dat tijdstip al duidelijk was ± ik was niet de enige ± dat de onderhandelingen in Europa muurvast zaten. Ook daarvoor zijn allerlei verklaringen te geven. Ik wil die overigens ontdoen van een schuldvraag.

Ik moet vaststellen dat in begin 1995 wanneer ik mij in toenemende in het Fokker-dossier ga verdiepen omdat er zeer verontrustende signalen zijn, ik ook in mijn contacten met collega's in Europa merk, dat de claim van de leidende rol van Fokker en de manier waarop ter zake is gecommuniceerd binnen Europa ertoe hebben geleid dat de besprekingen veel verder zijn teruggevallen dan ze waren op het moment waarop de Duitsers Fokker acquireerden. Dan is het mijn verantwoordelijkheid om op dat moment signalen te geven dat wij ons als reële zakelijke partners zullen opstellen en dat wij in die zin betrokkenheid tonen om de onderhandelingen op gang te brengen. Wat de heer Mateman heeft geciteerd, is de kop van het artikel. Zoals bekend, worden koppen boven krant artikelen altijd door andere mensen binnen de krant gemaakt en die hebben altijd een redelijk niveau van sensatielust. Het ligt dus genuanceerder.

Voorzitter! Begin september wordt een business-plan voorgelegd door de leiding van Fokker, het zogenaamde white book. Dit gebeurt uiteraard met instemming van Daimler-Benz. Dit kan ook anders geformuleerd worden. Er kan ook gezegd worden dat er een plan van Daimler-Benz ligt dat de instemming heeft van de leiding van Fokker. Ik meen dat de inschatting van de heer Mateman van de steun voor het plan van Daimler-Benz genuanceerd moet worden. De gesprekken hebben plaatsgevonden tussen de Daimler-Benz enerzijds en de Nederlandse

Staat anderzijds. Een en ander is later ook geformaliseerd tot de extreme situatie waarin de leiding van Fokker zelfs niet meer bij de gesprekken aanwezig was. Daimler-Benz heeft de financiële uitgangspunten van het business-plan geformuleerd. Die uitgangspunten zijn vervolgens met behulp van medewerkers van Fokker uitgewerkt. Dit is van groot belang ± ik kom daar later nog op terug ± omdat er een bepaalde financiële filosofie achter zat. Die filosofie heeft het, nog afgezien van de omvang van het vraagstuk, buitengewoon moeilijk gemaakt om elkaar te kunnen vinden.

Het business-plan werd samen met een brief van Daimler-Benz gepresenteerd. Als ik mij goed herinner, was die brief ook ondertekend door de leiding van Fokker, maar hij was primair afkomstig van Daimler-Benz. De leiding van Dasa had de brief als eerste ondertekend. In die brief werd een financieel pakket gepresenteerd dat ik in eerste instantie al buiten iedere proportie vond. Ik heb vervolgens een zeer groot aantal adviezen ingewonnen over het white book en over de financiële veronderstellingen erachter. Het ging met name over het voorstel van de leiding van Daimler-Benz inzake hetgeen de Staat bij zou moeten dragen. Die adviezen ± zowel over het eerste als over het tweede white book ± waren unaniem. Zij waren snoeihard. De strekking was: als je dat doet, ben je gek. Zo stond het er uiteraard niet, want men schrijft nettere nota's aan ministers. In de eerste plaats vond men dat wij, met het perspectief dat werd geschetst en met de onzekerheden van het plan, een zeer groot risico liepen om zeer veel geld in een zeer korte periode kwijt te raken. In de tweede plaats zou de verhouding tussen hetgeen de eerste aandeelhouder ± Daimler-Benz ± en de andere aandeelhouder ± de Staat ± zou moeten bijdragen heel anders moeten zijn. Voorzitter! De adviezen hierover waren unaniem. Mij zijn althans geen nuances geworden.

Na een week heb ik dan ook tegen de vertegenwoordigers van Daimler-Benz gezegd: hier is uw boek terug. Wij hebben een groot aantal technische maar ook meer fundamentele vragen ± ik heb ze kort opgesomd in de brief ± en mijn kwalificatie van uw financiële vraag is dat ik haar "outrageous" vind,

buiten iedere proportie. Ik vraag u nadrukkelijk "to reconsider" wat u van de Nederlandse Staat vraagt.

Voorzitter! Dat heeft ertoe geleid dat er, overigens in goede samenwerking tussen medewerkers van Economische Zaken, Financiën, de NIB en nog vele anderen en Fokker, getracht is de vragen rondom dat business-plan zoveel mogelijk te beantwoorden. In het business-plan dat mij ongeveer een maand later weer werd aangeboden, waren de basisveronderstellingen ten aanzien van hetgeen er met de balans van Fokker zou moeten gebeuren, echter niet aangepast. Na twee of drie jaar forse verliezen zag die balans er op dat moment al dramatisch uit, ook vanwege de koers van de dollar. Wellicht was die balans nog optimistisch vergeleken met hetgeen er aan het eind van het jaar gepresenteerd moest worden. Balanssanering zou een ongelooflijke hoeveelheid geld vereisen. Een en ander werd nog versterkt doordat in het voorstel ook de oplossing van de ijsbergproblematiek was opgenomen.

De heer **Mateman** (CDA): U hebt dus de facto, los van de kanttekeningen, het tweede business-plan als uitgangspunt voor de onderhandelingen gebruikt.

Minister **Wijers**: Mag ik daar nu dieper op ingaan?

De heer **Mateman** (CDA): Ik heb nog één vraag. Ik verwacht ook geen "ja" op mijn vraag. Ook de commissarissen van overheidszijde, die daar weliswaar á titre personnel zitten, hadden dat verhaal wel onderschreven. Dat zijn toch mensen van wie mag worden verwacht dat zij daar met een redelijk kritisch oog naar kijken? Dat klopt toch ook?

Minister **Wijers**: Ik denk dat u dat anders zou moeten duiden. U zou het ze echter zelf moeten vragen. Ik denk dat de commissarissen en de leiding van Fokker hebben vastgesteld dat de grootste aandeelhouder en de Nederlandse Staat tot een overeenstemming moesten komen. Zij vonden die overeenstemming essentieel voor de continuïteit van Fokker. Zij hebben ook geaccepteerd dat Daimler-Benz, dat uiteindelijk de verantwoordelijkheid en de controle op de onderneming had, daartoe met een plan zou komen. Zij hebben het

Wijers

nodig gevonden dat er zo'n plan zou komen, zodat er ten minste gesprekken zouden beginnen, zonder dat zij naar mijn weten dat plan in alle details en uitgangspunten hebben onderschreven. Nogmaals, het is aan hen om daar een specifieke kwalificatie van te geven. Voor zover ik daarover individuele gesprekken heb gevoerd, moet ik zeggen dat ook mij ± ik weet niet of dat formeel is geweest ± grote twijfels zijn geworden over de vraag of het allemaal wel op die manier moest gaan.

Wij komen nu bij de kern van de zaak. Dat is de vraag wat er mis is met dat business-plan. U hebt die vraag overigens niet zo gesteld. U vroeg wat er aan de hand is met dat business-plan. Ik denk dat het grootste probleem van het business-plan is dat het uitgaat van een periode van vijf jaar. De Europese samenwerking speelt daarbij geen enkele rol, ook niet de consequenties daarvan. Wat is de hamvraag achter de Europese samenwerking? De situatie in de Europese luchtvaart-industrie is dat er activiteiten in elkaar moeten worden geschoven. Er worden afspraken gemaakt over wie wat doet en wat dat betekent voor de activiteiten. Er worden afspraken gemaakt over wie ontwikkelt, wie produceert en wie assembleert, kortom, over de hele gang van zaken.

Dat is precies de reden waarom mijn voorganger in de contracten een aantal eisen op dat punt heeft gesteld. Als je dat als middelgroot land niet regelt, ben je al heel gauw het kind van de rekening. Het probleem was dus dat er weliswaar een plan lag, maar dat hetgeen waar het om gaat, de toekomst van de werkgelegenheid en van de activiteiten die de Kamer zo waardevol vindt, volstrekt onduidelijk bleef. Moet je dan bang zijn om je aan water te branden? Ik heb de afgelopen maanden mijn oor te luisteren gelegd en een aantal bilaterale gesprekken gevoerd met Europese collega's. Ik wilde weten hoe het eigenlijk zat, hoe het in beweging zou kunnen worden gebracht en welke scenario's men daarbij voor ogen had. Ik kreeg toen het zeer verontrustende beeld voor ogen dat Dasa/Fokker, gegeven de situatie die ik zojuist geschetst heb, geen poot had om op te staan om ook maar iets te eisen. Het werd als zeer twijfelachtig beschouwd dat, als

er sprake zou zijn van een Europese samenwerking, de activiteiten in Amsterdam in deze omvang en in deze betekenis overeind zouden kunnen blijven.

De heer **Mateman** (CDA): Nu schetst u toch de absolute kern van het probleem.

Minister **Wijers**: Voila.

De heer **Mateman** (CDA): Toen uw voorganger Fokker onderbracht bij de op dat ogenblik meest kanshebende Europese constructie met Dasa heeft hij bedongen dat, als de leiding niet binnen Nederland kon blijven, er in ieder geval een leidinggevende positie zou zijn binnen Europa. Wij weten echter allemaal ± u weet dat ook ± dat je daarvoor de medewerking van derden nodig heeft. U heeft daarover zelf contact opgenomen en ik prijs het in u dat u dat niet aan de heer Maljers heeft overgelaten. Maar had u nu ooit verwacht dat uw Europese collega's op uw oplossing zaten te wachten? Had juist het feit dat zij niet op u zaten te wachten, voor u niet een dubbele reden moeten zijn om ervoor te zorgen dat die Nederlands-Duitse constructie zo sterk was dat zij wel met ons rekening hadden moeten houden? U had toch niet verwacht dat zij zouden zeggen: mijnheer Wijers, wat ontzettend leuk dat u bij ons langs komt; wij integreren wel. Natuurlijk niet. Zij wachten tot wij omvallen.

Minister **Wijers**: Als ik even mijn verhaal mag afmaken, dan kan de heer Mateman daarna zijn conclusies trekken. Er is nog meer over het business-plan te zeggen. Een business-plan gaat uit van een aantal veronderstellingen. Deze veronderstellingen zijn van cruciale betekenis voor hoe de bottom line er uiteindelijk uitziet; of er winst of verlies uitkomt.

Wat zien wij dat er gebeurt? De cruciale discussie is dat Daimler-Benz als uitgangspunt voor de hele exercitie een zeer ingrijpende balanssanering heeft gekozen. Deze balanssanering leidde ertoe dat de bedragen waarover moest worden gepraat, van een gigantische omvang waren. Als je de balanssanering niet in die mate realiseert, ziet het plaatje er natuurlijk totaal anders uit. Nu komen wij bij een van de kernpunten in de discussie tussen

Dasa en ons, die tot vandaag doorgaat in de kranten, heb ik vastgesteld. Dat is de stelling dat het naïef is om niet aan balanssanering te denken, want je kunt in deze markt niet opereren zonder dat je balans er goed uitziet. Dat zegt ook de heer Mateman de heer Schremp na.

Dat is een wat navrante opmerking, als je de afgelopen twee ~~de~~ drie jaar voor ogen hebt, waarin Daimler-Benz nota bene zelf is begonnen met een ijsberg van 1,3 mld. op de begroting en allerlei andere verplichtingen. Door velen is ook gezegd dat je in de tussentijd allerlei vliegtuigen kunt verkopen. Waarom? Omdat de markt en de concurrentie Fokker tot afgelopen vrijdagavond hebben beschouwd als een integraal onderdeel van Dasa en daarmee Daimler-Benz. Daarmee was het vraagstuk van de balans als bron van financiering van leasevliegtuigen niet aan de orde, omdat je deel uitmaakt van een groter concern. Daarin zit een van de eigenaardige elementen van de positiebepaling van Dasa. Wij hebben hier in de gesprekken keer op keer naar gevraagd, maar zij zijn altijd om dit thema heen gelopen. Zij hebben gewoon geen antwoord gegeven op onze vraag.

Mag ik even doorgaan op de karakterisering van wat er verder nog voor twijfels en onzekerheden zaten aan het business-plan. Je hebt prijzen en je hebt kosten, om het even simpel te houden. Daar zitten belangrijke veronderstellingen achter. Laat ik beginnen met de prijzen. Over de prijzen die in het business-plan zitten, zou je in eerste instantie zeggen dat deze niet irreal zijn. Dat is het prijsniveau zoals dat de laatste tijd in de markt geldt, zegt men. Dat was de verdediging in de gesprekken. Dat zijn de gepubliceerde tarieven voor vliegtuigen, zal ik maar zeggen.

Ik heb daarnet de zakelijke situatie geschetst, waarbij steeds meer partijen tot die markt toetraden. Er werden vliegtuigen verkocht met allerlei mitsen en maren. Vaak werden zij niet eens verkocht, maar geleasd. Daarbij moet je ervan uitgaan dat er zeer grote onzekerheden zaten in de prijslijn die in de scenario's zat. Ik moet erbij zeggen dat deze onzekerheden groter waren naar beneden dan naar boven. Als je scenario's maakt en kijkt waar de gevoeligheid zit voor het uiteindelijke resultaat, dan zit die altijd meer bij

Wijers

de prijsrealisatie dan bij de kosten. Doordat je altijd verschillende kostenposten hebt, kun je de risico's daar een beetje spreiden. 10% minder prijsrealisatie heeft zeer grote consequenties voor de winst- en verliesrekening. De ervaring van de afgelopen maanden leert dat daar een groot risico zat en zit.

Er waren een aantal belangrijke veronderstellingen over de kosten die omlaag gebracht moesten worden. Naar mijn overtuiging zijn er door de medewerkers en het management van Fokker in het afgelopen jaar zeer indrukwekkende prestaties geleverd, niet alleen in plannen, maar ook in realisaties. Daarmee breng je een deel van je kosten omlaag.

Wat is nu het probleem hierbij? Toen wij die gesprekken hadden, was nog absoluut niet duidelijk dat de gesprekken met de toeleveranciers succesvol zouden verlopen. Ik heb mondeling begrepen dat die gesprekken redelijk goed zijn verlopen. Daarmee is een belangrijke kostendaling gerealiseerd.

Maar een belangrijke veronderstelling in het business-plan is dat de concurrenten geen veranderingen hebben in hun prijzen en hun kosten. Als je iets weet in dit soort ondernemingen, waarbij een aantal spelers elkaar goed kunnen bekijken, dan is het dat je moet denken in termen van zet en tegenzet. Wij moeten ervan uitgaan dat andere partijen daar ook in geslaagd zijn. Wanneer een andere partij die prijzen krijgt, kun jij dat ook voor elkaar krijgen, wij weten precies hoe dat gaat. Dan krijg je weer onzekerheid over wat dat betekent voor de uiteindelijke prijs op de markt.

Dat zijn dus allemaal onzekerheden rondom een business-plan, waarbij ons vanuit een op zichzelf te bestrijden filosofie, namelijk balanssanering, een bijdrage wordt gevraagd waar je allerlei sommen bij kunt maken \pm die wil ik ook graag met de Kamer maken \pm maar waarbij in ieder geval de miljarden je om de oren vliegen. Wat de betrokkenheid bij Fokker betreft, is er absoluut geen verschil tussen mijn voorganger en mij. Los van mijn betrokkenheid bij Fokker, vind ik dat ik in deze Kamer ook verantwoording moet afleggen over de manier waarop ik omga met de Nederlandse belastingcenten, voor zover ze er al zijn. Dat is bij mij ook een belangrijke inzet geweest in de gesprekken.

De heer **Mateman** (CDA): Ik wil even terugkomen op het business-plan. Los van de vraag in hoeverre je de vermogensverhouding op de balans zou moeten saneren, denk ik dat het Duitse uitgangspunt ook voor ons op termijn een goede zou zijn, maar daar kun je over twisten. Waren die uitgangspunten nu zodanig dat je kunt zeggen: daar werd naar resultaat toe geredeneerd? De productie-omvang en de dollar-inschatting waren zeer realistisch, er zat zelfs een marge in. Ook de concurrentie had naar beneden kunnen gaan. Daar werd van uitgegaan. En desondanks had Fokker kunnen voortbestaan.

Ik begrijp dat u twijfelachtig bent op basis van het business-plan, maar de algemene stelling, ook door de overheidscommissaris onderschreven, dat dit allemaal niet deugt, is toch een verhaal dat u hier niet overeind houdt.

Minister **Wijers**: Heeft u mij ooit de kwalificatie horen gebruiken: dit business-plan deugt niet?

De heer **Mateman** (CDA): Nee.

Minister **Wijers**: Precies.

De heer **Mateman** (CDA): Ik wil graag horen dat u nu "nee" zegt op die vraag.

Minister **Wijers**: Ik heb gezegd: een kwalificatie van het deugt wel of deugt niet, is niet een goede kwalificatie. Mijn kwalificatie is dat rondom de realisatie van het business-plan zeer grote onzekerheden zaten. Als je gesprekken ingaat waarbij er van staatswege miljarden worden gevraagd, dan is dat een factor die in beschouwing moet worden genomen.

Dan komt de volgende vraag aan de orde, die naar mijn mening ook de essentie van de gesprekken met Daimler-Benz weergeeft. Zou je gegeven die onzekerheden niet een ander scenario kunnen kiezen, waarbij je in feite de onderneming in staat stelt te overleven, waarbij je dus niet van deze of gene partij miljarden vraagt en waarbij je geleidelijkaan de onzekerheid vermindert, omdat een verminderde onzekerheid ook in mijn overtuiging het voor mij makkelijker maakt om voor mijzelf in de eerste plaats, maar dan naar mijn collega's in het kabinet en vervolgens in de Kamer te

verdedigen dat er grote additionele investeringen moeten worden gedaan in de Nederlandse luchtvaart-industrie?

De heer **Mateman** (CDA): Ik denk inderdaad dat u meer moeilijkheden met uw collega's heeft gehad dan met uzelf. U kent deze sector immers. Ik denk dat het bedrijf u had kunnen overtuigen. Ik zie dat de minister zijn hoofd schudt.

Minister **Wijers**: Het kabinet heeft hier niet alleen naar buiten maar ook naar binnen in grote eenheid geopereerd.

De heer **Mateman** (CDA): Daar prijs ik u in, daarom zit u ook in die huidige moeilijke situatie. Ik denk dat ze beter uw lijn hadden kunnen volgen.

Minister **Wijers**: Dan tel ik mijn zegeningen.

De heer **Mateman** (CDA): Dat is goed. Wij hadden inderdaad kunnen kiezen voor de oplossing om een tijdje door te gaan op een kasbasis. Dat had gekund als alternatief. Maar was ook het aardige van de benadering van Fokker BV niet dat het bedrijf, ondanks het feit dat het onderdeel was van het Duitse Dasa-concern, zich doordat het de balans wilde saneren de facto gedroeg als ware het een voortgezette Nederlandse onderneming? Nu is mijn vraag in de richting van uw voorganger en u \pm u bent het immers zo met elkaar eens \pm zijn wij er niet ontzettend gelukkig mee dat Fokker de kans krijgt om zich ook bij toekomstige samenwerking op de Europese markt te gedragen als ware het een onafhankelijke onderneming? Dat was toch ons uitgangspunt bij het "agreement" in 1992/1993?

Minister **Wijers**: Nee, ik denk dat u dat volstrekt verkeerd ziet. Met de acquisitie door Dasa van Fokker was Fokker de facto geen onafhankelijke onderneming meer. Het was een onderneming die tot in de haarvaten mede werd geleid door de "managing shareholder" Daimler-Benz. Dat hebben wij willens en wetens gedaan. Als je dan uiteindelijk vrijdag opeens merkt dat men zegt dat het helemaal niet zo ligt \pm dat kwam als een duveltje uit een doosje \pm dan kun je achteraf twee hypothesen hanteren. Ik ga nu echter al

Wijers

helemaal over naar de conclusie van wat er nu eigenlijk allemaal gebeurd is in die onderhandelingen. Of men heeft willens en wetens op een breuk afgestevend. Of men heeft gedacht dat de Nederlandse Staat zo onverantwoordelijk zou opereren dat, gegeven de onzekerheden die er waren, hij de bereidheid zou hebben om verplichtingen aan te gaan tussen 2,5 en 3 miljard.

De heer **Mateman** (CDA): Ik betwijfel die bedragen, maar daar komen wij later op terug. In ieder geval is de stelling overeind gebleven dat wij bij de heads of agreement zoveel veiligheidsvoorwaarden hebben ingebouwd dat wij gezegd hebben: juridisch is Dasa weliswaar meerderheidsaandeelhouder ± een begin van een Europese samenwerking ± maar laten wij toch een Nederlandse greep aan de trekker houden qua werkgelegenheid, qua productie, qua leidende positie, qua blocking vote, qua work share en dergelijke. Dat is toch allemaal in 1992 en 1993 door ons bedongen? Wij hebben het toen toch niet klakkeloos uit handen gegeven aan de Duitsers?

Minister **Wijers**: Wat wilt u nu beweren met wat u zegt? Wat is nu de conclusie van uw betoog?

De heer **Mateman** (CDA): De conclusie van mijn betoog is dat, op het moment dat het erop aankomt en dat het gaat om de modaliteit om het bedrijf te versterken ± daar gaat het om, want wij zijn het erover eens dat dat moet gebeuren ± het Duitse voorstel dat het zou moeten gaan in de vorm van een vermogensversterking, eerder in het oude beeld zou passen dan in de stelling die de minister heeft overwogen: zie maar even door een liquiditeitsbijdrage door de hobbels heen te komen.

Minister **Wijers**: Maar dat betekent dus, mijnheer Mateman, dat uw stelling is dat de filosofie achter de overeenkomst van 1992/1993 en het feitelijke functioneren van de onderneming sindsdien zodanig is geweest als ware Fokker een zelfstandige Nederlandse onderneming. Dat is wat u hier zegt en dat vind ik een onzinnige stelling.

De heer **Mateman** (CDA): Nee, dat zou te extreem zijn. Wij hebben met elkaar een samenwerkings-

overeenkomst afgesloten, waarbij de Duitsers de Nederlandse positie zoveel mogelijk zouden respecteren. Ik zeg dat in hun voorstel om de steun te zoeken in de vorm van een vermogensversterking, in ieder geval recht wordt gedaan aan die Nederlandse onafhankelijke positie, zij het dat zij daarbinnen de meerderheid hadden. Dat is mijn stelling en ik ga dus niet in het extreme van wat de minister nu voorlegt.

Minister **Wijers**: Ik mis volstrekt het punt dat u maakt. Het spijt mij, maar ik merk dat ik niet de enige ben.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Wij hebben het business-plan niet in ons bezit. Vandaar mijn vraag om het ons toe te sturen. De minister heeft op een gegeven moment geconstateerd dat Dasa ± lees: Daimler-Benz ± met het oog op het Europees perspectief weinig, zo niet helemaal geen voet aan de grond kreeg, gelet op de actoren. Waarom heeft de minister toch vastgehouden aan de eis om te berispen iets te beginnen met Daimler-Benz?

Minister **Wijers**: Dat is een heel terechte en belangrijke vraag, want die discussie hebben ook wij gehad. Zij heeft te maken met andere adviezen die wij gehad hebben. Een van de adviseurs die wij hebben ingeschakeld, is een zeer gerenomeerd managementconsultancybureau, dat ook in deze industrie een grote naam heeft. De stelling van dat bureau was eigenlijk: die Europese samenwerking zou kunnen, maar je kunt er grote vraagtekens bij zetten. Ik ga daar niet in alle details op in, ook omdat ik in alles wat ik zeg ook de gebeurtenissen van de komende weken en maanden moet meewegen. Ik vond het een goed rapport en ik kan mij goed voorstellen wat er toen gezegd is. Tegelijkertijd ± dan kom ik weer terug op de verantwoordelijkheid en de rol van Daimler-Benz ± vond ik dat de rolverdeling tussen de Staat en Daimler-Benz die in 1992/1993 heel principieel is gekozen, er eentje was waarbij Daimler-Benz de managementverantwoordelijkheid nam. Als je als minderheidsaandeelhouder met zo'n vraagstuk wordt geconfronteerd ± waarbij, zoals dat vaak bij ondernemingen het geval is, meerdere strategieën denkbaar zijn en waarbij zowel bij de

ene strategie als bij de andere strategie vraagtekens kunnen worden gezet ± en als het management, de leiding en de hoofdverantwoordelijke van de onderneming voor een bepaalde strategie kiezen, dan heb je die als minderheidsaandeelhouder ± tenzij het natuurlijk onzin is ± te steunen. Wij hebben daar een paar keer gesprekken over gevoerd en wij hebben dat getest en geteerd. Op een gegeven moment hebben wij vastgesteld ± dat is ook heel logisch vanwege de rol die Dasa verder speelt in de Europese ruimte- en luchtvaartindustrie; het feit dat men ook andere activiteiten had, was ook precies de reden waarom men Fokker wilde hebben ± dat dit vanuit Dasa een dwingend perspectief met risico's en onzekerheden was, maar op zichzelf was het een te verdedigen perspectief. Dan past het je, als Staat en als aandeelhouder "on his way out" ± nogmaals: als alles normaal was verlopen, waren wij uiterlijk in mei helemaal geen aandeelhouder meer geweest ± om zo'n strategie te steunen. Dat heb ik dus gedaan op alle manieren die pasten, omdat het op zichzelf best denkbaar is dat zo'n strategie wordt gerealiseerd. Ik heb zelfs de pretentie dat de activiteiten die ik de afgelopen maanden heb ondernomen en de gesprekken die ik met collega's en met de commissarissen heb gevoerd, de zaak weer een beetje in beweging aan het brengen waren. Ik heb ook nog steeds de overtuiging dat ± als wij drie jaar hadden genomen waarin Fokker door een inzet van Daimler-Benz maar ook van de overheid om de onderneming financieel overeind te houden zonder dat er een balanssanering plaatsvond, met daarachter de afgesproken financiering van leasevliegtuigen door Daimler-Benz ± wij geleidelijkaan in een positie waren gekomen waarbij wij in een Europese context waarschijnlijk zaken hadden kunnen doen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Maar dat is dus niet gebeurd. U constateert zelf met spijt dat Dasa in dezen geen of onvoldoende initiatieven had genomen. Het is dus allemaal niet gebeurd.

Minister **Wijers**: Zij hebben wel initiatieven genomen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Toch houdt u vast aan deze eis om

Wijers

Ik berhaapt het business-plan te accepteren. Dat was toch een substantiële eis? Mijn vraag is deze. Was u wel realistisch bezig?

Minister **Wijers**: De vraag is vervolgens: wat zijn de alternatieven die je hebt? Het lijkt net alsof ik mij niet met Fokker wil bemoeien, maar er ligt een verschil in verantwoordelijkheden.

Een onderneming die de verantwoordelijkheid heeft genomen voor een dochteronderneming en daar ook een heleboel geld in stopt, heeft een bepaalde opvatting en is daar druk mee bezig. Het is absoluut niet juist dat Daimler-Benz niet actief is geweest met het realiseren van Europese samenwerking; dat is onjuist. Zij hebben er hard aan gewerkt op tal van terreinen, al hebben zij het misschien niet altijd gelukkig gedaan. Zij hebben misschien de acquisitie van Fokker op een verkeerde manier gespeeld, gezien de zeer lange tenen die er nu eenmaal in Europa bestaan, maar zij hebben wel hun best gedaan. Zij waren in constant gesprek en hebben ook van harte meegedaan aan de activiteit waarvan in mijn brief melding wordt gemaakt om op Europees niveau weer verder te praten. Maar het was gewoon nog niet zover, omdat iedereen naar iedereen zit te kijken en afwacht wat er gebeurt met deze en gene partij. Iedere nieuwe toetreding tot de markt, iedere nieuwe order en wie die krijgt, iedere valuta-ontwikkeling en iedere politieke ontwikkeling heeft weer invloed op dat soort processen.

Of een en ander realistisch was, kun je dus pas achteraf zeggen. Ik vond het mijn plicht om het te doen. Ik vond ook niet dat ik, gegeven de posities, de verantwoordelijkheid kon nemen om andere dingen te doen. Het zou toch heel raar zijn geweest, gegeven de positie en de verantwoordelijkheid van Dasa, als ik met deze of gene partij was gaan praten en had gezegd: zou je niet eens iets met Fokker doen?

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister gaat niet helemaal op mijn vraag in. Zou het niet beter zijn geweest, toen de minister constateerde dat Dasa geen succesvol initiatief inzake het Europees perspectief had genomen, dat hij van twee dingen er één had gedaan? De ene mogelijkheid was dat hij zou stoppen met de onderhandelingen.

Het was Daimler-Benz immers niet gelukt het Europees perspectief te realiseren en het viel niet te verwachten dat dit binnen drie of vier maanden alsnog zou lukken, dus: laten wij er maar mee stoppen. De andere mogelijkheid was dat hij bij de onderhandelingen die eis afzwakte en meer gewicht toekende aan de andere eisen die hij stelde. Dan was zijn pakket van eisen ten minste reëel geweest, er even van afgezien of het ook te realiseren viel. Het was immers niet te verwachten dat aan deze eis kon worden voldaan binnen het bestek van een aantal maanden.

Minister **Wijers**: Laat ik daarop twee antwoorden geven. In de eerste plaats was het verschil tussen "white book I" en "white book II", wat betreft de strategie, dat de alternatieven die nog in het eerste boek stonden, weg waren in het tweede. Dasa koos dus zeer gefocust voor één strategie, ook in antwoord op vragen van ons. Het realiseren van zo'n strategie is een proces. Wie in maanden denkt, overziet niet hoe die processen in elkaar zitten en hoe complex ze zijn.

Het proces was dus gaande, maar met zeer grote onzekerheden omkleed. Dat is precies de reden waarom nu kom ik weer bij de discussie over de balanssanering versus "cash in, cash out" en dat wij op een zeker moment gezegd hebben: "Wij snappen heel goed dat jullie stellen die zekerheid nu niet te kunnen geven, want iedereen zit op iedereen te wachten. (De heer Mateman heeft dat al een paar keer gezegd.) Maar vraag ons, gegeven de onzekerheden, niet om mee te doen aan een balanssanering waarbij de miljarden je om de oren vliegen. Misschien mislukt het; misschien mislukt het niet. Ik zal je steunen. Wij zullen zien of wij het voor elkaar kunnen krijgen. Maar laten wij nu eens bekijken hoe wij in de tussentijd de condities scheppen, zonder dat de Staat in een onzekere situatie miljarden in een onderneming stopt, waardoor wij de zaak overeind houden en wij een geloofwaardige partij zijn in de onderhandelingen." En wat doe je dan? Dan ga je niet de balans helemaal oppoetsen, dan ga je proberen de onderneming in termen van cash in, cash out overeind te houden. Dat is precies wat onze inzet in de gesprekken steeds is geweest,

maar wat door Daimler-Benz niet werd gehonoreerd.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik kan het niet meer volgen. Ik kan het echt niet meer volgen. En dat ligt niet aan mij.

Minister **Wijers**: Dat zou u even bij uw collega's moeten navragen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Ik zal u uitleggen waarom niet. Dasa wil graag zijn balans opgeschoond krijgen om in Europees perspectief enige kans te hebben. U zegt, volgens uw eigen opvatting waarschijnlijk terecht, dat u daar niet aan begint, dat u wilt werken met iets wat goedkoper is. Daar wil men eigenlijk niet aan beginnen. Deze deur was volledig dichtgetimmerd. Dan stelt u toch de eis dat men in het Europees perspectief een kans moet kunnen maken, terwijl men daarvoor juist nodig heeft dat de balans opgeschoond wordt. Dan praat je toch met elkaar in een vicieuze cirkel?

Minister **Wijers**: Nee. Als Fokker de enige onderneming in het spel zou zijn met een slechte balans, dan was die discussie misschien ook nog redelijk geweest. Kijk naar de ondernemingen in deze business, voor zover je de balans überhaupt kunt zien. Bijvoorbeeld bij Franse en Italiaanse ondernemingen moet je nog maar afwachten wat je daarop ziet en of het ook echt de waarheid is wat je daarop ziet. Of de waarheid...? Natuurlijk is het de waarheid en niets dan de waarheid, maar je moet afwachten of het ook een reële weerspiegeling is van de ondernemingssituatie. Kijk naar de balansen van British Aerospace. Ondanks dat daar al forse problemen zijn opgelost en saneringen hebben plaatsgevonden, zie je dat die balansen er nog steeds buitengewoon dramatisch uitzien. Ik heb grote twijfels over de stelling dat een opgeschoonde balans een conditio sine qua non zou zijn, specifiek voor Fokker, om in die gesprekken succesvol te zijn. Het was zeer goed mogelijk om gesprekken te voeren waarbij een signaal werd gegeven door twee partners, Daimler-Benz en de Nederlandse overheid, van "Fokker is here to stay", van "wij zijn gecommiteerd aan Fokker". Hoe de balans eruit gaat zien, is tamelijk oninteressant als je drie of vijf jaar

Wijers

daarna de zaak toch in elkaar gaat steken. Dan weet je dat er verdere balanssaneringen moeten plaatsvinden. Je moet je ook nog afvragen of die Europese samenwerking er zou zijn gekomen als die balans was gesaneerd. Ook dat soort processen zijn helaas niet geheel zakelijk. Als die Europese samenwerking dan niet was gerealiseerd en er waren miljarden in gegaan, als men prijsconcurrentie was blijven voeren en het eigen vermogen weer heel snel had zien wegsmelten, dan zou ik hier twee of drie jaar later staan en dan hadden wij een andere discussie gehad. Dan was de discussie niet geweest of deze minister deze onderhandelingen had laten mislukken, maar dan was de discussie geweest of hij die idiote risico's had genomen op kosten van de Nederlandse belastingbetaler. En dat is iets wat ik niet op mij heb willen nemen en dat ik ook nooit op mij zal willen nemen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De minister schetst de mentaliteit van de aandeelhouders en het onderlinge verkeer. Daarin was dus de discussie relevant over balans- of kasroute. Op enig moment en op een cruciaal moment, namelijk 19 januari, zei Daimler-Benz dat het Fokker niet als dochter zag, maar als belang, als deelneming. Tekende zich die cruciale mededeling in de onderhandelingen over die twee routes niet eerder af? Als dat niet zo is, is het dan vanuit het contract naar letter en geest niet een soort inspanningsverplichting, op te bouwen richting Daimler-Benz?

Minister **Wijers**: Dat is dus het bizarre van de gesprekken en de context van de gesprekken die hebben plaatsgevonden. Ik moet dat straks nog wat uitgebreider beschrijven. In de gesprekken is door de heer Maljers keer op keer geprobeerd, vanuit alle invalshoeken, de discussie op een ander niveau te brengen en vanuit die invalshoeken te sturen. Dat is steeds met een idiote herhaling van zetten afgewimpeld, waardoor de conclusie van het gesprek steeds was: no fresh money van de Nederlandse Staat. Dat kon niet anders. Dat was ook het mandaat. Tegelijkertijd zien wij ± dat is het andere gezicht van Dasa ± in een soort Jekyll and Hyde-situatie dat men zich buitengewoon welwillend, zeer constructief en als

heren gedraagt bij het feitelijk operationeel in de lucht houden van Fokker, met het geven van garanties bij het krijgen van orders en met het geven van een volgende krediet-faciliteit. Je ziet dus een raar gezicht: enerzijds wordt er niet bewogen maar anderzijds wordt een heel duidelijk commitment uitgesproken over wat Fokker zou kunnen en moeten in de dagelijkse operaties. Dat heeft in alle onderhandelingen natuurlijk een rol gespeeld; je kijkt niet alleen naar wat er in de officiële onderhandelingen gebeurt maar je kijkt ook naar de andere signalen. Daarom kwam de mededeling van vrijdag als een donderslag bij heldere hemel. Zij was raar inconsistent in het licht van die visie. Als de mededeling van vrijdag ± "wij zien het als een niet-geconsolideerde dochter die met dat soort dingen zelf maar haar broek moet ophouden" ± wel consistent was, had Dasa zich in hoge mate als schuldeiser moeten opstellen en zou zeker de afgelopen zes maanden een heel ander gedrag voor de hand hebben gelegen. Maar juist dit gedrag heeft Dasa tot 4 januari toe getoond. Ik heb 's ochtends vroeg uit het buitenland allemaal telefoongesprekken gehad over een nieuwe garantie voor een order en ook daar heeft Dasa nog welwillend aan meegewerkt, terwijl dat heel anders had kunnen zijn. Dan geef je rondom de onderhandelingen toch ook signalen, waardoor duidelijk wordt dat een hard spel wordt gespeeld!

De heer **Van der Vlies** (SGP): Wij staren nu in de achteruitkijkspiegel. Als een aap in de mouw werd gehouden, die er blijkbaar op het cruciale moment uitkwam, is dat toch een begin van verwijtbaarheid? Je moet elkaar als aandeelhouders toch recht in de ogen kunnen kijken in zo'n onderhandelingsproces om resultaat- en kansgericht te kunnen optreden!

Minister **Wijers**: Daar staat natuurlijk wel iets tegenover en dat wordt ook door Daimler-Benz naar voren gebracht, namelijk dat men niet vanuit de onderhandelingen maar vanuit het feitelijke gedrag naar de onderneming zich, nogmaals, zeer loyaal en gecommiteerd heeft opgesteld. Dat wordt ook keer op keer gezegd en ik zal het dus ook nooit bestrijden. De vraag is dus wat er precies gebeurd is en wanneer dat

gebeurd is. Daar kunnen we alleen maar over speculeren en ik wil daar dus niet teveel op ingaan. We moeten vaststellen dat er ergens in het proces een perceptie van risico's is ontstaan, waardoor men zich principieel anders is gaan positioneren. Het is waarschijnlijk een mix geweest van zakelijke en persoonlijke overwegingen. Ik sluit nog steeds niet uit dat wij er misschien wel uit waren gekomen en dat Daimler-Benz zich uiteindelijk had opgesteld als een bedrijf dat Fokker als een divisie beschouwt, als het in de zakelijke omstandigheden, het gehele concern, wat anders was gelopen of als die onzekerheid bij iedere partij was veranderd.

De heer Van Gelder heeft gevraagd wat de inzet is geweest tijdens de onderhandelingen. Hoe hebben wij geprobeerd de zaak in beweging te krijgen? De feitelijke besprekingen hebben niet eens zo lang geduurd, want we zijn pas in november echt met elkaar gaan praten. Toen was alles helder. In twee maanden hebben vier gesprekken plaatsgevonden. In de eerste twee ± langdurige ± onderhandelingsbijeentkomsten hebben de partijen hun positie toegelicht. De financiële voorstellen van de Staat in antwoord op de eisen van Dasa zijn op tafel gelegd. Het ging om uitwisseling van gedachten en om toelichting. Toen bleek, dat het antwoord van de Staat op de vraag van Daimler-Benz ± die al voor de gesprekken als buitenproportioneel was gekwalificeerd ± ook voor Dasa niet bespreekbaar was. Vervolgens heeft de heer Maljers op allerlei manieren geprobeerd uit te vinden wat voor Dasa wel een acceptabele orde van grootte zou zijn. Dat mislukte. Het was steeds een herhaling van zetten: dit en dit en dit en dit en dit. Vervolgens is toen door vragen te stellen en door andere invalshoeken te kiezen, geprobeerd een antwoord te krijgen op de vraag, waarom Dasa niet bereid zou zijn mee te werken aan een "cash in, cash out"-scenario. Die benadering zou namelijk tot een aanzienlijke lagere noodzaak van een staatsbijdrage leiden. Zonder veel opgave van redenen ± dat was ook het frustrerende voor de heer Maljers ± werd dat nooit helder toegelicht; er werden alleen algemene principes genoemd.

De heer **Mateman** (CDA): Ik denk dat

Wijers

de minister procedureel gelijk heeft, wanneer hij stelt dat hij dat eerder goed toegelicht had willen hebben. Ik vind het ook tragisch dat het pas gebeurt op het moment dat de zaak is vastgelopen. Wat vindt de minister van het verhaal van gisteren van de heer Schrempp en het verhaal van vandaag van de heer Bischoff, waarin zij zeggen dat, wil je voor twintig jaar op de vliegtuigmarkt iets voorstellen, leveranciers dan ook kijken naar je balansverhoudingen en dan moet er een zeker rendement zijn? Is dat uit de duim gezogen? Is dat een argument achteraf of zit daarin inhoudelijks iets waars?

Minister Wijers: Wanneer je een tijdschaal van twintig jaar neemt en je kijkt naar de balansen van luchtvaartmaatschappijen, dan zou er geen vliegtuig meer verkocht worden.

Het is natuurlijk wel zo dat luchtvaartmaatschappijen bij het kopen van vliegtuigen kijken naar de financiële betrouwbaarheid van potentiële leveranciers.

Nu komen wij terug op Daimler-Benz, op een van de redenen waarom Daimler-Benz zo belangrijk is en waarom de vraag of het een geïntegreerde onderneming is, niet zo belangrijk is. Als wij naar de balans van Fokker kijken, zou Fokker de afgelopen twintig jaar geen vliegtuig verkocht hebben. Als je kijkt naar de balans van Daimler-Benz, zeg je: daar koop ik vliegtuigen van. Dat is het antwoord.

De heer **Mateman** (CDA): Dat betekent dat er dus toch een goede balans moet zijn, in dit geval van Daimler-Benz, met garanties?

Minister Wijers: Precies, dat is dus het antwoord op de vraag.

De heer **Mateman** (CDA): Daarop had de minister duurzaam willen terugvallen, begrijp ik?

Minister Wijers: Nee, niet duurzaam. Nogmaals, als je voor een kas-scenario kiest voor zo'n onderneming ± dat was ook steeds de discussie, ook gegeven de onzekerheden ± praat je in feite in termen van drie jaar. Een van de vragen die de heer Maljers keer op keer heeft gesteld was, hoe lang men nodig dacht te hebben voor het realiseren van die Europese samenwerking. Dat

dobberde een beetje tussen de twee en drie jaar.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Als ik de minister goed begrijp, kan hij de stellingname die de heer Bischoff vanochtend in de kranten beleed, dat hij het verwonderlijk vond dat de Nederlandse overheid nooit met een ander bod is gekomen, voor geen millimeter delen?

Minister Wijers: Die kan ik niet delen en ik zal u zeggen waarom. Er wordt een vraag op tafel gelegd, die buitenproportioneel is en ook als zodanig wordt gekwalificeerd. Er wordt een business-plan op tafel gelegd, dat allerlei onzekerheden betreft. Dat wordt gecommuniceerd en desalniettemin begint de Staat met het maken van een grote stap ter waarde van 800 mln. De een zegt 800 mln., de ander zegt 750 mln. Dat heeft te maken met het feit dat het in de jaarrekening van Fokker voor 800 mln. staat en aan onze kant voor 750 mln. Wij praten hier over honderden miljoenen, daarom spreek ik maar even van een foutje in de marge.

Laat ik iets zeggen over dat bedrag van 800 mln., want de kwalificatie "waar heb je het toch over, het is oud geld" zit mij redelijk hoog. Dat is zo'n beetje het effect van iemand die op een feestje komt van allemaal mensen die veel meer geld verdienen en die dan zegt: over zulke bedragen spreek je toch niet, kom 350 mln.!

Voorzitter! 800 mln. vrijstelling van aflossing betekende in de winst- en verliesrekening van Fokker in het jaar 1996 een liquiditeitsverlichting van 300 mln. Het kan aan mij liggen, maar dat vind ik zeer substantieel; 800 mln. betekende op de begroting van de overheid, vanwege de staatsgegarandeerde leningen, 350 mln. Het opblazen van NIVR betekent dat wij ons vervolgens moeten committeren aan allerlei nieuwe technologiesteun. Dat zat ook in de vraag van Daimler-Benz. Als ik zaken had willen doen, had ik het kabinet moeten vragen: kunt u zich committeren voor 150 mln. ontwikkelingskredieten gedurende zes à zeven jaar ± dat is een kleine miljard ± en kunt u mij vervolgens nog even zeggen hoeveel ik van die 1,3 mld. mag betalen? Als ik dat optel, kom ik op zijn minst op 2,5 mld.; 2,5 mld. in een onzekere situatie, zonder dat daarvoor dwingende redenen zijn.

De heer **Mateman** (CDA): Er zijn wel dwingende redenen voor. Ik ga dan terug naar het business-plan, waarover de discussie immers gaat. Gewezen kan worden op het effect van de rente en het aflossingsvrij maken van de oude achtergestelde leningen plus het NIVR-bestanddeel van 750 mln., 800 mln. U zegt: het is substantieel 300 mln. Als particulier sla ik daar ook van achterover. Maar dan wijs ik op de tekortsituatie van Fokker op dit ogenblik. En die kent u ook. En het is een bedrijf dat wij overeind willen houden. Ook u wilt dat. Maar in die tekortsituatie is dat een druppel op de gloeiende plaat. Een ding moet je de Duitsers ten goede geven: zij hebben finaal willen saneren, los van de vraag wie moet bijdragen aan wat. Maar dat uitgangspunt is wel goed geweest, als je althans dat bedrijf een push wilt geven op de Europese markt. U zegt: 300 mln. is geweldig, ik moet naar mijn collega's terug. Dat neem ik aan. Maar of je doet het goed of je neemt zelfs deze verliesfinancieringen niet. Als dit het verhaal zou zijn, zou ik zeggen: minister, u moet niet beginnen aan het financieren van noodlijdende ondernemingen, doe dan de tent maar dicht.

Minister Wijers: Voorzitter! Mag ik mijnheer Mateman eens een vraag stellen? Moet ik, gegeven de manier waarop hij zich buiten en binnen deze Kamer opstelt, concluderen dat hij ondanks de onzekerheden rondom het business-plan uiteindelijk bereid zou zijn geweest om 2,5 mld. in te zetten voor Fokker?

De heer **Mateman** (CDA): Ik betwijfel de optelsom.

Minister Wijers: Laat ik de vraag anders stellen. U wilt voldoen aan de vraag zoals door de Duitsers gesteld?

De heer **Mateman** (CDA): Niet integraal, want ik ga er nog steeds van uit dat er onderhandelingen zouden zijn geweest, ook van de kant van de Duitsers en dus ondanks hun onwrikbare positie. Maar ik denk dat er beweging had kunnen plaatsvinden. Het kabinet had substantieel meer moeten doen dan het op het allerlaatste ogenblik deed, toen er niks dreigde te gebeuren. Toen hebt u een bedrag geboden. Die Duitsers zeggen nu: wij hebben niet eens een bedrag gehoord, nul komma nul. Wie spreekt overigens de waarheid?

Wijers

Minister **Wijers**: Ik heb u een vraag gesteld.

De heer **Mateman** (CDA): Ja, ik was verder gegaan, gezien de grote Nederlandse werkgelegenheid. Die is belangrijk.

Minister **Wijers**: Juist. Dat is een antwoord, voorzitter.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Is het op dit moment nog niet tot de heer Mateman doorgedrongen dat in het onderhandelingsproces van twee kanten openingen moeten worden geboden? Hij moet toch ook kennis genomen hebben van het feit dat van de kant van Daimler-Benz één ding op tafel is gelegd? De vraag aan de overheid was het absolute minimum. Dus die speelruimte zat er blijkbaar niet in. Hoe kunt u nu voortdurend volhouden, mijnheer Mateman, dat de minister had moeten schuiven? Het enige wat hij had kunnen doen, is het totaalbedrag op tafel leggen. Met alle respect, dat vind ik ondenkbaar en buiten proporties.

De heer **Mateman** (CDA): Met dat laatste ben ik het eens. Maar er is uiteindelijk een begin van een beweging gemaakt. Ik constateer nu ± daarom ben ik zo benieuwd naar het antwoord ± wat de Duitsers hierover hebben gezegd. En hoe je ook de deal waardeert, één ding kun je van de Duitsers zeggen. Alle verplichtingen die Dasa ten opzichte van Fokker op zich heeft genomen, zijn tot op de dag van vandaag meer dan royaal nagekomen. Dat zal ook zo zijn in de afronding, waarin wij ook met de Duitsers te maken hebben.

Minister **Wijers**: Daarover komen wij nog te spreken.

De heer **Mateman** (CDA): Zeker. Ik hoor graag dat het zo is. Hoe kan het zijn dat de Duitsers het gevoel hebben dat er geen bedragen zijn genoemd, dat er niks in beweging is gekomen? Waarom is dat pas in zo'n laat stadium gebeurd? Wat is dat geweest? Is dat een pokerspel?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Maar dan blijft mijn vraag overeind, voorzitter. Wij kunnen vaststellen dat Daimler-Benz iets op tafel heeft gelegd en geen paardenhandelaar is. De inzet is de einduitkomst ofwel het

absolute minimum. Dat biedt toch geen openingen voor overleg? De Nederlandse overheid kan alleen van A tot Z proberen daaraan te voldoen. Dat kan toch niet normaal gevonden worden! Zelfs u vindt het niet normaal, mijnheer Mateman. Maar waar praat u dan de hele tijd over?

De heer **Mateman** (CDA): Natuurlijk vind ik het niet normaal. Maar het gaat om onderhandelingen. En daarin neemt elke partij een zo sterk mogelijke positie in. Dat hebben de Duitsers ook gedaan. Ik heb gezegd: hun uitgangspunten onderschrijf ik. Dat wil niet zeggen dat ik het hele bedrag op die wijze zou hebben geboden. Mijn vraag aan de minister is: heeft het kabinet uiteindelijk, ook gezien de twijfels over het businessplan, überhaupt in de toekomstmogelijkheid van Fokker geloofd? Dat is de onderliggende vraag die nu aan de orde is, mijnheer Van Gelder.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Maar dan blijft mijn vraag aan u overeind. Dit bedrijf vraagt aan de Nederlandse overheid om een aantal miljarden te schuiven: als jullie zo gek zijn, doen wij ook mee. Er is echter geen speelruimte in de onderhandelingen. Hoe kunt u dan zeggen dat u wel een eind mee had willen gaan, maar dat u die 3 mld. ook teveel vindt? Dan wordt u toch met dezelfde problematiek geconfronteerd als de overheid?

De heer **Mateman** (CDA): Natuurlijk.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Accepteer dat dan eens een keer!

De heer **Mateman** (CDA): Dat accepteer ik ook. Maar ik zeg wel dat er op een heel laat ogenblik beweging is ontstaan in het geheel, terwijl de Nederlandse belangen minstens zo groot waren als de Duitse. Kennelijk zijn er geen concrete bedragen genoemd. Tenminste, dat is van Duitse zijde gezegd. Misschien kan de minister nu hier zeggen: dat verhaal van Duitse zijde is gewoon niet waar. Dat heb ik nog steeds niet gehoord.

Minister **Wijers**: Misschien mag ik daar iets meer over zeggen, voorzitter. Ik ben het volstrekt oneens met hetgeen de heer Mateman zegt en met zijn inzet. Ik zou dat zeer onverantwoord hebben gevonden. Het zijn onderhandelingen. De Staat heeft als eerste bewogen, heeft

substantiële bedragen ingebracht en heeft allerlei pogingen gedaan ± zoals ook hoort in onderhandelingen ± om een andere invalshoek te vinden, zodat er misschien beweging in kan komen. Dat is niet gebeurd. Gegeven de manier waarop de gesprekken liepen in het licht van de onzekerheden die er waren, zou ik er nooit toestemming voor hebben willen geven om stapje voor stapje op te schuiven. Als in de onderhandelingen de ene partij niet beweegt en de andere steeds wel beweegt, dan ben je steeds iets kwijt. Ik kan niet ontkennen dat ik in de gesprekken op zijn minst twee belangen heb moeten dienen: het belang van de continuïteit van Fokker en het belang van de zekerheid van een goede besteding van belastinggelden. Ik vond de omvang van de vraag, de gekozen financiële strategie gegeven de onzekerheden verkeerd. Daarnaast vond ik het voorstel van Dasa over de verdeling van de middelen buiten iedere proportie. Daar kwam nog bij dat wij in geen van de gesprekken helderheid kregen over de vraag of het miljard van Dasa echt nieuw kapitaal was of dat het zou worden gesaldeerd met kortlopende verplichtingen. Ook die aap kwam vrijdag uit de mouw, toen bleek dat het bedrag van 1 mld. zou worden gesaldeerd met korte-termijnverplichtingen. Dan is het dus eigenlijk een sigaar uit eigen doos. Dan kun je van een onderhandelaar toch niet vragen dat hij gaat bewegen, in de heel belangrijke context dat de onderhandelende partij zich in haar feitelijk handelen ten aanzien van de onderneming zeer gecommiteerd gedraagt? Je bent als onderhandelaar dan wel gek als je gaat bewegen. Je moet dan hard zijn.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Zegt de minister nu in een tussenzin dat de bijdrage die Dasa op tafel had willen leggen als de Nederlandse overheid zo gek was geweest om 3 mld. te fourneren, een salderingsvraagstuk had kunnen inhouden?

Minister **Wijers**: De heer Maljers heeft diverse keren geprobeerd om erachter te komen hoe dit bedrag moest worden gezien. Daar werd geen antwoord op gegeven. In het gesprek van vrijdag werd in net zo'n soort bijzin als ik nu gebruik, geïndiceerd dat het bedrag zou worden gebruikt voor de saldering

Wijers

van korte-termijnverplichtingen die waren aangegaan. Het gaat dus om een sigaar uit eigen doos.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Dat staat niet in uw brief.

De heer **Van Walsem** (D66): Het staat wel in de brief.

Minister **Wijers**: Dat dacht ik eerlijk gezegd ook.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister kan vinden dat al degenen die 800 mln. een klein bedrag achten, in een andere wereld verkeren. Maar is het onredelijk dat de Duitsers de terugbetaling van die 800 mln. winstafhankelijk wilden maken en het geld niet wilden besteden aan het creëren van nieuw leven in het bedrijf?

Minister **Wijers**: Daar ben ik het niet mee eens. In de onderhandelingen heeft de heer Maljers het volgende gezegd. De betaling zou worden opgeschort of winstafhankelijk worden gemaakt, maar er zouden ook andere creatieve oplossingen denkbaar zijn. Daarmee werd het signaal gegeven dat ook die verplichting van Fokker weg zou kunnen gaan. Daarmee heb je ruimte gemaakt. Dat heeft consequenties. Het NIVR is een zeer gewaardeerd mechanisme geweest om research en development voor de luchtvaart-industrie in Nederland te financieren. Op het moment dat je dat weg-schuift, heb je nieuwe middelen nodig. Er zat een inschatting achter. De ervaringen van de afgelopen jaren hebben geleerd dat toezeggingen over terugbetaling vanwege winstgevoeligheid een grote kans opleveren dat je het geld kwijt zult zijn.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Daf heeft verstrekte leningen terugbetaald.

Minister **Wijers**: Ik heb dit niet helemaal paraat, maar de Staat heeft Daf bepaalde middelen verstrekt die op een gegeven moment worden terugbetaald. Zo hoort dat als het goed gaat met een onderneming.

Dan kom ik op de vraag van de heer Mateman of de regering in het laatste gesprek een bedrag heeft genoemd. Het antwoord is: ja. Het kabinet heeft in het laatste gesprek gemeend, toen bleek dat Daimler-

Benz niet met een beweging kwam, anders dan wij hadden verwacht, en gegeven de zeer grote risico's die zich in toenemende mate gingen manifesteren, om de beker te moeten lichten, zoals dat gaat met poker. In dit soort onderhandelingen met deze betekenis is natuurlijk sprake van een zekere strategie en een zeker pokerelement. Wij hebben toen tegen Daimler-Benz gezegd: als jullie ook substantieel bewegen, als wij jullie nu laten weten dat wij ook bereid zijn om substantieel te bewegen, in de orde van grootte van...

De heer **Mateman** (CDA): Van?

Minister **Wijers**: Dat zeg ik niet, maar het ging om een substantieel bedrag. Daar kan men van uitgaan. Het zou de belangen van de Staat en die van Fokker in de komende weken en maanden echter uitermate schaden als ik een bedrag zou noemen. De vraag was of er een bedrag is genoemd. Er is een heel concrete range genoemd. Daarbinnen bevindt zich dat bedrag. Het ging om een substantieel bedrag. Wij hebben tevens gezegd dat wij daarvoor geen concreet mandaat hadden, maar dat wij bereid waren, als Daimler-Benz zou bewegen naar rato van zijn verantwoordelijkheid, om dat bedrag te verdedigen naar onze aandeelhouders. Dat zijn in eerste instantie de andere leden van het kabinet en vervolgens de Kamer.

De heer **Mateman** (CDA): Ik vind het heel plezierig om dit te horen. Dat bewijst dat het kabinet de werkgelegenheid nog belangrijker vindt dan ik dacht. Ik handhaaf echter mijn categorische vraag over de opmerking van de heer Bischoff dat het bod van prof. Maljers nul was. Ik heb van de minister nog niet gehoord dat dit verhaal, ook als het voorwerp van een enquête zou zijn, onjuist is.

Minister **Wijers**: De heer Mateman onderschrijft mijn kwalificatie van de 800 mln., want hij heeft mij niet tegengesproken. Dat verhaal is dus feitelijk onjuist. Dat verdedig ik onder wat voor situatie ook. Dat hoeft de heer Mateman overigens niet te verbazen, gelet op wat ik heb verteld tijdens het besloten overleg, al mag ik daar waarschijnlijk niet naar refereren. Excuses daarvoor, want dat hoort zo niet. Daarnaast ben ik bereid om onder ede te verklaren

wat wij in dat gesprek hebben gezegd. Daar heb ik geen moeite mee. In dit dossier heb ik ~~ik~~ überhaupt niets te verbergen waar ik mij voor schaam. Dat staat overigens los van de vraag of ik gelukkig ben met de situatie, zoals die is gegroeid, maar dat is wat anders.

De rol van de adviezen heb ik al duidelijk gemaakt. Behalve dat buitenstaanders hebben geadviseerd, is er op hoog ambtelijk niveau constant geadviseerd, zowel over de onderhandelingen als over de inzet daarbij. Ik heb naar mijn beste weten altijd conform de adviezen geopeerd. Omdat echter sprake was van zo weinig beweging, was het moeilijk om op een gegeven moment weer nieuwe adviezen te krijgen.

Voorts is naar de rol van de Europese Commissie gevraagd. Ik heb gesprekken gehad met alle collega's die er rechtstreeks bij zijn betrokken, behalve met mijn collega van Frankrijk. Tegen de tijd dat je wist wie er in Frankrijk ter zake verantwoordelijk was, deed zich de afgelopen maanden weer een wisseling voor in de regering daar. Ik ben er dus nog steeds niet in geslaagd om te spreken met mijn Franse collega. Dat is overigens jammer, omdat juist Frankrijk bij het Aziatische traject, maar ook wat betreft Europa een heel belangrijke rol speelt. De conclusies van die gesprekken is dat er in Europa absoluut een draagvlak is voor een Europese oplossing. Men zag in dat er iets moest gebeuren. Men zag ook met lede ogen aan dat het vast zat. Mede om die reden en op basis van die gesprekken ben ik op een gegeven moment naar de heer Bangemann gegaan. Ik heb hem toen het volgende gezegd. Ik zit hier regelmatig, soms met grote frustraties, het nut van Europa te dienen; Europa levert soms redelijk bedenkelijke producten af; als er nu ~~daar~~ een ding is dat in Europa zou moeten gebeuren, dan is het dat aan dit proces waarbij je de tranen in de ogen krijgt en waarbij je ziet dat de Europese concurrenten elkaar bij de klanten de nek afsnijden zodat de Amerikanen de markt binnen kunnen komen, door middel van de toegevoegde waarde van de Europese Commissie iets gedaan wordt. Dat gesprek was succesvol. De heer Bangemann heeft vervolgens het initiatief genomen om een bijeenkomst te organiseren, waarbij aanwezig waren de verantwoorde-

Wijers

lijke directeuren van de ondernemingen en de meeste van mijn collega's. Dat was een constructief gesprek, het bracht een proces op gang, een proces dat op allerlei andere gebieden al aan de gang was. Ik heb de afgelopen maanden allerlei "drafts" van "memoranda of understanding" gezien over mogelijke samenwerkingen, waarvan de een overigens concreter is dan de ander. Daarbij was wel sprake van een vervelend iets: er ontbraken handtekeningen aan. Er wordt in ieder geval nog steeds gesproken en nog steeds mag niet worden uitgesloten dat er ooit iets op dit punt in Europa gebeurt. Ik denk wel dat de dramatische gebeurtenissen rondom Fokker weer eens duidelijk hebben gemaakt dat de machine in Europa niet snel genoeg opereren en dat ook de politiek vaak met de verkeerde dingen bezig is. Daarmee dreigt Europa naar mijn stellige overtuiging af en toe zijn geloofwaardigheid te verliezen. Het is moeilijk te verkopen dat wij er niet in slagen een stukje van de luchtvaartindustrie te saneren en dat wij ons tegelijkertijd wel bezighouden met de vorm van de banana. Desalniettemin zullen wij door moeten gaan.

De heer Rabbae heeft een vraag gesteld over het beschikbaar stellen van stukken. Ik heb niet de indruk dat er iets te verbergen is of dat ik iets verborgen heb over de onderhandelingen. Naar aanleiding van het gesprek dat wij afgelopen maandag hebben gehad, wordt gewerkt aan een samenvatting van het businessplan die zodanig is dat er zeer gevoelige cijfers uit zijn gehaald. Wij moeten nog kijken op welke manier die te communiceren is. Er zijn tal van andere rapporten en stukken rondom dit dossier. Ik zeg ook niet dat die niet op enigerlei wijze zijn in te zien. Er zit nog wel een ander aspect aan. De komende weken worden buitengewoon belangrijk voor Fokker. Daarbij spelen allerlei zaken een rol, zoals de waarderingen van posities, financiële belangen, de inzet van de Staat en kwalificaties van soms zelfs personen. In het licht van de risico's die kleven aan verdere verspreiding van stukken zou ik het buitengewoon riskant vinden om de kring waarin dat soort stukken bekend zijn, te vergroten, gegeven ook dat alles wat in Den Haag door meer dan zes of zeven paar ogen wordt gezien klaarblijkelijk eindigt op

de burelen van de al dan niet schrijvende pers. Dat zou dus echt rampzalig zijn.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Daarom heb ik gevraagd de stukken beschikbaar te stellen over de periode vanaf het moment waarop u niet meer aan zet bent.

Minister **Wijers**: Oké. Geen enkel probleem, hoewel er dan nog wel het vraagstuk van de vertrouwelijkheid kan opkomen, in de zin ook dat mensen er toestemming voor willen geven.

Dan kom ik te spreken over de toekomst. Ik ben het met de heer Van Dijke eens, dat de brief wat dat betreft te kort schiet. Het enige excuus dat ik daarvoor heb, is dat de ontwikkelingen per uur voortschrijden en dat er nog heel veel onzekerheden zijn. Bovendien wil ik ook niet al mijn kaarten op tafel leggen. In het proces dat zich afgelopen maandag heeft voltrokken, zijn drie fasen te onderscheiden. Gegeven het feit dat Daimler-Benz zich niet langer financieel garant wilde stellen voor Fokker, was er de vraag hoe nu verder te gaan. Er waren twee scenario's denkbaar. Een uitstel van uitstel van betaling dan wel rechtstreekse surséance. Er is een verzoek gekomen van de leiding van Fokker aan zowel Daimler-Benz als aan de Nederlandse Staat om een financieringsmodaliteit te vinden waarmee uitstel van betaling kon worden voorkomen. Wij hebben uitgebreid bekeken of dat mogelijk was. Heel snel bleek echter dat Daimler-Benz letterlijk invulling gaf aan hetgeen in de besluitvorming werd aangekondigd, namelijk "without further financial burdens". Als schuldeiser stelt men zich niet onredelijk op, maar er is geen sprake van het aangaan van verdere financiële risico's. Een en ander stond in de brief van maandagochtend en hiermee werd geanticipeerd op hetgeen er zou gebeuren.

Over dit verzoek is in het kabinet in kleine kring gesproken. In eerste instantie werd ervan uitgegaan dat Daimler-Benz aan de vraag van Fokker tegemoet zou komen. Vervolgens is bezien wat dat voor de Staat zou betekenen. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat er dan nadere eisen moesten worden gesteld. Wij hebben positief op het verzoek gereageerd, maar wel een aantal randvoorwaarden gesteld.

Echter, toen bleek dat Daimler-Benz niet bereid was om aan een aantal condities te voldoen. Dit zou betekenen dat de Staat een zeer groot financieel risico zou moeten aangaan. Al snel zou het weer gaan over dezelfde bedragen als waarover de onderhandelingen waren gevoerd, terwijl er niet veel resultaat zou zijn, want er zouden alleen schuldeisers mee worden betaald. Dat was uiteindelijk geen begaanbare weg. Gisteren is dit mee gedeeld aan de leiding van Fokker, de raad van commissarissen en de raad van bestuur.

Tegelijkertijd is gezegd dat wij altijd "in" zijn voor andere modaliteiten. Vervolgens hebben de raad van bestuur en de raad van commissarissen gisteravond mee gedeeld dat surséance is aangevraagd voor een aantal onderdelen van Fokker. Vanmorgen heb ik een uitgebreid gesprek gehad met de bewindvoerders en met het management van Fokker over de volgende fase. De centrale vraag is op welke wijze tijdens de surséance wordt omgegaan met de liquiditeitsbehoefte van de onderneming. Daarover worden constructieve gesprekken gevoerd. Er moeten technische vragen worden beantwoord, maar wij doen dit vanuit een positieve houding, omdat wij vinden dat Fokker nu rust en tijd moet hebben. De gesprekken gaan over zekerheden en termijnen. Het is duidelijk dat Daimler-Benz daar in financiële zin ± bijvoorbeeld boedelkredieten ± geen rol in speelt.

De heer Poppe heeft naar de consequenties van de surséance gevraagd. Daar is tot nu toe onnodig negatief over gedaan. Surséance is in principe goed om rust rond een onderneming te creëren. Men weet dat er tegelijk een afkoelingsperiode is gerealiseerd. Dat de vier dochters buiten de surséance zijn gebleven, betekent niet dat de samenhang van het concern verdwenen is. Voor de onderdelen die buiten de surséance blijven, is een constructie opgezet waardoor de zaak tijdelijk bij elkaar gehouden kan worden. Er is dus een vorm van toezicht.

De holding is een vraagstuk op zichzelf. Dat gaat om omvangrijke verplichtingen ten aanzien van obligatiehouders, Dasa en ook de Staat. De holding kan gezien worden als financieel mechanisme. Dan is er nog Fokker Aircraft met nog wat toeters en bellen eromheen. Fokker Aircraft zit nu in een situatie van

Wijers

rust. De vraag van het boedelkrediet richt zich met name daarop. Daarbij gaat het vooral om vragen als hoe de productie zoveel mogelijk op gang kan worden gehouden, hoe zoveel mogelijk orders kunnen worden afgewerkt en hoe kan worden voorkomen \pm in financiële zin, in fysieke zin, maar ook in mentale zin \pm dat de onderneming als een plumpudding in elkaar zakt. Daarover zijn wij in gesprek. Ik verwacht daar vanavond nog gesprekken over te voeren met de bedoeling om de buitenwereld zo snel mogelijk een signaal te kunnen geven dat er op korte termijn geen enkele reden is voor de angst dat de onderneming van surséance van betaling in een faillissement zou glijden.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Mijn vraag had betrekking op de situatie van afgelopen maandag, toen moest worden overwogen wat de beste maatregelen waren. Waarom is toen niet overwogen om een overbruggingskrediet te geven om uit de situatie van surséance van betaling te blijven?

Minister **Wijers**: Deze vraag heb ik net beantwoord.

De heer **Poppe** (SP): De situatie van surséance van betaling kan ook de richting op gaan van een faillissement. Dat is toch een negatieve situatie. Waarom is niet gekozen voor het bij elkaar houden van het concern? Waarom is toch gekozen voor de sterfhuisgedachte, dus het eraf halen van de winstgevende poten? Wat zouden de risico's zijn geweest? Moet ik denken aan miljarden, duizenden of aan miljoenen?

Minister **Wijers**: Het risico daarvan is dat de honderden miljoenen je om de oren vliegen in een periode van een paar weken, met het risico dat die honderden miljoenen, zonder dat je zekerheden kunt nemen, in de kortste keren de lucht in gaan. Naar mijn inschatting is een situatie van surséance nodig om die zaak $\overline{\text{te}}$ berhaapt op te lossen. Daarna zul je moeten proberen om weer te investeren in bepaalde activiteiten en misschien zelfs in het integrale bedrijf. Dat sluit ik helemaal niet uit. Je kunt je geld immers maar één keer uitgeven. Wij wilden voorkomen

dat wij in een niet te verdedigen situatie zouden terechtkomen. Wij wilden geen situatie creëren waarvan de voordelen ook nog omstreden zijn. Wij wilden niet zoveel geld besteden dat wij vervolgens net zoveel geld kwijt zouden zijn geweest als de inzet was van de onderhandelingen. Als ik die situatie had gecreëerd, dan hadden wij hier een andere discussie gevoerd. Dat is eigenlijk de reden. Wij hebben de risico's afgewogen en gekeken of het toch te realiseren was. Wij zagen wel degelijk ook de mogelijkheid om daar misschien in een periode van één of twee weken wat te doen. De risico's bleken toch te groot. Wij hebben het niet gedaan. Nogmaals, dat was met name omdat de andere partij niet bereid bleek om een aantal dingen voor haar rekening te nemen. Het ging bovendien om een vrij korte periode.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het ook over een overbruggingskrediet voor een korte periode. In die periode kan waarschijnlijk makkelijker en met misschien een zekerder resultaat worden gezocht naar andere deelnemers in het bedrijf.

Minister **Wijers**: Ik denk eerlijk gezegd \pm maar daarover zullen de deskundigen in het publieke debat ook over van mening verschillen \pm dat er een sterke financiële druk was komen te staan op dat proces, omdat de liquiditeitsbehoefte van de onderneming dan veel groter zou zijn. Iedere schuldeiser kan dan op de stoep staan met de eis dat er afgelost wordt. Kortom, je kunt niet de rust creëren die je wel in een situatie van surséance hebt. Dat betekent dus dat naar rato de liquiditeitsbehoefte veel groter is en ook minder goed te voorspellen is. Juist wanneer rust nodig is om partijen naar je toe te krijgen, ontstaat dan de tegenovergestelde situatie. Zeker als dan het financiële risico bij de Staat komt te liggen, is, naarmate dat risico groter wordt en het proces langer duurt, de mogelijkheid voor de Staat om nog een constructieve rol te spelen tijdens en na de surséance geleidelijkaan verdwenen als sneeuw voor de zon.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Dit antwoord lijkt mij

helder. Ik stel voor dat de minister zijn betoog vervolgt.

Minister **Wijers**: Voorzitter! Een en ander betekent dat wij nu in een proces zitten van surséance van betaling voor wat sommigen terecht het hart van de onderneming hebben genoemd. Een aantal van de dochters staat daar los van, blijft buiten de surséance. Daarmee is overigens niet gezegd dat er voor die bedrijven geen ingrepen nodig zijn. Dat is een heel andere vraag. Het antwoord daarop hangt sterk af van het verloop van de procedure. Voorlopig kunnen deze onderdelen zonder surséance en zonder, naar mijn weten, urgente financiering de eigen broek c.q. de eigen rok ophouden.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Heeft de minister na de afkoelingsperiode van de surséance van betaling wel de garantie dat de positie van Dasa als schuldeiser ongevaarlijk zou zijn?

Minister **Wijers**: Voorzitter! Ik heb in dit proces geen enkele garantie. In de eerste plaats heb ik niets te hebben, want de bewindvoerders hebben het nu voor het zeggen. In de tweede plaats zitten wij in een proces dat buitengewoon complex is, met grote onzekerheden, waarbij ik niet onnodige hoop wil wekken, want dat zou ook een verkeerd signaal zijn. Bij dit proces zal de inzet van de overheid maximaal zijn, vanuit haar betrokkenheid bij de Nederlandse luchtvaartindustrie en Fokker. Wij zullen kijken hoe wij zoveel mogelijk overeind kunnen houden. Als het aan mij ligt, gebeurt dit bij voorkeur integraal. Lukt dit niet, dan met zo groot mogelijke stukken.

Door velen is de vraag gesteld hoeveel wij ervoor over hebben. Deze vraag kan ik onmogelijk beantwoorden. Dan krijg je precies de discussie die wij aan het begin van dit debat hadden. Dan zijn de vragen: wat is de omvang van dit deel van de onderneming of van de hele onderneming; wat voor perspectief is er; hoe zeker is dat; welke werkgelegenheid blijft er over; wat is het commitment van private aandeelhouders; in welke vorm praten wij erover; hebben wij het over technologiesteun, achtergestelde leningen of over aandelen. Kortom, deze dingen zullen van

Wijers

geval tot geval moeten worden bekeken.

Daarbij zal steeds opnieuw een zakelijke afweging worden gemaakt, om de heer Van Walsem na te spreken. Ik bestrijd dat een zakelijke houding een harteloze houding is. Je moet zakelijk kijken naar dit soort vraagstukken. Als je niet in zakelijke termen kijkt naar het perspectief, creëer je een situatie waarbij je je later nog harteloziger moet opstellen.

Laat er geen misverstand over bestaan, mijn hart ligt bij Fokker en bij haar mensen. Ik zal mij de komende dagen en weken maximaal inzetten om te zorgen dat wij zoveel mogelijk kunnen bereiken, als dat nodig is ten detrimente van andere dossiers. Wat dit betreft gelden er voor mij weinig beperkingen. Opnieuw moeten wij ons realiseren dat de onderneming in een buitengewoon precarie situatie terecht is gekomen, waarbij valse hoop wekken ook heel gevaarlijk is. Ik wil geen hoop wekken, maar ik wil hier een diep doorvoelde inspanningsverplichting uitspreken namens het kabinet, om te kijken hoe wij de komende weken, niet alleen in surseance maar ook na surseance, zo goed mogelijk door kunnen gaan met datgene waar velen van ons zich mee identificeren.

De **voorzitter**: De spreektijden in tweede termijn zijn maximaal een derde van die in eerste termijn.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor de buitengewoon uitvoerige beantwoording van de gestelde vragen en opmerkingen. Voor mijn fractie staat vast dat de minister namens het kabinet een inspanning heeft verricht om te proberen in overleg met Dasa tot een oplossing voor de problemen te komen. Wij moeten vaststellen dat dit jammer genoeg niet is gelukt. Ik ga ervan uit dat de minister zich zal inspannen om de komende tijd datgene mogelijk te maken wat ons allen bezighoudt: hoe kunnen wij een zo groot mogelijke garantie geven voor een zo groot mogelijk deel van het bedrijf Fokker, wat in ons aller belang is. De minister toonde zijn inzet en bracht deze tot uitdrukking met de zinsnede "mijn hart ligt bij Fokker".

Hieraan gekoppeld is er een vraag nog niet helemaal beantwoord. Hoe kunnen wij de positie van Dasa op dit moment concreet inschatten? Ik denk dat het wel aardig zou zijn, als de minister enige indicatie zou kunnen geven of er garanties zijn dat de vliegtuigen die nu op de lijn staan, op een normale wijze afgehandeld kunnen worden. Zijn er leasecontracten waar afnemende maatschappijen op rekenen? Is daarvoor een garantie getroffen, zodat een zo groot mogelijk deel van het kernbedrijf door kan gaan? Hoe ziet de minister de bereidheid van Dasa om zich al dan niet als preferente schuldeiser op te stellen, en om werkelijk tot een constructieve bijdrage te komen, zoals zij hebben toegezegd om het bedrijf Fokker zoveel mogelijk overeind te houden. Dat lijkt mij uiteindelijk ook in het belang van Dasa te zijn.

Nogmaals, ik ben behoorlijk tevreden. Ik hoop dat wij de minister over een paar weken weer kunnen spreken, met een goed resultaat.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Ik kan het heel kort houden. De minister heeft mij over het algemeen overtuigd van zijn inzet. Alleen op één punt ben ik allerminst overtuigd, namelijk als het gaat om het blijven vasthouden aan de eis van Europees perspectief, terwijl je eigenlijk weet dat dat niet haalbaar is. Dat was ook de constatering van de minister. Ik hoop dat hij dat goed kan maken, niet alleen met woorden in zijn beantwoording in tweede termijn, maar ook in zijn inzet om van Fokker iets goeds te behouden.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik wil graag de minister dankzeggen voor zijn beantwoording. Die beantwoording was in hoge mate overtuigend rond de beslissende momenten en afwegingen. Uiteraard zal het dossier nog in zijn totaliteit, als er een afloop zal zijn, als de bemoeienis van de overheid ophoudt, kunnen komen voor te liggen, maar voor dit moment is dat de conclusie van de SGP-fractie.

Inderdaad, een zakelijke houding is niet te kwalificeren als een harteloze houding. Ik vind dat het engagement

van de minister ook hier en daar uitdrukkelijk doorklonk. Dat geldt ook voor de daarbij blootgekomen emoties. En zo is het bij ons allemaal, lettend op de belangen en de gevolgen voor mensen die zich inzetten en de gezinnen op de achtergrond daarvan.

Ik ben het ook met de minister eens als hij zegt: ik zal mij tot het uiterste geven om daar waar de overheidsbemoeienis relevant is, het proces van het vinden van geloofwaardige oplossingen te bevorderen, waaraan een prijskaartje hangt, en daarvan niet de marges bloot te leggen. Dat heb ik in eerste termijn ook gezegd. De minister zal zich dat herinneren. Dat lijkt mij een uiterst verstandige houding.

Het spreekt voor mij vanzelf dat de minister de Kamer op de hoogte zal willen houden van de voortgang van het proces. Ik heb in eerste termijn om een toezegging op dat punt gevraagd. Hij is daar nog niet echt op ingegaan, maar dat zal hij wellicht willen expliciteren. Impliciet heb ik dat echter wel zo verstaan. Het is goed dat wij elkaar begeleiden en vasthouden, want het kan inderdaad op enig moment gaan om bestemming van algemene middelen waar wij nu een keer ook een integrale verantwoordelijkheid hebben. Dat is dan ook die tweeslag in het optreden van de minister. Enerzijds is er natuurlijk de industriepolitiek, het in gang houden van een bedrijf om allerlei redenen, niet in de laatste plaats om de mensen die er werken en zich daarvoor hebben ingezet. Maar anderzijds is er natuurlijk het belang van de algemene middelen en de besteding daarvan. Tegenover de belastingbetaler hebben wij daar ook een verantwoordelijkheid.

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Ik dank de minister voor zijn breedvoerige motivatie en toelichting. Helaas is mijn conclusie dat de minister in een onoverzichtelijke, moeilijke positie terecht zal komen in verband met het algemeen vermoeden dat Fokker door een financiële truc van het wereldkapitaal uiteindelijk ten onder zal gaan. Ondanks dit vermeende feit wens ik Fokker succes voor overleving toe.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer

Van Dijke

de voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording van de door onze fracties gestelde vragen. Hoewel dit Obligaat klinkt, is het allerminst zo bedoeld.

Mij resten geen vragen meer anders dan deze. Wij zijn in het toegroeien naar dit debat in de afgelopen periode door de minister uitvoerig geïnformeerd in een vertrouwelijk overleg. Ik heb gevraagd of de minister in het vervolg van dit traject op een soortgelijke wijze met de Kamer kan blijven communiceren, zodat wij niet alleen op de hoogte blijven, maar ± in aansluiting op de woorden van de heer Van der Vlies ± elkaar ook een beetje kunnen vasthouden. Op die manier kunnen wij het proces meemaken, kunnen wij voelen of het loopt zoals het lopen moet en kunnen wij, als het dan fout gaat, meemaken waar het dan fout gaat. Dat lijkt mij een interessante route.

De minister heeft in zijn beantwoording onderlijnd wat wij in onze eerste termijn hebben gezegd, namelijk dat wij ervan overtuigd zijn dat deze minister adequaat heeft gereageerd op de moeilijke situatie die hij aantrof ten aanzien van de onderhandelingen. Wij zullen dan ook zeker geen wantrouwen over dat proces uitspreken. Integendeel: wij hebben er vertrouwen in dat het goed is gegaan. Meer valt er op dit moment niet te zeggen, behalve dat wij hopen dat het voor de toekomst een opening biedt om te redden wat er te redden valt. Dat is een beetje een negatieve term, maar de inzet moet zijn om de werkgelegenheid in elk geval optimaal in stand te houden en Fokker ± ik zeg het maar zoals ik het beleef ± voor Nederland te behouden.

□

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Uiteindelijk is er gekozen voor een onbeheersbaar scenario ten aanzien van Fokker. Ik betreur dat. Ik kijk in de eerste plaats naar de toekomst en ik weet dat er een liquiditeitsbehoefte zal zijn bij de bewindvoerders om te redden wat er te redden is. Ik vraag de minister om daar maximaal aan te willen voldoen, om ook de Kamer daarbij te willen betrekken en om ± dat heeft hij ook niet uitgesloten ± de integrale doorstart van de hele onderneming als uitgangspunt te nemen.

Ik kom niet terug op de verhouding tussen Fokker en Dasa. Ik vind dat de Duitsers tot op dit ogenblik aan hun verplichtingen hebben voldaan, los van de onderhandelingen.

Ik ben verbaasd over het feit dat het business-plan kennelijk toch niet het onomstreden uitgangspunt is geweest. Ik verklaar daaruit een deel van de ontstane problemen. Onverenigbaar blijven voor mij de opmerking van de minister, die ik uiteraard voor waar aanneem, en de uitspraak van de heer Bischoff dat er in de laatste fase uiteindelijk geen concrete bedragen zijn genoemd. Slechts één van beide partijen kan gelijk hebben; de toekomst zal uitwijzen welke.

Ik heb kanttekeningen geplaatst bij de mission impossible, een Europese oplossing voor een industrie die zelf sterk moet zijn om daar zelfs maar aan te kunnen werken. Ik neem het het kabinet kwalijk dat dat al die tijd een rol heeft gespeeld.

Mijn slotopmerking en eindwaardering: ik begrijp dat de minister voorzichtig is geweest in zijn financiële opstelling, maar dat hij, ondanks zoveel betrokkenen uit de vakbeweging en de industriebonden en ondanks alle betrokkenen en luchtvaartdeskundigen bij de relatief zwakke industriële basis van dit land toch besloten heeft ± ondanks de bedragen ± om deze keuze te maken, krijgt bij ons de handen niet op elkaar. Ik denk dat wij deze beslissing op termijn met elkaar zullen betreuren.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Wij hebben hier de hele middag niet voor niets zitten praten. U hebt buiten deze Kamer ontzettend veel uitlatingen gedaan.

De heer **Mateman** (CDA): Ik heb hier in de Kamer precies hetzelfde gezegd, mijnheer Van Gelder.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik wilde net zeggen: voor een deel heeft u die uitlatingen hier herhaald.

De heer **Mateman** (CDA): Helemaal; niet ten dele, maar helemaal.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Maar het moet toch ook een keer tot u kunnen doordringen dat als een een bedrijf uiteindelijk zegt dat het aanbod dat het van de Nederlandse overheid wil of de vraag die het aan

de Nederlandse overheid voorlegt een bedrag van ongeveer 3 mld. betreft, de Nederlandse overheid het recht kan hebben om te zeggen: nee, dat gaat mij te ver. U kunt dan niet blijven volhouden dat de Nederlandse overheid zich slecht heeft opgesteld. U hebt immers ook gezegd dat het bedrag veel te hoog was. Wees dan gewoon zo eerlijk om toe te geven dat de twee dingen die u voortdurend uitstraalt, niet met elkaar te verenigen zijn. Zeg dan gewoon eerlijk: Nederlandse regering, tot nu toe ben je best redelijk bezig geweest ± ik zeg het even populair, want zo wilt u het vaak uitgedrukt zien ± en ik ga ervan uit dat je op dezelfde weg doorgaat. Dan kunnen wij elkaar straks weer zien, hopelijk met een goed resultaat.

De heer **Mateman** (CDA): Dat laatste hoop ik ook. Ik vind dat je de onderhandelingen tot dusverre aan het eindresultaat moet meten. Het eindresultaat is dat één van de leidinggevende luchtvaartbedrijven in Europa op dit ogenblik in dit land op zijn achterwerk ligt en moet proberen om te overleven. Dat kan geen resultaat zijn waar u blij mee bent en waar ik blij mee ben. Klopt dat?

De heer **Van Gelder** (PvdA): U geeft daarmee dus aan...

De heer **Mateman** (CDA): Ik stel een vraag: bent u het eens met de conclusie dat dat niet had mogen gebeuren?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Ik geef mijn antwoord: u geeft daarmee dus aan dat de Nederlandse regering een blanco cheque had moeten uitschrijven.

De heer **Mateman** (CDA): Nee, u wilt de keuzen hier voor mij bepalen. Ik heb gezegd dat er een business-plan ligt; daarin had het Nederlandse kabinet een bepaalde rol te vervullen. Ik geef u het recht om dat, ter wille van coalitieverhouding of inschatting, niet te willen doen. Dat mag allemaal en u mag mij niet de inschatting ontnemen dat ik het belangrijk genoeg vind dat Nederland een rol blijft meespelen en dat wij verder hadden moeten gaan dan het kabinet gedaan heeft. Daarmee ben ik niet minder te goeder trouw dan u. Ik beschuldig u er niet van dat u minder boodschap hebt aan

Mateman

werkgelegenheid dan ik. Dat is mij te goedkoop, maar het omgekeerde laat ik mij ook niet aanleunen. Het is mijn reële afweging dat dit niet had mogen gebeuren.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Mijn eerste opmerking was dat wij hier vanmiddag niet voor niets hebben gepraat. Ik hoop dat de heer Mateman af en toe opmerkingen tot zich kan laten doordringen.

Er staan mij steeds twee zaken voor ogen. Ten eerste heeft de Nederlandse overheid zich ingespannen om een resultaat te behalen en dat heeft een bod opgeleverd, maar dat had ook in de ogen van de heer Mateman geen 3 mld. mogen zijn. Ten tweede lag er de uitspraak van het wereldbepaalde bedrijf Daimler-Benz, dat de bijdrage die het aan de Nederlandse overheid heeft gevraagd een absoluut minimum was. Die twee dingen zijn niet verenigen.

In dat kader moet u, mijnheer Mateman, eens een stelling durven betrekken. Je kiest voor de aanpak van de Duitsers, die dan blijkbaar gerechtigd zijn om aan de Nederlandse overheid een bedrag van 3 mld. te vragen, of je kiest voor een afweging in Nederlands belang. Als u die niet wilt maken en de onzekerheid wilt laten voortbestaan, is dat uw verantwoordelijkheid. Maar dan moet u niet de Nederlandse overheid blijven confronteren met stellingen die u zelf niet met elkaar in verband kunt brengen.

De heer **Mateman** (CDA): Het punt is dat zelfs over de vraag hoe het in de onderhandelingen is gelopen, geen eensgezindheid bestaat. Er ligt het antwoord van de minister en er is datgene wat de Duitsers zeggen. Het is de vraag wie er in beweging is gekomen voor welke bedragen. Ik zeg niet dat de Nederlandse overheid het hele bedrag voor haar rekening had moeten nemen, maar er had een proces op gang moeten komen.

Waarom zou ik de Duitse positie moeten overnemen, mijnheer Van Gelder?! Ik constateer dat het niet gelukt is om Fokker overeind te houden en ik wil daarbij verder gaan dan u wilt gaan. U hebt de gulden belangrijker gevonden dan de werkgelegenheid. U moet mij hier niet op hoge toon ter verantwoording roepen en zeggen dat ik de Duitse positie overneem. Wat is er terechtgekomen van het beroep dat

de FNV, het CNV en de ondernemingsraden op u hebben gedaan? U hebt dat naast u neergelegd. Dat is toch het verhaal?!

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Ik wil graag op een normale manier communiceren met de regering. De heer Mateman zegt zelfs op dit moment dat hij niet het hele bedrag voor zijn rekening had willen nemen; dat is het thema waar het om draait. De Nederlandse overheid had te maken met een tegenspeler die maar één ding deed, namelijk haar voorhouden dat ze Fokker in stand kon houden door 3 mld. op tafel te leggen. De overheid zei mijns inziens terecht: dat is een brug te ver. En dat is het voor u, mijnheer Mateman, blijkbaar ook. Accepteer dan eens, in vredesnaam, dat hier een conflict ligt dat niet op te lossen is. U erkent eigenlijk impliciet ook dat de Nederlandse regering zich verantwoordelijk heeft opgesteld. Je kunt geen onzekere werkgelegenheid kopen tegen een bedrag van 3 mld.

De heer **Mateman** (CDA): Ik heb nog steeds niet gezegd, mijnheer Van Gelder, dat het kabinet zich onverantwoordelijk heeft opgesteld. Ik constateer dat de lezingen van het kabinet en van de Duitse onderhandelingspartij uit elkaar lopen. Zelfs waar het om de feiten gaat, namelijk de bedragen die zijn genoemd, heeft men kennelijk langs elkaar heen gesproken. En dat wil ik best eens uitgezocht hebben.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Voorzitter! Wij zijn hier in het Nederlandse parlement, en op dit moment is de heer Mateman in staat om alle vragen te stellen aan de regering die hij wil stellen. Het is altijd buitengewoon interessant om met allerlei krantekoppen te komen, maar hij vraagt aan deze minister van Economische Zaken, wat namens het kabinet zijn instelling is geweest. Als de minister zegt dat hij tot het laatste moment geprobeerd heeft, via een inzet van de Nederlandse regering, te proberen om Dasa te bewegen over de brug te komen, heeft de heer Mateman dat te accepteren. Als hij dat niet wil, moet hij een concrete uitspraak vragen. Aan dit soort vage gedoe hebben wij geen bal. Daar hebben de betrokken mensen niets aan en daar

hebben wij ook met elkaar niets aan voor de toekomst.

De heer **Mateman** (CDA): Waar het mij voor de toekomst om gaat is geen discussie om terug te kijken naar het verleden. Het gaat mij om het uitspreken van de maximale bereidheid, als er geld nodig is, om bij te dragen aan een oplossing. De heer Wijers zegt dat hij daar toch maar een matig bedrag voor beschikbaar heeft. De heer Van Gelder zal dus de mensen opnieuw in de steek laten, zoals hij dat tot dusver ook heeft gedaan.

De heer **Van Gelder** (PvdA): Wij laten niemand in de steek!

De heer **Mateman** (CDA): Nee? Wat is dan het probleem?

De heer **Van Gelder** (PvdA): Maar ik zeg wel tevoren wat het ons waard kan en mag zijn, in relatie met alle problemen waar wij in dit land voor staan.

De heer **Mateman** (CDA): En dat was geen maximale werkgelegenheid?!

De heer **Van Gelder** (PvdA): Daarom hebben wij en heeft de hele coalitie tegen de minister en de regering gezegd: het mag je wat waard zijn om de werkgelegenheid in stand te houden, maar dan wel onder een aantal condities.

De heer **Mateman** (CDA): Juist!

De heer **Van Gelder** (PvdA): En ook u geeft toe dat die conditie van 3 mld. te ruim is. Geeft u dan ook toe dat er een conflict met het Daimler-Benz-concern bestaat, want dat heeft blijkbaar gezegd: 3 mld. en "that's it". U wilt de onzekerheid en allerlei vage verhalen voortzetten. Goed! Voorzitter! Ik hou ermee op. Wij komen toch niet echt nader tot elkaar, heb ik de indruk.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter! Ik wil graag op een gewone toon proberen even precies de positie van de heer Mateman te vinden.

U hebt, meen ik, bij herhaling gezegd dat het kabinet en de minister zich onvoldoende hebben ingezet. "Volstrekt onvoldoende", zijn uw woorden geweest. Moeten wij die nu toch echt ontdoen van de klankkleur die dat toch een beetje

Mateman

heeft gekregen, ook in mijn perceptie, van "onverantwoord bezig geweest te zijn"? Die term viel net. Is dat voor u iets anders? Als dat niet zo is, refereer ik toch ook aan wat u in de media heeft gezegd. U heeft de suggestie opgehouden dat er wel een motie van afkeuring zou kunnen komen.

De heer **Mateman** (CDA): Nee.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ja, de citaten zijn juist geleverd. Die staan vast.

De heer **Mateman** (CDA): Ik constateer dat er geen overeenstemming is bereikt. Ik constateer dat de beide lezingen tegenover elkaar staan. In elk geval staat vast, ook zonder dat ik het antwoord op deze vraag exact ken, dat de Duitsers geen enkele substantiële beweging hebben gemaakt. Dit is een algemeen debat, waarin de regering verantwoording aflegt over het beleid. Ik heb geen enkele behoefte om dat beleid af te keuren. Integendeel. Het gaat niet om een zwartepietenspel. Het gaat erom ± en dan staan wij ook achter de minister ± hem steun te geven om een oplossing te bereiken voor al hetgeen hem nu nog te wachten staat.

Maar als u mij vraagt of ik tevreden ben over het eindresultaat, is het antwoord "nee". Als je zo'n prachtige vliegtuigindustrie zoals er op dit ogenblik is, in zo'n situatie brengt, wie kan daar dan tevreden over zijn? Ik in elk geval niet.

□

De heer **Van Walsem** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik dank uiteraard de minister voor zijn bevredigende beantwoording. Wij hebben nooit getwijfeld ± dat is vanmiddag ook weer duidelijk tot uitdrukking gekomen ± aan de inzet van de minister en aan zijn geloof dat er onder goede voorwaarden een toekomst voor Fokker zou kunnen zijn. Alleen de voorwaarden moeten worden ingevuld. Ik heb er vertrouwen in dat de minister ook zijn uiterste best zal doen om dit tot een goed einde te brengen, maar niet tot elke prijs. Er blijft dus voorlopig nog onzekerheid.

Van de stellingname van de heer Mateman in dit debat en er voor vind ik dat wanneer wij die zouden

volgen, de werkgelegenheid op de lange termijn nog veel slechter zou worden dan nu al het geval is. Ik vind het buitengewoon dubbelhartig. De woorden die hij buiten de Kamer heeft gebruikt, die hij binnenskamers qua volume wel herhaalt maar niet qua tekst, namelijk dat hij het afkeurt, dat hij met een motie van afkeuring komt en dat het een miskleun is...

De heer **Mateman** (CDA): Ik heb nooit de term "motie van afkeuring" in de mond genomen, mijnheer Van Walsem. Welk citaat is dat van mij bij een debat als dit? Wat een flauwekul zou het bovendien zijn om hier te gaan zwartepieten?

De heer **Van Walsem** (D66): Ik vind wel dat iemand gehouden is aan wat hij buiten de Kamer zegt. Als hij dat in de Kamer absoluut niet kan waarmaken, vind ik dat ik het recht heb om hem daarmee te confronteren.

De heer **Mateman** (CDA): U vindt dat u het recht heeft om dat mij voor te schrijven. Dat is mij duidelijk.

De heer **Van Walsem** (D66): Nee, ik schrijf niets voor. Ik heb als parlementariër wel het recht om mijn medeparlementariërs te confronteren met hun eigen uitspraken. Dat u er niet uitkomt, kan ik mij goed voorstellen, want u gaat natuurlijk gewoon af. Het is in het TROS/EO-programma Twee Vandaag, om 18.15 uur, op 22 januari. De heer Mateman komt uit het besloten overleg en begint te zeggen: "Hier is misgekleund." Vraag: "Gaat u dat officieel afkeuren met een motie?". Antwoord: "Ik kan niet anders." Dat zijn de woorden van de heer Mateman. Die heb ik vanmiddag gelukkig niet meer gehoord. Ik had het wat ruiterlijker gevonden als hij had gezegd dat de minister hem zo heeft beantwoord dat hij daaraan geen behoefte heeft gehad. Dat zou klasse zijn geweest!

□

De heer **Remkes** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ook namens de VVD-fractie dank voor de uitvoerige beantwoording door de minister. Die antwoorden hebben nog eens een duidelijke streep gezet onder de voorlopige indruk van mijn fractie dat er buitengewoon zorgvuldig en

afgewogen is gehandeld. Ik ben ook blij dat in deze plenaire openbare vergadering een aantal dingen nog nader uit de doeken gedaan konden worden.

Toen de minister het beeld schetste van het verloop van de onderhandelingen, kwam mij een brief in mijn herinnering, die ik een paar dagen geleden kreeg. Die brief handelde over het cultuurverschil in onderhandelingen tussen de Duitsers en de Nederlanders. Onze traditie als handelsnatie is wat meer de traditie van wat je plat zou kunnen noemen ± en de minister weet dan wel waar ik het over heb ± de traditie van de Zuidlaarder markt, terwijl de Duitsers kennelijk een wat andere handelwijze hebben. Dat beeld komt merkwaardigerwijze overeen met het beeld van de afgelopen maanden, dat de minister schetste.

Voorzitter! Ik wil eveneens de ervaringen van de minister met de Europese Commissie onderstrepen. Ik had die indruk al, maar het is natuurlijk buitengewoon merkwaardig dat bij dit belangrijke onderwerp, dat ook niet een probleem is van gisteren of vandaag, maar dat ook al eergisteren speelde, de Europese commissaris een dergelijke aansporing van de minister nodig heeft om hiermee aan de slag te gaan. Misschien kunnen wij ook in een ander verband in een wat breder kader eens bij dit onderwerp stil staan.

Voorzitter! Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag over de obligatiehouders. Voor zover dat mogelijk is, krijg ik daarop graag een antwoord.

Voorzitter! Ik heb de heer Mateman in tweede termijn twee dingen horen beweren. In de eerste plaats betreurde hij het dat er gekozen is voor een onbeheerst scenario alsof dat een bewuste keuze van het kabinet geweest zou zijn. Ik neem daar aanstoot aan. In de tweede plaats heeft hij er geen enkele behoefte aan om dat af te keuren. Welnu, als de heer Mateman constateert dat welbewust door dit kabinet gekozen is voor een scenario waarvan de resultaten hem op deze manier niet zouden bevallen, dient hij politiek gesproken maar ~~aan~~ te doen.

De heer **Mateman** (CDA): En dat is?

De heer **Remkes** (VVD): Inderdaad! Een motie van afkeuring indienen!

Remkes

De heer **Mateman** (CDA): En die gaat u ook steunen, begrijp ik, met de meerderheid die u hier hebt? U begint het langzamerhand al kwalijk te nemen als de oppositie ertoe überhaupt vragen stelt, laat staan dat u uitspraken van ons ondersteunt!

De heer **Remkes** (VVD): Nee, voorzitter! Ik neem het de heer Mateman niet kwalijk dat hij vragen stelt. Ik neem het hem ook niet kwalijk, dat hij kritiek heeft.

De heer **Mateman** (CDA): Maar dat hij een mening heeft!

De heer **Remkes** (VVD): Daar is allemaal helemaal niets mis mee! Maar wat ik wel van een serieuze fractie als die van het CDA verwacht, is dat hier een bestendige, consistente politieke lijn wordt neergezet. En dat neem ik de heer Mateman kwalijk!

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mag ik de heer Remkes vragen om over Fokker verder te gaan!

De heer **Remkes** (VVD): Daar ging het over! Het ging over de politieke conclusies die uit dit debat te trekken zijn. Ik wens de minister veel succes met de stappen die de komende weken gezet moeten worden.

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Mag ik de heer Remkes tenslotte een vraag stellen?

De **voorzitter**: Nee, niet ten slotte. U heeft niet het laatste woord! U heeft ernaar zin voor een vraag!

De heer **Hendriks**: In die context bedoelde ik dat niet! Vindt de heer Remkes het niet veel beter om met ons nog eens de discussie aan te gaan over de werkelijke achtergrond ± wat ik zojuist heb gezegd ± van dit hele probleem en niet een collega zo te benaderen zoals hij zojuist heeft gedaan? Dat vindt ik toch wel een beetje te gering!

De heer **Remkes** (VVD): Ik dacht dat we hier de hele middag bezig waren om over dat thema te praten. De heer Hendriks is dus volop aan zijn trekken kunnen komen. Mij gaat het er aan het slot van dit debat om even politiek helder te maken wat de verschillende posities zijn. Daar dient dit debat toe!

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik wil allereerst vaststellen, dat het CDA en de PvdA verantwoordelijk zijn voor het driejarige Dasa/Fokker-avontuur.

Ik heb ernaar een nieuwe vraag en nog een vraag die niet beantwoord is. Vanmorgen stond in Die Welt een artikel over een diner gisteravond in de Ridderzaal, waar de minister van buitenlandse zaken van Indonesië, Alatas, aanwezig was. Am Rande des Treffens zou daar ook de bedrijfsleiding van Fokker zijn aangeschoven. Mijn vraag is: waarover spraken zij?

Voorzitter! Is het kabinet bereid om te investeren in Fokker om daarmee een mogelijke samenwerking met een ander bedrijf te ondersteunen? Ik bedoel dan investeren met zeggenschap.

Mijn laatste vraag betreft de rechten van het personeel. Ik vind het een beetje treurig dat de minister op dit belangrijke aspect geen antwoord heeft gegeven. Dat moet hij alsnog doen. Het gaat om het verlies van geld in leningen door het personeel aan het bedrijf verstrekt, om het verlies van pensioenrechten, het verlies van VUT-rechten en het verlies van een sociaal plan. Staat de regering garant voor deze rechten of niet?

□

De heer **Zonneveld** (CD): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ook enkele van onze vragen zijn onbeantwoord gebleven. Dat betreft met name onze vraag over de obligaties. Ontwikkelt het kabinet plannen om die werknemers die in het bezit zijn van obligaties en deze mogelijk moeten gaan volstorten bij een eventueel faillissement, enigszins tegemoet te komen?

Verder hebben wij gevraagd of het kabinet werkt aan een sociaal plan, een beter plan dan destijds bij Daf is geïntroduceerd.

Op onze vraag of de dochterondernemingen mogelijk in de financiële problemen komen nu betalingen uitblijven, zegt de minister dat deze zonder urgente financiering kunnen doorgaan. De vraag was echter: komen die dochterondernemingen in de problemen bij uitblijven van betalingen van het moederbedrijf?

□

De heer **Boogaard** (groep-Nijpels): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor zijn uitgebreide toelichting. Ook ik heb een vraag gesteld over de werkgelegenheid en de minister verzocht zijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid hierbij te betrekken. De bewindvoerder die nu is aangesteld bij Fokker is dezelfde als destijds bij Daf. Men zal zich ongetwijfeld herinneren dat de afwikkeling van die zaken en met name het sociale plan niet de schoonheidsprijs heeft gekregen. Vandaar mijn vragen over een sociaal plan. Ik maak mij daarover zorgen, met name ten aanzien van oudere werknemers. Die zijn bij Daf enigszins de dupe geworden.

□

Minister **Wijers**: Voorzitter! Ik dank de afgevaardigden voor hun inbreng in tweede termijn en voor de steun, die althans algemeen is uitgesproken, voor de lijn die het kabinet heeft gekozen in dezen. Ik heb inderdaad een aantal vragen laten liggen. Ik zal proberen deze nu te beantwoorden.

Dat betreft allereerst de vraag van de heer Van Gelder, wat nu eigenlijk de positie van Dasa is. Naar mijn mening kun je de positie van Dasa samenvatten als die van een grote schuldeiser die zich, als welwillendheid mogelijkerwijs in haar belang is, welwillend zal opstellen, doch verder niets zal doen om financiële verplichtingen aan te gaan in welke vorm dan ook. Dat betekent ook, dat wij moeten afwachten wat die constructieve houding verder zal gaan betekenen. Ik kan dat niet overzien. De bewindvoerders zijn druk bezig alle dwarsverbanden tussen de verschillende juridische verhoudingen in kaart te brengen en te bekijken wat de verplichtingen zijn. Er is in ieder geval sprake van een aantal hele grote verplichtingen in de holding, maar ook tussen de werkmaatschappijen, inclusief degenen die nu buiten de surséance zitten. Dat wordt nu allemaal in kaart gebracht. Het is in ieder geval een redelijk gecompliceerde positie. Ik verwacht dat Dasa zich, gegeven haar positie, niet "onconstructief" zal opstellen. Tegelijkertijd verwacht ik dat zij zich primair laat leiden door haar belangen. Er zitten overigens in een aantal situaties tegenstrijdigheden. Dat wil ik wel erkennen. Als je

Wijers

een leasevloot van 1,5 mld. hebt, zit er een zeker belang in dat Fokker blijft bestaan. Immers, de waarde van vliegtuigen in lease neemt natuurlijk af als een onderneming verdwijnt. Dat staat dan nog los van de vraag of de leasecontracten als zodanig ook in de zin van servers verder worden uitgediend. Ik denk dat daarvoor hoe dan ook voorzieningen zullen worden getroffen, omdat het op zichzelf een attractieve business is, als ik het zo zakelijk mag zeggen. Het is meer de vraag: wie doet dat? Maar ik denk dat er door de manier waarop nu wordt gewerkt vanuit Fokker maximale condities worden geschapen om de verplichtingen zo goed mogelijk na te komen. Dat is natuurlijk essentieel in dit proces.

De heer Van Gelder heeft een vraag gesteld over de afbouw van de vliegtuigen. Garanties kan ik nu niet geven. Garanties hangen heel erg af van het boedelkrediet en van de vraag in hoeverre verschillende partijen, toeleveranciers, zich in het hele traject zullen opstellen. Ik ga er opnieuw van uit dat veel partijen er belang bij hebben, als zij zelf nog iets van een perspectief zien, om de onderneming zoveel mogelijk draaiende te houden. Natuurlijk komen er dan allerlei vragen. Niemand zal in deze fase nieuwe producten afleveren die nodig zijn voor het afbouwen van vliegtuigen, zonder dat daar contante betaling tegenover staat. Maar het voordeel van de surséance van betaling is natuurlijk wel dat uitstaande verplichtingen niet direct opeisbaar zijn. En dat helpt ontzettend. Het spijt mij dat ik daarover niet specifiek kan zijn. Maar zo schat ik de situatie nu ongeveer in. Ik zal er het mijne aan doen, zowel in de contacten met Dasa als in de contacten met de Duitse overheid, dat Dasa zich zo constructief mogelijk opstelt.

Ik heb inderdaad noch aan de heer Van der Vlies noch aan de heer Van Dijke een antwoord gegeven op de vraag wat mijn voorstel zou zijn hoe de komende weken met elkaar om te gaan. Ik ben het volstrekt eens met hun suggestie om daarbij de procedure te volgen die wij tot nu toe in het project hebben gevolgd, waarbij de intensiteit overigens wat zal toenemen. Wij hebben het over een proces van weken en niet van vele maanden. Ik zeg dat graag toe. Ik vind het ook essentieel om een goede discussie met elkaar te

kunnen blijven voeren en om de Kamer in staat te stellen te reageren op de vele contacten die zij heeft en de vele verzoeken die haar bereiken.

Voorzitter! Dan kom ik bij de heer Mateman. Ik denk dat het niet past om de discussie nog een keer helemaal over te doen. Ik kan mij wel vinden in de positie die de heren Van Gelder en Van Walsem hebben ingenomen. Het ontbreekt mij ook aan het vermogen om mij voor te stellen dat er aan de ene kant meer beweging had moeten zijn en dat wij aan de andere kant in de buurt hadden moeten komen van een "bare minimum". Dat kan ik niet combineren. Dat is ook het eigenaardige in de positie van de Duitsers. Aan de ene kant zit er een stil verwijt dat de Nederlandse Staat niet heeft bewogen. Aan de andere kant zegt men tegelijkertijd: wij zijn geen "horsetrader", wat wij hebben gezegd, is "bare minimum". Daar zit een hoogst eigenaardige strijdigheid in die ik ook niet kan uitleggen. In ieder geval zijn er behalve de vertegenwoordigers van Dasa ook in deze Kamer mensen die het met elkaar kunnen verenigen. Ik hoor daar niet toe.

Ik wil een misverstand wegnemen, voorzitter. Het feit dat de lezingen over de discussie van vrijdag met elkaar verschillen, is volstrekt irrelevant in deze discussie. Of er door het kabinet al dan niet een bedrag of een indicatie van een bedrag is genoemd, doet hier volstrekt niet ter zake, tenzij het bedrag precies het "bare minimum" van Dasa was. Daarvan zegt ook de heer Mateman dat het buiten proportie zou zijn geweest. Dus dat is niet ter zake.

De heer Mateman (CDA): Het is in zekere zin ter zake. Het gaat mij om de vraag wie er gelijk heeft. De teksten spreken elkaar tegen. U heeft terecht gezegd: als wij in beweging komen, willen wij dat de andere partij substantieel ook wat doet. Het is dan ook interessant dat het voorstel iets substantieels inhoudt. Er is in de publiciteit gezegd dat u een concreet bedrag genoemd hebt. Nu zeggen de Duitsers: er is nul, helemaal niks genoemd. Misschien is gezegd: wij willen wel wat. Maar dat is iets anders dan dat u een bedrag hebt genoemd. Mijn concrete vraag is: is er een bedrag genoemd of is alleen de intentie uitgesproken? Wie heeft er nu gelijk?

Minister Wijers: Dat antwoord heb ik u gegeven. Ik wil het wel herhalen, maar het wordt ook keurig in het verslag van deze discussie opgenomen.

De heer Mateman (CDA): Daar twijfel ik niet aan.

Minister Wijers: Ik heb al gezegd dat ik het bedrag hier niet noem. Ik sluit niet uit dat de Duitsers het vergeten zijn in de emoties van het gesprek, want die gierden door de kamer. Nogmaals, dit laat onverlet dat het niet met elkaar te verenigen is dat je enerzijds uitgaat van een "bare minimum" en dat je anderzijds de andere partij verwijt dat zij niet of te laat zou hebben bewogen. Ik ben niet in staat om dat met elkaar te verenigen. De heer Mateman heeft mij het ook niet kunnen uitleggen.

De heer Mateman (CDA): Ik wil nog één poging doen.

Minister Wijers: Ik stel mij daar graag open voor.

De heer Mateman (CDA): Ik sluit niet uit dat er, als het om substantiële bedragen zou zijn gegaan en als die bedragen zouden zijn genoemd, daadwerkelijk beweging in de onderhandelingen zou zijn gekomen. De minister zegt dat hij niet vrij is om de bedragen te noemen, maar dat ze wel zijn genoemd. De Duitsers zeggen dat er nul komma nul genoemd is. Dan hebt u óf langs elkaar heen gesproken óf de indruk gewekt dat er alleen intenties werden uitgewisseld. Wellicht hadden de partijen elkaar toch kunnen vinden. Ik had de minister daar graag mee willen gelukwensen.

Minister Wijers: Mijnheer Mateman, leg mij nou toch eens één ding uit. Iemand zegt: ik leg een voorstel op tafel dat het "bare minimum" is. Ook in de publiciteit heeft men dat naar voren gebracht. Hoe kunt u dan vervolgens zeggen dat men in het gesprek misschien wel bewogen zou hebben? Het is van tweeën één. Of er bewegen twee dingen, waarbij het één wat substantieeler is dan het ander, of iemand zegt dat het gaat om het "bare minimum".

De heer Mateman (CDA): U hebt een idee op tafel gelegd. Gaandeweg bent u bereid geweest om te bewegen, zoals het in onderhandelin-

Wijers

gen gaat. De Duitsers hebben het een "bare minimum" genoemd, maar op welk moment hebben zij dat gedaan? In de onderhandelingen en achteraf, nadat het misgelopen was. Bij onderhandelingen wil het echter wel eens zo zijn dat op het moment dat de ene partij in beweging komt, de andere partij ook gaat bewegen. Ik kan en wil de schuld niet eenzijdig bij de minister leggen. Ik heb dat niet gedaan en ik zal dat ook niet doen. Beide redeneringen sluiten elkaar echter niet uit.

De heer **Van Gelder** (PvdA): De minister zegt wat en er staat wat in een interview. Ik vind het werkelijk onbestaanbaar dat de heer Mateman hier de suggestie wekt dat het voor hem een open vraag is. Er staat wat in een krant, de heer Bischoff roept wat en de minister zegt wat anders. Alsof dat vergelijkbaar is. Wij hebben hier te maken met iemand die namens de Kroon een verhaal houdt. U gelooft hem of u gelooft hem niet. U zegt dat u hem gelooft of u zegt dat u hem niet gelooft. Als u hem niet gelooft, dan moet u dat concreet uitdragen.

De heer **Mateman** (CDA): Nu wordt het een kwestie van semantiek en zwartepieten, waar ik niets voor voel. Als ik hier uitspreek dat ik de minister geloof ± waarom niet? ± zit ik nog met de vraag: wat hebben de Duitsers dan gezegd? Welke reden zouden zij hebben gehad om niet de waarheid te spreken?

Minister **Wijers**: Op zichzelf vind ik dit een terechte vraag. Het is een van de dingen die ik niet snap in het proces. Een positionering van vertegenwoordigers van de Kroon als "horsetraders" tegenover nette heren vind ik in het licht van de onderhandelingen die in 1993 hebben plaatsgevonden, zeker rondom de ijsberg, buiten iedere proportie.

De heer Remkes heeft over dit thema gesproken. Misschien zijn er ook wel paardenhandelaars in Zuidlaren die op een gegeven moment genoeg hebben van hun beroep en hereboer worden en dan alleen maar dictaten opleggen. Volgens mij heeft het niets te maken met Duitsers en Nederlanders. Dat wil ik ook in dit huis graag gezegd hebben. Wij hebben het hier niet over een cultureel probleem. De ene cultuur ligt de één beter dan de

ander. Ik ben ervan overtuigd dat er heel veel mogelijkheden zijn voor samenwerking tussen Duitsers en Nederlanders. Sterker nog, het is geen "grüne Wiese", want wij werken op zeer veel terreinen samen. Het feit dat dit is misgegaan, heeft met heel andere factoren te maken. Datgene wat Duitsers en Nederlanders van elkaar onderscheidt, heeft daarmee niets te maken. Ik zou het ontzettend betreuren ± ik zal daar zelf ook geen bijdrage aan leveren ± als de investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan onder leiding van de minister-president om de relaties tussen Duitsland en Nederland te verbeteren, door deze zaak voor niets zouden zijn geweest en als die relaties schade zouden opleven. Ik doe daar dus niet aan mee, maar ik heb ook geen enkele aanwijzing dat iemand in dit huis daaraan wil meedoen.

Dan nog iets over de Europese Commissie. Ik ben op dat punt niet helemaal volledig geweest. Ik heb de heer Bangemann genoemd, maar ook mevrouw Cresson is er op een gegeven ogenblik bij betrokken geweest. Ik heb verder ook contacten gehad met de heer Van Miert. De Europese Commissie heeft dus zeker betrokkenheid getoond, vanuit verschillende verantwoordelijkheden. Desondanks blijft het vraagstuk dat ik in mijn bijdrage aan de orde heb gesteld, bestaan.

Dan de vraag over de obligatiehouders. Hoe hard dat ook is, alle obligatiehouders zitten in NV Fokker. Zij hebben dus geen zekerheden. De Staat kan geen zekerheden geven aan obligatiehouders of aan een bepaalde categorie obligatiehouders, want dan is de financiële schade niet te overzien, hoe schrijnend het ook is dat werknemers van Fokker in deze situatie terecht zijn gekomen. Ik zie in deze fase tot mijn grote spijt geen aanknopingspunten om op dit punt zekerheden te bieden.

Dan kom ik op een aantal vragen van de heer Poppe. Weet hij zijn eerste vraag nog?

De heer **Poppe** (SP): Die ging over het bericht in Die Welt van vanmorgen en over het bericht van vanavond in Het Parool.

Minister **Wijers**: Dat is een absoluut onzinverhaal. Ik was namelijk zelf aanwezig bij dat diner, in- en uitlopend overigens. Ik heb er zelfs nog een speech gehouden. Ik ben

daar niemand van Fokker tegengekomen. Ik heb de hele avond met de heer Alatas aan tafel gezeten, maar noch de heer Van Schaik, noch een van zijn medewerkers is aangeschoven. Daar was trouwens ook geen ruimte voor. Het is dus een onzinverhaal.

De heer **Poppe** (SP): De minister ontkent dat dus.

Minister **Wijers**: Ik ontken dat.

De heer Poppe vroeg voorts of de Nederlandse regering bereid is om te investeren in Fokker of in delen van Fokker in het kader van een vervolgtraject en of zij daarbij eventuele zeggenschapsconsequenties wil aanvaarden. Ik sluit dat onder condities niet uit. De inzet van het kabinet is om Fokker integraal ± dat heeft onze voorkeur ± of in stukken of stukjes overeind te houden, maar dat is afhankelijk van een heleboel lastige zaken. Als er perspectief is, als er perspectief op werkgelegenheid is, als er voldoende private partijen zijn die de verantwoordelijkheid op zich kunnen nemen, ook gelet op de financieringsvraagstukken, dan zullen wij van geval tot geval bekijken of wij daarin een constructieve rol kunnen spelen. Daar kunnen wij zeer creatief in zijn. Die inzet heb ik al eerder uitgesproken.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat mij met name om Fokker vliegtuigbouw, want de poten die nu niet bij de surséance van betaling zitten, zullen waarschijnlijk wel overeind kunnen worden gehouden. Die zijn rendabel. Dat zijn niet de moeilijkste gevallen.

Minister **Wijers**: Die zijn waarschijnlijk inderdaad een stuk minder lastig. Ik sluit overigens niet uit dat zich op dat punt ook nog bepaalde vraagstukken voor zullen doen. In die zin is ook gevraagd of sprake is van financiële verplichtingen als het gaat om de buiten de surséance gebleven dochters en Fokker Aircraft. Ik weet dat op het ogenblik niet. Dat wordt allemaal onderzocht. Het feit dat ze buiten de surséance zijn gehouden, geeft mij echter voldoende vertrouwen dat ze voorlopig vooruit kunnen, maar het wordt dus allemaal uitgezocht.

Dan kom ik bij de vraag over de rechten van het personeel. Ik kan geen garanties geven, omdat dit een blanco cheque inhoudt. Ik vind het

Wijers

overigens ook veel te vroeg om over sociale plannen te spreken. De bewindvoerder zal zeker aan een aantal scenario's denken. Eén daarvan zal sociale plannen behelzen, maar het is niet aan mij om die te maken. Dat is aan de bewindvoerder, maar wij zullen er uiteraard goed naar kijken. De desbetreffende arbeidsbureaus zijn afgelopen vrijdag al in een soort verhoogde staat van paraatheid gebracht om te bekijken of men kan inspelen op situaties die zich voordoen. Daar wordt goed over nagedacht. Mochten er onverhoopt groepen mensen getroffen worden, hetgeen toch wel waarschijnlijk is in deze situatie, dan zijn in algemene zin de verwachtingen vrij positief ± natuurlijk niet voor iedereen, dat weet ik wel ± dat ze vrij snel weer elders emplot kunnen vinden. Collega Melkert zit vanuit die verantwoordelijkheid de laatste tijd bij alle gesprekken daarover. In die zin ± ik zeg dit ook tegen de heer Boogaard ± worden alle voorwaarden gecreëerd om op dat soort situaties in te spelen. Ik kan echter geen garanties geven van rechten. Dat heeft de Staat nooit gedaan. Dat kan de Staat niet doen, want daarmee brengt de Staat zich in een verplichtingspositie ten opzichte ook van andere ondernemingen die onverdedigbaar is.

De heer **Poppe** (SP): De Staat is vertegenwoordigd in de raad van commissarissen. De Staat is voor een deel ± ik meen 11% ± aandeelhouder. De Staat is degene die de onderhandelingen heeft gepleegd. De Staat is ook verantwoordelijk voor het Dasa-avontuur. Dan is het toch van den gekke dat de Staat het personeel dat zich zo heeft ingezet in de afgelopen jaren om de produktiekosten te verlagen, zijn pensioen- en VUT-rechten en sociaal plan zomaar laat verliezen als het helemaal fout zou lopen? Dan moet de Staat toch een garantie kunnen geven? Wie kan dat anders?

Minister **Wijers**: De Staat kan het best bijdragen waar het gaat om de risico's die de heer Poppe aangeeft, door als een gek aan de gang te gaan om te bekijken hoe zoveel mogelijk van Fokker overeind kan worden gehouden. Dat is wat wij nu gaan doen. Daarvoor heb ik ook een zeer zware inspanningsverplichting op mij genomen. Het kost mij geen

enkele moeite die op me te nemen. Ik ga nu echter geen garanties geven die iedere verdere rol van de Staat in dit dossier en andere dossiers blokkeren, omdat dergelijke garanties verplichtingen met zich brengen die ik qua omvang niet kan overzien. Laten wij nu eerst proberen zoveel mogelijk van Fokker overeind te houden. Dan komt vervolgens aan de orde de discussie over de sociale plannen en over de vraag wie waarvoor verantwoordelijk is. Ik kan dat op dit moment eerlijk gezegd ook niet allemaal overzien, maar wij moeten als dat het signaal is, goed omgaan met de mensen van Fokker die zich de afgelopen periode inderdaad uit de naad hebben gewerkt om de onderneming overeind te houden.

De heer **Poppe** (SP): Is de minister het met mij eens dat een tweede Daf-scenario in Nederland ontoelaatbaar is?

Minister **Wijers**: Ik kan er geen oordeel over geven. Ik heb van u een aantal kwalificaties gehoord hoe het met Daf gegaan is. Er is in ieder geval een aspect dat mij wel aanspreekt, dat is dat Daf weer "alive and kicking" is en dat het ook weer zo'n stukje Nederlandse industrie is waarmee je je kunt identificeren. Als wij dat bij Fokker kunnen bereiken, wil ik graag een Daf-scenario volgen.

De heer **Poppe** (SP): Maar wel met 500 mensen die sociaal-maatschappelijk de vernieling in zijn gegaan en duizenden mensen die jarenlang in de lagere-inkomensgroepen hebben gezeten en die daarna voor een nog lager inkomen mochten terugkomen.

Minister **Wijers**: Ik ben de laatste om te beweren dat de situatie die nu ontstaan is, een aantrekkelijke is die geen grote sociale risico's in zich bergt. Dat realiseer ik mij terdege.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de tweede termijn en daarmee aan het einde van het debat over de brief van de minister over Fokker.

De vergadering wordt van 18.05 uur tot 19.35 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Bijzondere bepalingen in verband met de vernieuwing van het openbaar bestuur in de provincie Rotterdam (Wet bijzondere bepalingen provincie Rotterdam) (24087);**
- **het wetsvoorstel Regels in verband met de instelling van de provincie Rotterdam en de wijziging van de gemeentelijke indeling in die provincie (Wet instelling provincie Rotterdam) (24088).**

(Zie vergadering van 21 juni 1995.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: De Kamer zal rond 23.00 uur moeten stoppen. Misschien is het mogelijk de termijn van de kant van de Kamer voor die tijd te voltooien.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Om te beginnen moet ik collega Scheltema royaal gelijk geven. Begin december zijn wij in de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken nagegaan op welk tijdstip dit debat zou moeten plaatsvinden en of er bijvoorbeeld nog een wetgevings-overleg ingelast moest worden. Het leek mij minder wenselijk om een nieuw debat op hoofdlijnen over deze voorstellen te houden, zoals collega Scheltema toen min of meer verdedigde. Ik vreesde vooral voor het uitblijven van duidelijke besluitvorming. Dat was en is nog steeds de inzet van de fractie van de PvdA.

Toch zal het naar mijn verwachting opnieuw gaan om een hoofdlijnen-debat, maar dan misschien in een wat andere betekenis van het woord. Wij hebben ons de afgelopen dagen en weken allemaal het hoofd gebroken over de beantwoording van de vraag op welke wijze wij verder moeten met het centrale punt van deze voorstellen, namelijk onder welke condities levert de stadsprovincie Rotterdam een werkzaam en overtuigend geheel op en zijn die condities in voldoende mate terug te vinden in de gewijzigde voorstellen van het kabinet?

Ik wil op een zakelijke en inhoudelijke manier nagaan of die