

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3033

Vragen van het lid **Van Bommel** (SP) aan de ministers van Economische Zaken en van Buitenlandse Zaken over *de gevolgen van het faillissement en de herstart van Better Place inzake accu-oplaadstations* (ingezonden 17 juli 2013).

Antwoord van minister **Kamp** (Economische Zaken), mede namens de minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 27 augustus 2013)

Vraag 1 en 3

Bent u op de hoogte van de doorstart van het voormalige Better Place? Zo ja, welk verzoek met betrekking tot de eerdere samenwerking met Nederland doet de nieuwe directie nu aan u? Welk verzoek doet de directie aan de EU in het licht van de samenwerking die door Better Place met de EU was aangegaan?¹

Wat zijn de gevolgen voor de Europese ondersteuning van Better Place met name in het kader van het Ten-T project? Is het mogelijk dat de EU de schade, die na het faillissement van Better Place ontstond, kan verhalen op de nieuwe firma? Indien nee, waarom niet?

Antwoord 1 en 3

Het kabinet is niet vooraf op de hoogte gesteld van de doorstart. Het kabinet heeft vervolgens de berichten gezien en zich op de hoogte gesteld van de casus. Er zijn beperkte banden tussen het voormalige Better Place en Nederland. De nieuwe eigenaar heeft geen contact met het kabinet opgenomen en omgekeerd het kabinet ook niet met de nieuwe eigenaar.

Het Israëlische bedrijf Better Place heeft in het kader van de TEN-T (Trans-European Transport Networks) call voor het project «Greening European Transportation Infrastructure for Electric Vehicles», dat uitsluitend betrekking heeft op oplaad- en wisselstations in Europa, een aanvraag ingediend en subsidie van de EU ontvangen (zie tevens antwoord op vraag 4).

De Nederlandse staat heeft hier geen directe bemoeienis. Agentschap NL heeft, zoals vaker met Europese projecten, meegekeken met de aanvraag en heeft contact gehad met de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Better Place heeft namelijk een pilot gestart met een accuwisselstation voor elektrische taxi's op Schiphol.

Of er sprake is van schade voor de EU, en of de EU die schade wil en kan verhalen op de nieuwe eigenaar, is primair aan de EU. Het kabinet merkt

¹ Auto's met verwisselbare accu blijven rijden na overname, De Volkskrant, 12 juli 2013.

overigens op dat de subsidie is verleend conform Europese richtsnoeren (zie verder antwoord op vragen 4 en 5).

Vraag 2

Wat zijn de financiële verplichtingen die de Nederlandse staat (met name het ministerie van Economische Zaken) is aangegaan bij de introductie van het bedrijf Better Place in Nederland? Wat is de schade van de Nederlandse steun aan het project na het faillissement eerder dit jaar? Is het mogelijk deze schade bij de nieuwe firma te verhalen? Indien nee, waarom niet?

Antwoord 2

De Nederlandse staat is geen verplichting aangegaan. Het Ministerie van Economische Zaken, inclusief Agentschap NL, heeft geen financiële relatie met Better Place. Better Place heeft geen MIA/VAMIL aangevraagd voor het accuwisselstation op Schiphol.

Vraag 4 en 5

Deelt u de opvatting dat in het kader van Nederlandse plicht tot «due diligence» de gemeente Amsterdam, de Nederlandse staat en de EU beter niet met Better Place in zee konden gaan, tenzij Better Place openlijk afscheid had genomen van ondersteuning van de bezetting en haar stations in de bezette gebieden had afgestoten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat betekent dat voor uw beleid van actieve ontmoediging van contacten met het bedrijfsleven om in en met de nederzettingen zaken te doen?

Deelt u de conclusie dat het aangaan van nieuwe banden met de opvolger van Better Place alleen mogelijk is als afstand wordt gedaan van de faciliteiten in de bezette gebieden? Zo ja, kunt u dat toelichten? Indien nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 5

Het Israëlische bedrijf Better Place heeft in het kader van de TEN-T call voor het project «Greening European Transportation Infrastructure for Electric Vehicles», dat uitsluitend betrekking heeft op oplaad- en wisselstations in Europa, subsidie van de EU ontvangen. Hoewel de subsidie reeds werd verleend in een tijd dat er nog geen Europese richtsnoeren ten aanzien van de subsidiabiliteitsvoorwaarden voor activiteiten van Israëlische bedrijven waren, past de verlening van de subsidie achteraf gezien binnen deze richtsnoeren (Pb EU C 205 van 19 juli 2013, blz. 9–11). Overigens was alleen de gemeente Amsterdam als uitvoerende instantie betrokken bij een pilot met een accuwisselstation voor elektrische taxi's op Schiphol, en niet de Nederlandse staat.

Het Nederlandse beleid ten aanzien van nederzettingen is ongewijzigd. De Nederlandse overheid en onder de verantwoordelijkheid van de overheid vallende instellingen verlenen geen diensten aan bedrijven die gevestigd zijn in Israëlische nederzettingen noch aan Nederlandse bedrijven die aldaar zaken willen doen.