

Vergaderjaar 2012–2013

**28 165**

**Deelnemingenbeleid Rijksoverheid**

**Nr. 159**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 april 2013

De vaste commissie voor Financiën heeft op 6 maart 2013 overleg gevoerd met minister Dijsselbloem van Financiën en staatssecretaris Weekers van Financiën over:

- **de brief van de minister van Financiën d.d. 22 november 2012 met het jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2011 (28 165, nr. 136);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 15 februari 2013 met de aanbieding van de herziene versie van het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2011 (28 165, nr. 145);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 22 november 2013 met de reactie op de motie Leegte (29 023, nr. 125) over inzicht in alle mogelijke financiële risico's voor de Nederlandse belastingbetaler als gevolg van de Duitse investering door TenneT (28 165, nr. 135);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 30 november 2012 betreffende de vennootschapsbelasting door staatsdeelnemingen (28 165, nr. 137);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 3 december 2012 inzake mogelijke participatie in HTM door NS (28 165, nr. 138);**
- **de brief van de minister van Financiën met resultaten onderzoek naar overname Gasunie Deutschland (28 165, nr. 139);**

### **Noot:**

**In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Financiën op 19 december 2012 is besloten over deze brief een schriftelijk overleg te voeren. De inbrengdatum voor het stellen van vragen is verlopen op donderdag 17 januari 2013. Het verslag van het schriftelijk overleg wordt eveneens geagendeerd voor dit algemeen overleg. De minister van Financiën is verzocht de gestelde vragen tijdig voorafgaand aan het overleg te beantwoorden.**

- **de brief van de minister van Financiën d.d. 26 februari 2013 met het verslag van een schriftelijk overleg over de resultaten onderzoek naar overname Gasunie Deutschland (28 165 nr. 146).**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 20 december 2012 over deelprivatisering NS (29 984, nr. 374);**

- **de brief van de minister van Financiën d.d. 21 december 2012 over beloningsbeleid van de NS (29 984, nr. 375);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 31 oktober 2013 over verkoop van de aandelen Connexxion (28 165, nr. 144);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 14 februari 2013 over terugbetaling voorschot Havenbedrijf Rotterdam aan het Rijk (24 691, nr. 118).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Van Nieuwenhuizen-Wijbenga

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,  
Berck

**Voorzitter: Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**  
**Griffier: Berck**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Van Hijum, Koolmees, Merkies, Van Vliet, Mei Li Vos en De Vries,

en minister Dijsselbloem van Financiën en staatssecretaris Weekers van Financiën die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 10.00 uur

De **voorzitter**: Goedemorgen allemaal. Ik stel voor dat we snel van start gaan met het algemeen overleg over de staatsdeelnemingen. We hebben drie uur de tijd voor dit overleg. Ik stel een spreektijd voor van zes minuten en twee interrupties per fractie. Ik geef graag de heer Van Vliet het woord.

De heer **Van Vliet** (PVV): Voorzitter. Dit is een zeer belangrijk debat. Er zitten namelijk miljarden euro's belastinggeld in staatsdeelnemingen. Dat wil ik toch maar weer gezegd hebben.

Ik begin met het geven van een compliment aan het Havenbedrijf Rotterdam dat 290 miljoen terugstortte in onze schatkist. Zo kan het dus ook. Het kan echter niet op de wijze waarop het bij Gasunie is gegaan. Dat is toch wel één van de belangrijkste onderwerpen van vandaag. Als ik op een rijtje zet wat er grosso modo sinds 2008 is gebeurd met de Duitse «investeringen», zie ik dat er tot op heden op een totale investering van 2,2 miljard euro belastinggeld een afboeking is gedaan van ruwweg 1,8 miljard bruto. Dat is 18 met heel veel nullen en dat is belastinggeld. Ik zou graag van de minister horen welke gevolgen het debacle van Gasunie heeft voor de Nederlandse begroting, voor de Nederlandse schatkist. Hoe kunnen we dat in begrijpelijke termen uitleggen aan de Nederlandse belastingbetaler? Ik zie dat men zich liet adviseren door een «dealmaker», een zakenbank, die tevens optrad als financial arranger. Dat heb ik in het verleden ook weleens gezien. Toen heb ik dat met lede ogen aangezien. Nu zit ik aan een politieke tafel en stel ik als parlementariër de vraag hoe het mogelijk is dat een Nederlandse staatsdeelneming zich laat adviseren door een zakenbank die zowel «dealmaker» is en belang heeft bij een hoog transactievolume – dit, gezien de succesfee die bedongen was – als financial arranger. Ik zie in de stukken niet welke bank dit was. Ik kan dat natuurlijk wel zelf achterhalen, maar ik hoor graag van de minister welke zakenbank dit is geweest. Er zijn een heleboel mensen bij Gasunie die een gigantisch pak boter op hun hoofd hebben. Dat geldt niet alleen voor de raad van bestuur en de slappe raad van commissarissen die dit alles hebben laten gebeuren, maar dat geldt ook voor die zakenbank. Dat bedrag van 1,8 miljard is gewoon verdampt en ik vraag mij af of er via de aandeelhouder of Gasunie zelf pogingen zijn gedaan om een deel van deze schade te verhalen op deze zogenaamde adviseur, zakenbank, «dealmaker», financial arranger.

Ik zie tot mijn genoegen dat de raad van bestuur die hiervoor verantwoordelijk is, het veld heeft geruimd, maar ik zie ook dat de CFO in die tijd tot halverwege 2012 nog CFO van Gasunie is geweest. Dat vind ik een erg rare zaak. Ik kom zelf uit het bedrijfsleven en weet dat je, als je normaal gesproken zo'n mislukking op je naam schrijft, een week later je hielen kunt lichten. Graag wil ik van de minister weten waarom deze CFO – ik zal nu geen naam noemen – tot halverwege 2012 in het zadel kon blijven. Hebben alle heren die moesten vertrekken – gelukkig moesten zij dat – een vertrekregeling gehad? Zo ja, dan verneem ik graag de details daarover. Mocht dat zo zijn, dan wil ik van de minister weten hoe we dat bedrag tot het laatste dubbeltje gaan terugvorderen. Het siert enkele leden van de

raad van commissarissen dat ook zij opstappen. Dat geldt althans voor diegenen die medeverantwoordelijk zijn geweest voor dit debacle. Ik lees in de stukken dat het ministerie van Financiën voortaan met een intern protocol gaat werken voor het toetsen en beoordelen van overnames door staatsdeelnemingen. Ook externe adviseurs mogen dan geen oneigenlijke prikkels meer krijgen. Ik heb van dat protocol enkele contouren gezien. Ik verzoek de minister om dit protocol in zijn geheel zo snel mogelijk aan de Kamer te doen toekomen. Dan kunnen we dat betrekken bij volgende debatten over een aantal andere lijken in de kast dat er ongetwijfeld zal zijn.

Het volgende hoofdstuk van dit debat is de NS. Ik ben enige tijd reiziger geweest, dus klant van deze staatsdeelneming. Met het zijn van klant ben ik echter gestopt, want ik was bijzonder ontevreden over de dienstverlening. Ik ben ook ontevreden over dat wat de NS als staatsdeelneming allemaal doet. Waarom moet uitgerekend deze tent met deze onvoorstelbare machtspositie op de Nederlandse ov-markt 49% kopen van de aandelen in HTM? Ik vind dat absoluut niet bevorderlijk voor de verdere concurrentie op de Nederlandse openbaarvervoermarkt. We hebben sinds het jaar 2000 in de wet geregeld dat regionaal openbaar vervoer aanbesteed moet worden. Nu zien we echter dat de NS via de achterdeur HTM met medewerking van dochter Qbuzz gaat opslokken. 49% is immers een opzette naar een complete overname. Nu ik zie dat HTM voor een belachelijk laag bedrag de Haagse concessie heeft binnengehaald met bemoeienis van NS-dochter Qbuzz, vind ik dat een rare zaak. Daardoor daalt immers de waarde van HTM en zal ook de opbrengst daarvan voor de huidige eigenaar te laag zijn. Als dat geld naar de huidige eigenaar vloeit – lees de gemeente Den Haag – gaat dat geld straks bovendien weer naar minister Dijsselbloem vanwege het verplicht schapjesbankieren. Graag wil ik dus de visie van de minister hierop. Kunnen we stoppen met deze nutteloze deal?

Ik kom op de beloning van staatsdeelnemingen. Mijn fractie vindt dat ze allemaal terug moeten naar maximaal de balkenendenorm. Dat moet het uitgangspunt zijn.

De rest komt in de tweede termijn.

**De voorzitter:** Dank u wel. We gaan verder met de heer Merkies.

**De heer Merkies (SP):** Voorzitter. Vorig jaar mochten we vaststellen dat er binnen staatsdeelnemingen nog steeds erg hoge beloningen worden uitgekeerd. Laatst moest ik constateren dat de vaste salarissen in veel staatsbedrijven ook in 2011 veel hoger waren dan in voorgaande jaren. Voor Connexxion geldt dat zowel de vaste beloningen als de variabele beloningen gestegen zijn. De Staat heeft een derde van de aandelen in handen. De vraag is dan ook wat de Nederlandse Staat gedaan heeft bij de vaststelling van de bezoldiging. Het totale salaris van een directeur is € 26.000 hoger dan een jaar daarvoor. Dat is een bedrag waar sommigen een heel jaar van moeten rondkomen, dus dat is toch een forse verhoging. Ook in Holland Casino zien we een verdubbeling van de bonussen ten opzichte van het jaar daarvoor. Ik zou graag horen wat die verdubbeling rechtvaardigt. Oud-minister van Financiën, Gerrit Zalm, zag zijn salaris bij ABN AMRO in 2011 – dat is het jaar waarover we het nu hebben – met 33% stijgen en ook vorig jaar is dat salaris nog wat gestegen, namelijk met € 9.000. Het totale salaris van het bestuur is dus toch weer met € 57.000 toegenomen, terwijl de uitgaven aan het personeel met 12% zijn teruggeschoefd. Waarom worden die loonsverhogingen gegeven en in welk contrast staat dat met de koopkrachteffecten waarmee veel mensen te maken krijgen als gevolg van het beleid?

De heer Irrgang heeft een motie ingediend over de NS. Die had betrekking op het indelen in de categorie publiek/markt. De verhouding zou 75%: 25% zijn, dus 75% publiek en 25% markt. Die motie is bijna unaniem door de

Kamer aangenomen. Alle fracties die hier vertegenwoordigd zijn, hebben die motie medeondertekend. Desondanks is die niet uitgevoerd. Dat «ligt» deels bij de vorige minister. Er is uitgegaan van een verhouding 60%: 40%, terwijl nagenoeg de gehele Kamer heeft gevraagd om een verhouding van 75%: 25%. De minister heeft aangegeven dat hij opnieuw wil kijken naar de beloning van staatsdeelnemingen. Natuurlijk hebben we het daarover gehad in het debat over SNS REAAL. Dit lijkt mij een goede leidraad voor een nieuw plan voor staatsdeelnemingen.

Er is nog een motie aangenomen van de collega's Irrgang en Groot. Die heeft betrekking op een variabele beloning. Het gaat erom dat, als de Staat meerderheidsaandeelhouder is, die variabele beloning wordt beperkt. In de motie ging het om een beperking van 10%. Ook die motie is niet uitgevoerd. Kan die motie alsnog worden uitgevoerd en kan die worden meegenomen in het nieuwe plan dat er hopelijk aankomt over de beloning van staatsdeelnemingen?

Ik blijf nog even bij de NS. Dat verhaal over die leasemaatschappij in Ierland die voor een behoorlijk bedrag de belasting heeft ontdoken, is heel vreemd. Mijn collega Van Bommel heeft daarover in 1999 al vragen gesteld. Laten we even stilstaan bij het signaal dat afgegeven wordt als staatsdeelnemingen via het buitenland de belastingen ontduiken. Als dat gebeurt, wordt het voor ons natuurlijk heel moeilijk om andere bedrijven vervolgens aan de spreken. De heer Samsom, collega-partijlid van de heer Dijsselbloem, heeft dit een constructie genoemd die niet deugt. Ik vraag me af of de minister en de staatssecretaris die zich bezighoudt met belastingen, dat onderschrijven.

Ik vind het positief dat de minister heeft gezegd dat de Ierse dochter kan worden verplaatst om de toekomstige aanschaf van materieel via Nederland te laten verlopen. Hoe heeft de NS daarop gereageerd? Heeft de NS daarop actie ondernomen?

De minister schrijft in zijn brief dat er nog een staatsdeelneming is die zich niet houdt aan de geformuleerde uitgangspunten. Ik ben erg nieuwsgierig welke staatsdeelneming dat is.

We weten dat de NS jaarlijks een winstafdracht doet. In 2011 was dat 74 miljoen. Zou die afdracht lager zijn geweest als Nederland niet die constructie had gehad en er dus in Nederland 25% was betaald? Wat zou dan de totale gezamenlijke opbrengst zijn geweest en zou men dan niet – als we zeggen dat we wel een hogere winstbelastingopbrengst hebben – op een hogere opbrengst voor de Staat uitkomen? Dat had de Volkskrant indertijd in ieder geval becijferd. De NS zegt dat men dat doet om concurrerend te zijn. Is dat niet klinkklare onzin? Bovendien is dan de vraag welke concurrentie wordt bedoeld.

Tot slot kom ik op de Gasunie. De collega naast mij noemde dat bedrijf ook al. Gasunie heeft in 2007 het gasnetwerk van de BEB overgenomen. Afgezien van de vraag waarom het nodig is dat een Nederlands staatsbedrijf een Duits distributienetwerk overneemt, kan de vraag worden gesteld waarom dat nu, vijf jaar later, zoveel meer moest kosten, namelijk € 90 per persoon. Gasunie heeft zich afhankelijk gemaakt van de waarde van het BEB-netwerk, zonder dat het bedrijf gedegen onderzoek vooraf heeft gedaan. Het bedrijf is louter afgegaan op de informatie van de verkopende partij. De conclusie van het onderzoek liegt er niet om. Mijn collega Paulus Jansen heeft hierover in 2007 al grote twijfels uitgesproken. Ook TenneT doet nu dit soort investeringen in het buitenland als het gaat om de hoogspanningsleidingen. Wie garandeert ons dat daarop niet op dezelfde manier wordt afgeschreven en welk belang heeft de Nederlandse burger bij dergelijke investeringen? Je zou over dat netwerk toch afspraken kunnen maken met de Duitse overheid om die energiezekerheid te kunnen bieden?

Mevrouw **Vos** (PvdA): Voorzitter. Ik zal twee onderwerpen aanstippen, namelijk de overname van de BEB door Gasunie en de nota met staatsdeelnemingen

Wij hebben echt met verbazing het onderzoek van American Appraisal gelezen. Ik kan mijn verontwaardiging niet zo mooi onder woorden brengen als de heer Van Vliet dat deed. Toen ik het onderzoeksrapport las, moest ik denken aan zo'n slapstick waarin allerlei ellende plaatsvindt zonder dat ze iets zien en waarin ze uiteindelijk in een diepe kuil vallen. Het feit dat de raad van bestuur zich zo weinig rekenschap heeft gegeven van de risico's en de verschillende scenario's, heeft ons echt verbaasd. In die zin zijn wij blij met de reactie van de minister. Hij vindt het net als ons onbevredigend dat de raad van bestuur niet alle informatie – het gaat dan vooral om de minder gunstige scenario's – met de raad van commissarissen en de overheidsaandeelhouder heeft gedeeld. Hoe gaat de minister waarborgen dat zo'n raad van bestuur in de toekomst de informatie die hij heeft, wel op tafel legt? Of is dat onmogelijk, omdat er geen kruid gewassen is tegen het achterhouden van informatie? Wij zijn dus wel tevreden met de conclusies die de minister trekt, alsmede met alle aanbevelingen naar aanleiding van het onderzoek. Wij zeggen met nadruk dat wij graag willen dat het geleerde wordt uitgewerkt in de nieuwe nota over het staatsdeelnemingenbeleid, maar daar kom ik zo meteen op terug. Mijn collega Van Vliet heeft al een vraag gesteld over die aansprakelijkheid. Ik ben benieuwd of die adviseur nog steeds door de afdeling Financieringen wordt ingehuurd. Het Nederlandse pakket van staatsdeelnemingen behelst een bedrag van 30 miljard. Klopt het dat er 14 fte's zijn? Zijn dat genoeg fte's? Betreft het de fte's, inclusief NLF1? Moeten die mensen bijvoorbeeld ook oordelen over de drie banken die wij inmiddels zo'n beetje in bezit hebben? In België en in een aantal andere landen is er een ministerie van Overheidsbedrijven. Daar is hiervoor dus een volledig ministerie beschikbaar. Daar pleit ik niet voor, maar ik vraag mij wel af of ze het aankunnen en of ze altijd dat soort externe adviseurs nodig hebben. Bij de vaststelling van de nota deelnemingen in juni 2008 hebben we afgesproken dat er bij de uitoefening van het staatsaandeelhouderschap weer samengewerkt wordt met de vakministeries. De vraag is of dat gebeurt. Ik denk hierbij met name aan de overname van de BEB. Zo ja, hoe krijgt die samenwerking in de praktijk gestalte? De minister schrijft op bladzijde 2 dat er in algemene zin overleg plaatsvindt over aandachtspunten met de andere departementen. Dat kan echter veel duidelijker. Hoe denkt de minister bijvoorbeeld over gezamenlijke «uitoefening» van de aandeelhoudersrechten en gezamenlijke deelname aan de aandeelhoudersvergaderingen?

Deze overname vond ook plaats in het licht van de gasrotondestrategie. Was het ministerie van EZ eigenlijk wel in voldoende mate betrokken? Had een sterkere betrokkenheid van het vakministerie niet een aantal fouten kunnen voorkomen?

Kan de regering in overweging nemen om de drempel voor goedkeuring van Financiën – die is nu 100 miljoen euro voor investeringen en voor overnames is die 50 miljoen euro – te verlagen?

Ik kom op de nieuwe nota over het staatsdeelnemingenbeleid. Wij zijn benieuwd wanneer die zal verschijnen. Kunnen we datgene wat we hebben geleerd van de situatie bij Gasunie toepassen op TenneT? Ik zie namelijk dat zaken een rol spelen die vergelijkbaar zijn. Collega Merkies heeft daarover al een aantal dingen gezegd. Vandaag lezen we in Het Financieele Dagblad dat er een claim van 100 miljoen van het bedrijf Trianel boven TenneT hangt en eventueel ook van RWE. Als dat misgaat, is dat dan ook een risico voor ons netwerk, voor onze leveringszekerheid, afgezien van de financiële risico's? Kan de minister die vraag beantwoorden en ons geruststellen? Ook is de vraag aan de orde die in het artikel wordt opgeworpen, over de kapitaalbehoefte van TenneT. Bij kabel joint ventures van TenneT is ook gewerkt met het beoordelingskader voor

investerings en de overige genoemde maatregelen. Deelt de minister de mening dat voor dit soort joint ventures, zoals met Mitsubishi, geldt dat er dan kapitaal van buiten aangetrokken kan worden zonder dat er bijvoorbeeld echt geprivatiseerd wordt? Is dat een manier om in die kapitaalbehoefte te voorzien?

We hebben een aantal ideeën over de nieuwe nota over het staatsdeelnemingenbeleid. Voor ons is heel belangrijk dat de publieke belangen die de staatsdeelnemingen hebben, goed verankerd worden, dat die actief worden gewaarborgd en nagestreefd. Dat kan bijvoorbeeld met een veel actievere betrokkenheid van de vakministeries en het ministerie van Financiën. Je zou in de statuten van de staatsdeelnemingen kunnen vastleggen wat het publiek belang is. Ik zal later ingaan op onze ideeën voor de nieuwe nota over het staatsdeelnemingenbeleid.

Mijn laatste onderwerp is het beloningenbeleid van de NS. Wij vinden het bedrag van 500 miljoen dat de CEO nu krijgt, aan de ruime kant. Nulletjes zijn voor ons als alfa 's nog steeds best ingewikkeld. Wij zijn wel tevreden met het knock out-criterium dat nu is ingesteld, dat inhoudt dat de top van de NS dus ook geen bonussen meer krijgt. Denkt de minister dat die Fyra-zaak gaat doorwerken in het beloningsbeleid van de NS-top? Als de huidige top aftreedt en er nieuwe mensen worden aangenomen, valt de beloning van die mensen dan onder de balkenendenorm?

Mevrouw **De Vries** (VVD): Voorzitter. Wat de staatsdeelnemingen betreft heeft de VVD altijd gehamerd op het publieke belang dat daarmee gemoeid is. Dat is voor het eerst in het jaarverslag meegenomen. Wij vinden dat een goede eerste stap, maar voor ons is nog steeds niet duidelijk hoe dat publieke belang precies getoetst wordt en waarom dat voor sommige staatsdeelnemingen gewaarborgd moet zijn via een staatsdeelneming in plaats van via wet- en regelgeving. De VVD zou van de minister dan ook graag een duidelijk, eenduidig toetsingskader willen hebben en een betere toelichting in het jaarverslag op dat publieke belang. Het CPB heeft daarvoor wat ons betreft een goede aanzet gegeven, namelijk in november 2012. Het gaat om zaken als marktfalen dat overheidsingrijpen rechtvaardigt, al dan niet via staatsdeelnemingen. Kan de minister toezeggen dat er zo'n nieuw toetsingskader komt? Op 30 november hebben wij een brief gekregen van het kabinet over de voorgenomen privatiseringen. De VVD is het eens met de deelprivatisering van TenneT en Gasunie en de privatisering van Holland Casino en de Staatsloterij. Wij zijn echter wel benieuwd wanneer wij daarvan concrete voorstellen kunnen krijgen. Wij zouden dus graag een planning hebben en wat meer zicht op de financiën, de aspecten en de gevolgen daarvan. We zien namelijk wel meer mogelijkheden wat de staatsdeelnemingen betreft. Je kunt je afvragen, als wij als Staat voor minder dan 25% zeggenschap hebben, waarom we dan nog een staatsdeelneming hebben en wat dat bijdraagt aan het publieke belang. Graag zou ik daarop de visie van de minister horen. Ook bij staatsdeelnemingen is het publieke belang niet altijd duidelijk. Waarom moeten wij 7,95% aandelen hebben in een vliegmaatschappij op Curaçao en op Sint-Maarten? En waarom moeten wij voor 10% deelnemen in gebiedsontwikkelingen als Meerstad? Dan zijn er nog talloze gebiedsontwikkelingen in het land. Wij willen graag een antwoord van de minister op deze vragen.

Wij vragen een nadere toelichting op het feit dat niet gekeken wordt naar deelprivatisering van ProRail. Ik kom zo meteen nog even op deelprivatisering van de NS. Ten aanzien van ProRail zou je kunnen denken aan een agentschap in plaats van aan een private onderneming met een monopoliepositie. Dat is ongetwijfeld een van de vele opties. Wij zouden graag zien dat daarop in de aanloop naar de langetermijnspooragenda wat meer zicht komt, omdat het deels bepaalt hoe die discussie gaat verlopen. Ik kom meteen bij de deelprivatisering van de NS. De minister zegt dat hij daarnaar geen onderzoek wil doen op dit moment. Wij vinden het toch

wel belangrijk dat, voordat we die discussie over de langetermijnspooragenda krijgen, daarop meer zicht is. Wat zijn de mogelijkheden om een dergelijk onderzoek alsnog te doen en wat zijn de afspraken van de minister met de staatssecretaris van I en M over het uitvoeren van het onderzoek?

Ik kom op de mogelijke participatie in HTM, het vergroten van het NS-aandeel en Qbuzz. Een staatsbedrijf moet niet verder stappen in een markt terwijl is afgesproken dat de markt zijn werk moet doen. Wij zijn daarom geen voorstander van meer invloed van de NS op de regionale en de lokale vervoerdersmarkt. De VVD wil ook niet dat de Kamer straks voor een voldongen feit komt te staan. Hoe betreft de minister ons straks bij de expansiedrift van de: NS en acht hij het voortdurend groeien van een staatsmonopolie wenselijk? Ik verwijs daarbij ook naar het toetsingskader waarnaar wij net hebben gevraagd.

De NS heeft een geconsolideerde jaarrekening met Qbuzz waardoor volstrekt niet inzichtelijk is of zo'n bedrijf winst maakt. De NS zou minimaal de verplichting moeten hebben om inzichtelijk te maken of dochterondernemingen winst draaien of dat zij verlies lijden. Kan de minister dat toezeggen?

Ik kom bij het Gasunie-avontuur in Duitsland.

De **voorzitter**: Ik dacht al dat we dit algemeen overleg misschien helemaal zonder onderlinge interrupties zouden houden, maar de heer Merkies heeft toch een interruptie.

De heer **Merkies** (SP): Nee. Dat zou het saai maken.

Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat de VVD dit nieuwe toetsingskader vooral wil omdat ze het tafelzilver wil verkopen. Mevrouw De Vries zegt in feite dat ze Holland Casino wil verkopen. Het is dus een beetje gek: je vraagt om een toetsingskader maar tegelijkertijd zeg je dat je bedrijven wilt verkopen. Zegt ze dat inderdaad al, of wacht ze het nieuwe toetsingskader af?

Mevrouw **De Vries** (VVD): Over Holland Casino en de Staatsloterij zijn volgens mij heldere afspraken gemaakt, ook in het regeerakkoord. Daar houden wij ons dus aan. Dat staat wat ons betreft dus niet ter discussie. Eerder is gesproken over TenneT en Gasunie in de vorm van deelprivatiseringen. Wij willen gewoon een goed toetsingskader om na te gaan waarom wij nu deelnemen via een staatsdeelneming en of we dat niet via wet- en regelgeving kunnen doen. Staatsdeelneming is een heel vergaand instrument wat ons betreft. Je gaat daarmee als overheid de markt op en dat moet alleen in het uiterste geval gebeuren.

De heer **Merkies** (SP): Laat ik mijn vraag anders formuleren. Stel dat uit het toetsingskader blijkt dat het beter is om ze in staatshanden te houden of dat uit het onderzoek naar deelprivatisering NS naar voren komt dat het beter is om dat niet te doen, dus dat het beter is om NS in staatshanden te houden. Gaat de VVD daar dan mee akkoord?

Mevrouw **De Vries** (VVD): Als wij het eens zijn met dat toetsingskader en daaruit logisch zou volgen dat dit het geval is, zou dat best kunnen. Maar ik heb net al aangegeven dat je voor ProRail misschien wel moet denken aan opties om het dichter naar de Staat te brengen. Er zullen echter ook opties zijn waardoor het lossen kan komen te staan. Daarom vinden wij juist belangrijk om inzicht te krijgen in het publieke belang en, te weten waarom het alleen in de vorm van een staatsdeelneming kan. Wij willen weten of het niet op een andere manier kan worden geregeld.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog en hebt nog twee minuten de tijd.



Mevrouw **De Vries** (VVD): Ik kom op het Gasunie-avontuur in Duitsland. De indruk die uit het rapport opborrelt, is dat het amateuristisch geblunder is. Alles wat mis kon gaan, ging mis. Ik ben wel blij met de antwoorden van de minister op de vragen in de uitgebreide vragenronde. In die antwoorden is ook veel uitgebreider ingegaan op de rol die het ministerie zelf heeft gehad en daarin wordt ook duidelijk erkend dat er fouten zijn gemaakt. Ook zijn er maatregelen genomen, wat wij belangrijk vinden. Wij zijn nog wel benieuwd naar de wijze waarop de minister de lessen die hij heeft geleerd ten aanzien van dit dossier, bij TenneT gebruikt.

De VVD heeft nog wel een brandende vraag ten aanzien van dat verhaal. Door het ministerie is onderkend dat regulering één van de belangrijkste risico's is. Het verbaast ons dan ook heel erg dat er geen contact is opgenomen met de Duitse overheid. Dat zou immers logisch zijn, omdat het die regulering «maakt».

Mevrouw Vos heeft net al een en ander over TenneT aangegeven. Kan de minister garanderen dat er geen geld van de Nederlandse belastingbetaler naar het netwerk in Duitsland gaat, ook niet om de Energiewende in Duitsland via TenneT te financieren? Kan hij garanderen dat dit ook niet gebeurt door middel van een verminderd dividend vanuit TenneT voor de Nederlandse begroting? De minister zegt dat hij continu in dialoog is over die kapitaalbehoefte van TenneT, alsmede over verschillende opties om de financieringsproblematiek op te lossen. Kan de minister de Kamer daarover informeren?

De minister wil versneld met een voorstel over het beloningsbeleid komen. Er staat nu een ad-hocvoorstel in voor de NS. Wanneer kan de Tweede Kamer het nieuwe beloningsbeleid concreet bespreken?

Tot slot kom ik op de vennootschapsbelasting. In de brief over de NS en zijn Ierse dochter staat dat er een niet nader genoemde staatsdeelneming met een vergelijkbare constructie is. Ik wil graag weten welke dat is.

De **voorzitter**: Dat is mooi binnen de tijd. Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Koolmees.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Vorige week, op 1 maart jl., kregen wij het interdepartementaal beleidsonderzoek staatsdeelnemingen (IBO). Meestal is de Kamer kritisch op het functioneren van het kabinet, maar mij viel in het IBO staatsdeelnemingen op dat de ambtenaren heel wat kritiek hebben op het functioneren van de ministerraad. Daar komt het in de kern op neer. Een transparante en integrale afweging van staatsdeelnemingen komt in de ministerraad niet vanzelfsprekend tot stand, blijkt uit één van de conclusies naar aanleiding van het IBO. Dat vind ik een belangrijk punt. Dat de integrale afweging tussen de beleidsverantwoordelijke minister en de aandeelhouder in zo'n ministerraad niet transparant tot stand kan komen, is een oorzaak van heel veel problemen waarover we de afgelopen maanden en jaren gesproken hebben. We hebben het recent bijvoorbeeld nog over Connexxion en de NS gehad. Toen heb ik ook al aangegeven dat in de praktijk vaak naar elkaar wordt gewezen. Als de aandeelhouder zegt dat iets onder de beleidsverantwoordelijkheid van de minister van I en M valt, zegt de minister van I en M dat het de verantwoordelijkheid is van de aandeelhouder en dat het de visie is van de aandeelhouder op de invulling van het aandeelhouderschap. Gaat de minister dit punt naar aanleiding van het IBO staatsdeelnemingen ook meenemen in de nieuwe nota staatsdeelnemingen? Kan hij alvast een tipje van de sluier oplichten? Voor mijn fractie is dit namelijk een belangrijk punt, juist omdat we in de praktijk zien dat het wat dat betreft vaak fout gaat. Mevrouw Vos sprak net in het voorbeeld van Gasunie over de integrale afweging tussen ministeries. De vraag is of het gasrotondebeleid niet ook deels de keuze voor de Gasunie beïnvloed heeft. Terugkijkend is het van belang om na te gaan welke belangen daarbij een rol

hebben gespeeld en hoe die keuze kon worden gemaakt. Dat is naar mijn idee een belangrijke notie om mee te nemen in de redenering over staatsdeelnemingen. Ik ben dus benieuwd of de minister zo meteen een tipje van de sluier kan oplichten.

Verder zal ik het vandaag hebben over Gasunie, buitenlandse investeringen, de NS, HTM en Qbuzz en dividenden.

Ik begin met de Gasunie. De overname is natuurlijk een flinke zeperd. Natuurlijk zijn de raad van bestuur en de raad van commissarissen van de Gasunie eerstverantwoordelijken, maar de minister wijst in het rapport heel gemakkelijk alleen naar de Gasunie. Ik kan de minister natuurlijk niet de fouten van zijn voorganger of die van de voorganger van zijn voorganger verwijten, maar het is wel een overname geweest van 2 miljard euro en aandacht hebben voor dit probleem, is wel een prioriteit voor mijn fractie. De aandeelhouder moet dan ook kritisch doorvragen in plaats van blindelings afgaan op de informatie van de bestuurders. We hebben allemaal in het rapport gelezen dat die informatie niet voldoende was. Die was niet alleen ontoereikend, maar die was ook gekleurd en er is op strategische wijze met informatie omgegaan. Dat kunnen we concluderen nu we terugkijken.

Ik wil dat de minister helder uitlegt hoe het kon gebeuren dat zijn ministerie genoegen nam met zo'n wankel informatiebasis voor zo'n miljardenbesluit in 2006. We hebben heel veel vragen gesteld en er is een nader verslag gekomen met antwoorden op die vragen. Een aantal vragen is echter niet beantwoord. Het NRC Handelsblad meldde al in november 2007 dat de investeerders op een prijs van 1 miljard rekenen, de opbrengst van BEB. Uiteindelijk werd het bod meer dan 2 miljard. Hoe kan dit? Ook het reguleringsrisico – vanaf het begin was bekend dat dit het grote risico zou zijn; dat wist iedereen – werd door Gasunie niet onderzocht en de verkopers wilden geen enkele garantie geven. Waarom heeft de toenmalige minister toen niet doorgevraagd of niet zelf onderzoek gedaan met zijn collega van Economische Zaken? Waarom is de Kamer niet goed over het risico geïnformeerd?

Wij vinden het positief dat de minister van deze zeperd heeft geleerd en dat hij met een protocol komt met goede proceseisen. Hoe voorkom je echter dat in staatsbedrijven opnieuw informatie te rooskleurig wordt voorgesteld of dat vanuit strategische overwegingen informatie wordt achtergehouden om een beslissing door te drukken? Hoe kan de minister die checks-and-balances organiseren? Met deze vragen sluit ik aan bij een vraag die door een van mijn collega's werd gesteld. Ik ben zeer benieuwd naar de antwoorden van de minister.

Al in 2005 was duidelijk dat Gasunie wilde bieden. Toch moest de minister tussen 16 oktober en 7 november 2007, in drie weken, die aankopen beoordelen. Wat is er tussen 2005 en 2007 door Financiën aan voorbereidingen gedaan om die deal in die drie weken te kunnen sluiten? De verkopers hebben het spel handig gespeeld. Zij bepaalden de veilingvoorwaarden, gaven te optimistische informatie en kwamen pas drie dagen voor de sluiting met nieuwe informatie. Daarmee is er natuurlijk wat zand in de ogen gestrooid. Maar waarom heeft de minister toen niet gezegd: als het op deze manier moet, dan maar niet? Ik ben benieuwd hoe de minister daar nu op terugkijkt. Het is natuurlijk ingewikkeld. Dat begrijp ik. Ik zie de minister ook kijken. Toch ben ik benieuwd of hij daarop een reactie kan geven.

Er zijn meer deelnemingen actief in het buitenland, namelijk de NS in Engeland, Duitsland en Tsjechië. TenneT is ook in Duitsland actief. Daarvoor geldt eigenlijk dezelfde vraag waarmee ik begon, namelijk die over de belangenafweging tussen de beleidsdepartementen, de visie op het beleid en de rol van de aandeelhouder. Hoe worden die tegen elkaar afgewogen? Hoe worden de risico's daarvan ingeschat? Vanmorgen lezen we natuurlijk het stuk in Het Financieele Dagblad over de risico's bij TenneT, over de risico's van de schadeclaims. We zien ook dat TenneT een

kapitaalbehoefte heeft om alle investeringen in duurzame energie in Duitsland en Nederland te financieren. Welke mogelijkheden ziet de minister overigens om dit vermogen aan te trekken? Elke keer komt dit punt terug. Ik doel op de vraag hoe je ervoor zorgt dat de risico's, die strategie en die inhoud echt integraal goed kunnen worden afgewogen en dat de risico's afgedekt kunnen worden?

Ik heb ook vragen over de deelnemingen in het binnenland. Ook bij de discussie over Connexxion hebben we het al gehad over Qbuzz en HTM. We hebben het gehad over wat de rol van NS is als spoorvervoerder op deze lokale vervoerdersmarkt. De kernactiviteit van NS is natuurlijk personenvervoer, maar betekent dat ook dat het bedrijf bijvoorbeeld een vliegtuigmaatschappij kan beginnen? Hoe ver reikt die kernactiviteit? Wat is de publieke taak van de NS? Ik ben zeer benieuwd naar de antwoorden van de minister.

Wat betekent de overname van HTM voor de marktordering in het openbaar vervoer, voor het level playing field? Hoe garandeert de minister dat de NS niet met kruissubsidie uit het hoofdtrailnet onder de kostprijs gaat werken in het stadsvervoer? Mevrouw De Vries vroeg ook naar de resultaten van Qbuzz. Ik ben daar zeer benieuwd naar.

De afgelopen weken werden wij steeds blij verrast met allerlei meevallers in de dividenden: 800 miljoen van BEB. Dat hebben we zelf toegestaan, moet ik er eerlijk bij zeggen. Verder 290 miljoen van het Havenbedrijf Rotterdam en 250 miljoen van ABN AMRO. Ondanks dat er buffers moeten worden opgebouwd, is er toch sprake van 250 miljoen dividend. Maandag kwam de BNG. Wat zit er nog meer in het vat? Welke dividenden en superdividenden – een sociaaldemocratische voorganger toverde superdividenden uit de hoge hoed – zitten nog in het vat? Ik ben zeer benieuwd, ook met het oog op het saldo.

De heer **Van Vliet** (PVV): Het is wel jammer dat D66 niet voor mijn motie stemde met als doel, de rente van die kapitaalstorting van 600 miljoen voor de belastingbetalers als dividend terug te halen in TenneT. Dat terzijde. Ik hoorde de heer Koolmees een betoog houden over Gasunie en de verantwoordelijkheid van de aandeelhouder. Dat was een goed betoog. Wel miste ik de rol van de arranger. Hoe zit D66 daarin? Als er mogelijkheden zijn om die personen van die zakenbank aansprakelijk te stellen, doet D66 daar dan aan mee?

De heer **Koolmees** (D66): Ik heb de vraag van de heer Van Vliet goed gehoord. Ik vind het terecht dat hij die vraag stelt, zeker gezien de dubbelrol die deze partij in het hele proces heeft gespeeld. Ik ben heel benieuwd naar de antwoorden van de minister en ben een beetje terughoudend om daarin mee te gaan voordat de minister geantwoord heeft. Ik wacht zijn reactie dus af voordat ik deze vraag beantwoord.

De **voorzitter**: We gaan verder met de inbreng van het CDA door de heer Van Hijum.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. We hebben het over een belangrijk onderwerp. Opgeteld hebben we een spreektijd van enkele tientallen seconden per staatsdeelneming, terwijl in staatsdeelnemingen vaak miljarden omgaan. Het gaat om publieke taken waarvan veel mensen afhankelijk zijn en waarvoor vaak geen alternatief bestaat. Het is dan ook buitengewoon belangrijk dat er sprake is van zorgvuldig beheer, dat die taken goed worden uitgevoerd en dat dit zonder fratsen gebeurt. In dat kader ontkom ik er ook niet aan om te beginnen met de Gasunie. Er moest een afboeking van 1,8 miljard worden gedaan op een investering van 2,1 miljard. Dat is beschamend, zeker gezien de oorzaak. De oorzaak daarvan is namelijk dat de raad van bestuur, de raad van commissarissen en de aandeelhouder, de minister van Financiën, hun rollen onvoldoende

professioneel hebben opgepakt. Ze hebben zich onder tijdsdruk laten zetten. Ik ben ook nog even in de geschiedenis gedoken. Mijn Kamerfractie heeft in november 2007 schriftelijke vragen gesteld over de risico's. Daarin komt dat reguleringsrisico niet eens voor. Daar was dus nauwelijks oog voor.

Ik wijs ook op het rapport van de Algemene Rekenkamer waarin kritische kanttekeningen worden geplaatst bij de toetsing op het publieke belang door het ministerie. De Algemene Rekenkamer vraagt zich af waarom zo'n investering in het Duitse net überhaupt in het publieke belang is. Zij vraagt zich af of de energie en de leveringszekerheid van de Nederlandse consument daarmee is gediend. Uiteindelijk ben je wat dat betreft toch afhankelijk van de contracten die gesloten worden. Ik zou graag van de minister horen hoe hij aankijkt tegen het publieke belang, ook wat die gasronde betreft en de alternatieven waar de Algemene Rekenkamer op wijst. Je zou ook kunnen besluiten om selectiever te investeren in zaken die inderdaad de energie en de leveringszekerheid voor de Nederlandse consument op de lange termijn vergroten op het moment dat de winning uit de eigen gasvelden terugvalt. Daarover wil ik graag wat meer duidelijkheid.

Hetzelfde soort vragen kun je inderdaad stellen ten aanzien van TenneT, want ook daar is sprake van forse investeringen, bijvoorbeeld om Duitse windmolenparken aan te sluiten. Ik heb ook de berichten in Het Financieel Dagblad van vanochtend gelezen over mogelijke schadeclaims. Ik vraag de minister hoe die claims dreigen uit te vallen en of het risico er is dat ook de Nederlandse gebruiker daarvan voor de kosten gaat opdraaien. De basisvraag is ook in dit geval of deze investeringen uiteindelijk in het publieke belang van Nederland zijn. Hoe kan dat belang worden afgebakend? Dat is naar mij idee de algemene vraag. Ik vraag mij ook af of we, gezien deze ontwikkelingen, scherp genoeg zijn op de kernfunctie, de nutsfunctie die we als publieke aandeelhouder willen afschermen van bepaalde meer commerciële, marktgeoriënteerde activiteiten en ik vraag mij af waar wij de grens trekken. Ik zou op dat punt graag een nadere beschouwing van de minister horen. Uiteindelijk moeten de risico's van dat soort activiteiten natuurlijk niet op de kernactiviteit en daarmee op de gebonden consument worden afgewenteld.

Diezelfde vragen hebben wij ook ten aanzien van de Nederlandse Spoorwegen. Ik denk dat er nog steeds een verhaal te houden is over het publiek aandeelhouderschap van de Nederlandse Spoorwegen, maar ten aanzien van het decentraal vervoer, het stads- en streekvervoer, hebben we inderdaad de marktordening als uitgangspunt genomen; de aanbesteding en de concessies om het publieke belang te waarborgen. Ik vind ook dat met de overname van HTM een raar soort rolvermenging dreigt op te treden. Hoe kijkt de minister vanuit orderingsfilosofie naar die overname? Als je de argumenten betere aansluiting en betere reisinformatie goed vindt, zou je de hele markt weer verticaal moeten organiseren. Je zou dan dus geen onderscheid moeten maken tussen decentrale concessies en het hoofdrailnet.

Wij hebben altijd een beetje geworsteld met Holland Casino, dus ons de vraag gesteld wat je daarmee moet. Uiteindelijk zijn wij er niet principieel op tegen dat die aandelen vervreemd worden. Je kunt je natuurlijk wel de vraag stellen of de kerntaak van de Nederlandse overheid en de belastingbetaler is om casino's te exploiteren. De grote zorg die er altijd «omheen hangt», is die van gokverslaving, het beleid dat door die deelnemingen wordt gevoerd, de mogelijkheden voor het witwassen van geld en noem maar op. De zorg is dus dat je in dat soort circuits terecht komt. De zorgvuldigheid van het proces is voor mijn fractie dus buitengewoon belangrijk. Ik vraag mij af wat het proces gaat worden, dus of het kabinet kiest voor de «korte klap» of dat het kiest voor een meer zorgvuldige en gefaseerde route waarbij ook deze zaken aandacht krijgen. Graag wil ik een reactie daarop.

Tot slot kom ik op het beloningsbeleid. De heer Merkies heeft daarover ook een aantal vragen gesteld, onder andere over de verhouding tussen vaste beloningen en variabele beloningen. Mede naar aanleiding van een vraag van RTL Nieuws vraag ik naar de transparantie van de beloningen in staatsgesteunde banken. Daarover zijn natuurlijk al afspraken gemaakt: de Code Banken en afspraken, in het bijzonder ten aanzien van het verlenen van staatssteun, als het gaat om salarissen die boven het bedrag van 1 miljoen euro uitkomen. Is de minister bereid om de informatie die kennelijk beschikbaar is bij de Nederlandsche Bank daarover en over verhoudingen tussen vast salaris en variabel salaris, openbaar te maken?

De **voorzitter**: Ik kijk naar de minister. Kunnen we direct van start gaan?

Minister **Dijsselbloem**: Nee. Daarvoor is het te veel. Ik denk dat ik een kwartiertje nodig heb.

De vergadering wordt van 10.45 uur tot 11.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering. Omdat slechts een zeer beperkt deel van de vragen aan de staatssecretaris is gesteld, hebben we afgesproken dat hij begint met antwoorden. Dan kan hij daarna weer gewoon aan het werk, zullen we maar zeggen. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Weekers**: Voorzitter, dank u wel dat u mij als eerste het woord geeft omdat er aan mij maar een paar vragen zijn gesteld. Die hebben betrekking op Holland Casino en de fiscale kwestie van de Nederlandse Spoorwegen.

Op de fiscale kwestie van de Nederlandse Spoorwegen kan ik niet ingaan, want de Kamer weet dat ik gehouden ben aan artikel 67 van de AWR. Dat artikel verhindert mij om uitlatingen te doen over de fiscale posities van individuele belastingplichtigen, waaronder bedrijven. De minister heeft de Kamer over dat onderwerp een brief gestuurd. Hij kan als aandeelhouder daarover natuurlijk wel iets zeggen en ik ben het uiteraard altijd eens met datgene wat de minister zegt.

De heer Merkies stelde een vraag over de bonussen van Holland Casino en de heer Van Hijum stelde een vraag over het privatiseringsproces. Laat ik beginnen met het beantwoorden van de laatste vraag. Ik ben het zeer eens met de opmerking van de heer Van Hijum dat het een zorgvuldig proces moet zijn. Ik denk dat het uitgangspunt helder is. We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat we Holland Casino op de markt brengen, dat we de publieke belangen van het tegengaan van gokverslaving, het tegengaan van witwassen et cetera buitengewoon goed moeten borgen. Daarvoor is niet noodzakelijkerwijs een staatsmonopolie nodig. De vraag is op welke wijze we dat gaan organiseren. Daarover voer ik druk overleg met collega Teeven die primair verantwoordelijk is voor de kansspelwetgeving. Ik hoop samen met hem in de loop van het komend halfjaar de Kamer daarover op goede wijze te informeren. Ik wil niet toe naar een situatie dat Holland Casino wordt geprivatiseerd waardoor er sprake is van een privaatmonopolie. Ik heb eerder aangegeven dat een privaatmonopolie kwalijker is dan een overheidsmonopolie. Voor een overheidsmonopolie geldt dat er in elk geval nog de democratische controle is. Voor een privaatmonopolie geldt dat niet. Het zal op een zorgvuldige manier moeten gebeuren, ook om de financiële belangen van de Staat veilig te stellen. Ik kom hierop dus samen met collega Teeven uitvoerig terug. Dan hebben we alle gelegenheid om daarover met elkaar te spreken voordat er daadwerkelijk stappen worden ondernomen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dank voor die toezegging. Ik denk inderdaad dat het belangrijk is dat ook de Kamer in dat proces wordt meegenomen.

Ik vraag mij wel af of de staatssecretaris nu al kan zeggen of er ook eisen zullen worden gesteld aan de koper. Of is de bieder die het meeste biedt de eerst aangewezen partij?

Staatssecretaris **Weekers**: Zo ver zijn we nog niet. Er zijn vele modaliteiten mogelijk om Holland Casino in private handen te brengen. Dat hangt ook af van de wijze van marktopening. Bottomline blijft natuurlijk dat, als het gaat om het gokken, de publieke belangen goed geborgd moeten zijn. Wat dat betreft kunnen we dus nooit concessies doen. Dat is uiteindelijk ook wel een voordeel van een systeem dat inhoudt dat publieke belangen via de licentie worden geborgd. Als de publieke belangen met voeten worden getreden, trek je namelijk de licentie in en dan gaat de knip op de deur. Dat is de zwaarste sanctie die je kunt opleggen. Als er meerdere aanbieders zijn, kan dat. Als er één aanbieder is, kan dat niet. Dan is er namelijk geen legaal spelaanbod. Ik zal hierop met collega Teeven echt uitvoerig terugkomen. Ik denk dat we dan een goede discussie met elkaar kunnen voeren.

Er zijn vragen gesteld over de bonussen bij Holland Casino. Uit de cijfers van de afgelopen jaren blijkt dat de bonussen in 2011 inderdaad hoger waren dan die in 2010. De heer Merkies zei dat die bonussen zijn verdubbeld. De bedragen blijven echter wel ruim binnen de kaders die wij als aandeelhouder hebben meegegeven en die door de Kamer zijn vastgesteld. Per saldo kwam het erop neer dat de bonus van de CEO in 2011 22% van het jaarsalaris bedroeg en die van de CFO 40%. Die van de COO was 21% van het jaarsalaris. Ik denk dat het goed is om te vermelden dat het niet de aandeelhouder is die beslist over de concrete toekenning. De aandeelhouder maakt het beleid en de raad van commissarissen beslist over de definitieve toekenning. Zo is dat in dit land civielrechtelijk geregeld. De criteria worden niet alleen vastgesteld op basis van de vraag hoeveel winst wordt gemaakt, maar het gaat er bij staatsdeelnemingen met name om in welke mate de publieke belangen zijn gewaarborgd. Vermeldenswaard is dat over 2012 en 2013 de afspraak is gemaakt dat er geen variabele beloning wordt toegekend. Ik denk dat daarmee de kou deels uit de lucht genomen kan worden. Dat zijn volgens mij de antwoorden op de vragen die aan mij zijn gesteld.

De **voorzitter**: Ik zie geen reacties meer van de commissie. Ik dank de staatssecretaris voor zijn aanwezigheid en inbreng. We gaan verder met de beantwoording van de minister. Ik geef hem het woord.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. Er zijn mij zeer veel vragen gesteld, wat begrijpelijk is. Ik zie overigens dat de microfoon vastzit tegenwoordig. Ik denk dat dit gedaan is voor het geval dat mensen die mee willen nemen. Ik zal dus wat naar voren leunen.

Het betreft een zeer breed terrein met veel staatsdeelnemingen. Het gaat ook om grote bedragen. Ik zal toch proberen om er zo snel mogelijk doorheen te gaan. Ik denk dat bijna alle actuele casussen waarover vragen gesteld zijn, aantonen dat er altijd enige frictie zal zijn ten aanzien van het fenomeen staatsdeelnemingen in die zin dat de vraag is of het des overheid is of des markts, hoeveel vrijheid zo'n onderneming toekomt ten opzichte van de overheid en in de markt, of een dergelijke onderneming zelf beslissingen mag nemen om in het buitenland actief te worden, of een dergelijke onderneming alle ruimte mag benutten die er is binnen fiscale wetgeving en verschillen tussen fiscale wetgeving in verschillende landen enzovoorts. Er zijn, zoals gezegd, veel vragen gesteld, maar de kernvraag is of de overheid niet veel meer moet meesturen op de onderneming. Het is echter wel een onderneming. Er is ooit voor gekozen om het een NV te laten zijn die enigszins in een markt – soms is het een gereguleerde markt, soms is het een monopolistische markt – op afstand van de overheid als een bedrijf gerund wordt. Soms moeten we een

besluit heroverwegen en ons afvragen of het wel een bedrijf is, of het niet terug naar de overheid moet worden gehaald in de vorm van een agentschap of dat het nog dichter naar de minister toe moet worden gebracht. Er blijft altijd enige frictie bestaan tussen de ondernemingsvrijheid en het in handen nemen en houden van de touwtjes door de minister, met betrekking tot de vraag wanneer de raad van bestuur aansprakelijk is of aanspreekbaar – laat ik het wat rustig formuleren – en wanneer de raad van commissarissen dat is en op welk moment de overheid. Dat probleem zal ook de nieuwe nota staatsdeelnemingen niet oplossen. Binnen de overheid wordt het nog complexer. De staatssecretaris – hij is zojuist vertrokken – is verantwoordelijk voor de belasting en kan daarover geen mededelingen doen. Ik kan als aandeelhouder namens de Staat wel een opvatting over zaken hebben. Dan hebben we ook nog beleidsverantwoordelijke bewindslieden die beleidsdoelstellingen nastreven. Die zouden soms op een andere manier met een bedrijf, een staatsdeelneming, willen omgaan dan verstandig zou zijn vanuit het belang van het staatsaandeel, de waarde van het aandeel en behoud van de continuïteit van de waarde van het aandeel. De plek waar dat allemaal moet samenkomen, is natuurlijk de ministerraad. Naar aanleiding van het IBO is er heel nadrukkelijk gewezen op het bestaan van dit soort spanningen. Zoals gezegd, zullen die spanningen nooit helemaal verdwijnen. Anders moet je gewoon zeggen: alles weg of alles naar binnen. Volgens mij willen we dat niet. Misschien willen sommigen dat, maar over het algemeen vinden we dat niet gewenst. We zullen een aantal van die afwegingskaders beter moeten doordenken en «regelen». Ik doel dan op de afwegingskaders die verband houden met vragen als wanneer de minister gaat ingrijpen en hoe je omgaat met het verschil tussen het belang van de aandeelhouder en dat van de beleidsverantwoordelijke minister. Er is veel gebeurd sinds de jaren negentig, maar nog lang niet alles is goed doordacht en goed geregeld. Wij gaan dus een nieuwe nota staatsdeelnemingen formuleren. Daarin nemen we ook alle opmerkingen mee die in het IBO-rapport staan. Het is gebruikelijk om het IBO-rapport pas aan de Kamer te sturen zodra er een doorwrochte kabinetsreactie is. Ik heb gezegd: stuur het maar gewoon. Dan kan de Kamer daarvan alvast kennisnemen en kan zij er misschien al iets van vinden in dit debat waarmee ik mijn voordeel kan doen bij het uitwerken van de nota staatsdeelnemingen. Waarom zou het rapport op de plank moeten blijven liggen?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Vos.

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb nog geen vraag beantwoord.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Nee, maar ik wil iets zeggen over het IBO-rapport. Ik heb dat ook gelezen en gezien dat daarin heel veel verschillende opties staan waarover ik inderdaad een opvatting heb. Als we het daar nu over moesten hebben, hadden we een dag nodig voor dit algemeen overleg. Komt er dan nog wel een moment waarop we heel duidelijk kunnen aangeven welke opties – A tot en met C6 – voor ons belangrijk zijn?

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb gewoon gezegd: stuur het rapport maar naar de Kamer. Mocht zij daarover een opvatting hebben, dan kan ik die meenemen. Anders zal de gebruikelijke volgorde worden gehanteerd, namelijk die dat het kabinet een opvatting heeft, dat het die naar de Kamer stuurt en dat laatstgenoemde vervolgens kan aangeven of het de verkeerde opties heeft gekozen, dat het een briljant voorstel heeft gedaan of iets daar tussenin.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Dan ligt het gewoon aan ons. We hebben het niet geagendeerd voor dit AO, dus ik heb het ook niet bewust meegenomen. Dat moeten we dus op een andere manier doen.

Minister **Dijsselbloem**: Alle suggesties, bijvoorbeeld voor de thema's die in het stuk genoemd moeten worden, nemen we natuurlijk mee. Er zijn bovendien verschillende suggesties gedaan waarop ik straks specifiek terug wil komen. Heel belangrijk is de opmerking van mevrouw De Vries over dat afwegingskader. De vragen die daarbij een rol spelen, zijn wat het publieke belang is en waarom het nodig is om dat onder te brengen in de vorm van een staatsdeelneming. Vooralsnog is de oude nota – ik meen dat die van 2007 is – leidraad. Daarin staan ook heel veel verstandige dingen. Het is dus niet zo dat alles anders zal zijn. Je merkt echter gewoon dat het maatschappelijke en politieke debat over de verhouding markt en overheid nog volop in beweging is. Dat raakt bijvoorbeeld ook aan het beloningsbeleid, om maar eens een ander thema te noemen dat heel veel aandacht heeft van de Kamer. Dat is nog volop in beweging. Ik kom daarop later in mijn betoog specifiek terug, maar bij de behandeling van de Wet normering topinkomens was er naar mijn idee nog brede overeenstemming over het punt dat staatsdeelnemingen iets anders zijn dan semipublieke sectoren et cetera. Laatstgenoemde zijn wel onder de wet gebracht maar staatsdeelnemingen zijn apart gehouden. Daarvoor is een apart beloningskader. Dat komt uit de tijd van 2007–2008. Dat kader is iets nieuwer dan de vorige nota. Inmiddels zeggen sommige fracties dat ook staatsdeelnemingen onder de wet moeten vallen. Je merkt dus dat het allemaal volop in beweging is. Alleen dat al is aanleiding voor mij om te zeggen dat we dat opnieuw gaan bezien en met elkaar gaan bespreken. Het nut, de noodzaak en het afwegingskader komen daar dus zeker in terug. De relatie met de vakministeries wordt daarin een belangrijk thema, ook op basis van het IBO.

Een belangrijk thema in het IBO – de heer Koolmees vroeg daarnaar – is die integrale afweging. Dat gaat bijvoorbeeld over de mogelijkheid voor staatsdeelnemingen om een «off balance»-mogelijkheid te bieden voor het financieren van beleid. Er kunnen natuurlijk vakministers zijn die in hun ambitie om beleid te realiseren, zeggen dat de staatsdeelneming daarin ook wel kan investeren of dat zij vinden dat de staatsdeelneming haar investeringsbeleid moet aanpassen om dat beleid dichterbij te brengen. Soms stel je als aandeelhouder de vraag of dat verstandig is voor de waarde van de onderneming, dus de waarde van het staatsaandeel vanuit het belang van de belastingbetaler. Dat is niet per se meteen een conflict, maar het is wel een issue dat terug blijft komen. We zullen daarop aan de hand van het IBO-rapport in de nota ingaan.

Dit is overigens het algemene rondje vooraf.

Mevrouw Vos heeft gevraagd of het ministerie voldoende capaciteit, voldoende mensen, heeft om al die staatsdeelnemingen te beheren. Zij sprak van 14 fte's, inclusief NLFI. NLFI valt niet onder die 14 fte's. Sterker nog, die 14 fte's moeten ook nog NLFI aansturen. Het beheer van ABN AMRO, ASR en straks dat van SNS REAAL, gebeurt vanuit NLFI. Mijn ambtenaren hebben geen misbruik gemaakt van de vraag of het genoeg is door te pleiten voor meer fte's. Ze hebben keurig opgeschreven dat het uitdagend is, maar dat het gaat.

Mevrouw Vos heeft gevraagd of de Comptabiliteitswet moet worden aangepast om de rol van de Kamer bij privatiseringen nader te specificeren. De Comptabiliteitswet wordt aangepast. Ik weet niet of de aanpassingen helemaal naar wens zullen zijn, maar die zijn al toegezegd. Aanpassing zal gebeuren naar aanleiding van het onderzoek van commissie-De Wit. In 2010 heeft mijn ambtsvoorganger een brief aan de Kamer gestuurd waarin hierop wordt ingegaan. Ik kan mij ook niet voorstellen dat wij een staatsdeelneming zouden privatiseren zonder dat de Kamer daaraan expliciet haar toestemming heeft gegeven. We gaan



Holland Casino en de Staatsloterij verkopen. Als de Kamer daarmee niet akkoord ging, zou dat natuurlijk niet gebeuren. Wij voeren een discussie over deelprivatisering van TenneT. Die is nog helemaal niet afgerond. Die discussie was door het vorige kabinet in gang gezet. Wij hebben een en ander even on hold gezet omdat dit nieuwe kabinet die beslissing wil overwegen. Het wil nagaan of dat echt nodig is et cetera. Voor dit soort beslissingen geldt dat in alle gevallen toestemming van de Kamer onmisbaar is. We gaan de Comptabiliteitswet op dat punt ook verhelderen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Vries heeft een vraag voor de minister.

Mevrouw **De Vries** (VVD): De minister zegt dat de beslissing over deelprivatisering van TenneT on hold is gezet. In november heeft minister Blok echter een brief aan de Kamer gestuurd waarin die twee deelprivatiseringen nog opgenomen zijn. Hoe moet ik dat dan zien?

Minister **Dijsselbloem**: Ik dacht dat we daarin al de nuance ten opzichte van het beleid van het vorige kabinet hadden aangebracht, dus dat we aangegeven hadden dat we een en ander zouden bezien. Het was een voorgenomen besluit. Ik heb daar een sterretje bij gezet. Het kabinet was toen net aangetreden. Ik heb gezegd dat ik vind dat het nieuwe kabinet zich daarover moet buigen. Die beslissing is dus nog niet genomen. De gesprekken daarover worden in de voorbereidingsfase gevoerd en in alle gevallen kom ik bij de Kamer terug met het standpunt van het kabinet. De heer Koolmees vroeg of er nog meer dividenden komen. Hij was met name zeer geïnteresseerd in superdividenden in het kader van de begrotingsproblematiek. Zoals de leden weten, is een aantal dividenden opgenomen in de begroting. Ik voorzie op dit moment geen grote mee- of tegenvallers, zeg ik maar onbevangen. Zodra daarvan wel sprake is, zal ik ze openbaren. Laten we daarover verder niet te veel speculeren. Ik kom op de beloningen. Die zijn natuurlijk onderdeel van de nieuwe nota staatsdeelnemingen die in de zomer of rond de zomer – we doen ons best – de Kamer zal bereiken. Aan de hand daarvan kunnen we het debat daarover voeren. Het beloningskader zal daarvan deel uitmaken. Mijn uitgangspunt daarbij zal niet zijn – ik zeg het alvast maar voor het debat – dat de beloning van de staatsdeelnemingen onder de WNT wordt gebracht. Staatsdeelnemingen zijn van karakter echt anders dan semipublieke instellingen of semipublieke sectoren. Dit gaat in principe om bedrijven die als bedrijf moeten worden gerund, die in meerdere of in mindere mate te maken hebben met concurrentie. Tot nu toe is de systematiek geweest dat er een beoordeling is in die zin dat wordt nagegaan in hoeverre het publiek is en in hoeverre privaat, inhoudende dat er echt geconcurrereerd moet worden en dat er sprake is van risico's et cetera. Ik blijf verdedigen dat het echt een ander type organisatie is, een andere omgeving met een andere opdracht dan die van semipublieke sectoren die met publieke middelen volledig worden gefinancierd – denk aan het onderwijs en de zorg – en een heldere publieke opdracht hebben. Dat debat zullen we in besluitvormende zin voeren, maar dan weten de leden alvast via welke route ik het zal aanvliegen. Onderdeel daarvan zal zeker zijn het maken van afspraken over hoe wij omgaan met bonussen. Wat dat betreft is er ten aanzien van staatsdeelnemingen nog niets geregeld. Om maar een richting aan te geven, zeg ik dat er in het regeerakkoord ten aanzien van de banken staat dat beloningen maximaal 20% mogen bedragen. Ik denk eraan om dat voor alle staatsdeelnemingen als maximum te formuleren. Daarmee is niet alles gezegd. Je moet het ook hebben over de vraag wanneer bonussen worden toegekend en wanneer niet, of ze kunnen worden teruggehaald, of er een termijn in zit

wat het uitkeren betreft et cetera. Er zijn dus nog allerlei andere aspecten waarover je moet nadenken. Ook die zullen onderdeel zijn van de nieuwe nota.

De heer Van Hijum heeft gevraagd naar transparantie bij de banken over beloningen van meer dan 1 miljoen. Dat was zijn laatste vraag.

De heer **Merkies** (SP): De minister van Financiën weet toch dat er een aangenomen motie ligt van de heren Irrgang en Groot om te bewerkstelligen dat de variabele beloning maximaal 10% zal zijn als de Staat aandeelhouder is? Ik weet niet of dit het einde van dit blokje is. Er was nog een aangenomen motie over de verhouding ...

Minister **Dijsselbloem**: Nee, ik ben nog niet klaar met dit blokje en ik kom ook nog op het punt dat de heer Merkies als laatste noemde.

De heer Merkies heeft gelijk dat er een aangenomen motie is waarin staat dat die variabele beloning moet worden gemaximeerd op 10%. Ik wil voorkomen dat we ad hoc of zelfs per casus aangeven wat de maximale beloning mag zijn, wat toegestaan is en wat niet. We moeten proberen om het een beetje bij elkaar te houden en één lijn te trekken. Die lijn zal wat mij betreft zijn dat we naar 20% gaan, zoals dat in het regeerakkoord staat voor de bankensector. Dat is een afwijkende opvatting in vergelijking met de motie. Ook die motie gaat alleen over vast/variabel. Er zijn met betrekking tot bonussen echter nog wel een paar andere dingen te benoemen. Denk bijvoorbeeld aan een knock-outsysteem zoals we dat voor de NS hebben afgesproken. Wanneer raak je je bonus helemaal kwijt? Wat zijn de criteria voor bonussen? Worden ze meteen uitgekeerd of gebeurt dat pas op termijn? Dat zijn allemaal aspecten waarmee het grote risico, namelijk de perverse prikkel van een bonus, wordt voorkomen. Ik kom op al die aspecten terug.

De heer **Merkies** (SP): Het is goed om te kijken naar het integrale beeld. Daar kan ik mij helemaal in vinden. Wat dat betreft zal ik inderdaad naar het totaalplaatje kijken. De minister komt zo meteen nog terug op die 75%: 25%. Ik vraag mij af – ik ben net vergeten om die vraag te stellen – wie in die referentiegroep zitten en hoe een en ander bepaald wordt, met name voor NS. Ik heb zelf een berekening gemaakt en kwam wat het loon betreft dat uit de markt zou blijken, op meer dan 1 miljoen. Klopt dat?

Minister **Dijsselbloem**: Als er tussendoor nieuwe vragen worden gesteld, wordt het voor mij nog moeilijker. Misschien vindt u het goed als we schriftelijk voor u uitspellen hoe die groepen zijn samengesteld of dat we de discussie meer in detail daarover voeren aan de hand van het nieuwe beloningskader dat u krijgt bij de nota staatsdeelnames. Anders moet ik er in tweede termijn even op terugkomen.

De heer **Merkies** (SP): Als het op schrift wordt gesteld, vind ik het ook prima.

Minister **Dijsselbloem**: Dan doen we dat.

De heer Van Hijum heeft, zoals gezegd, gevraagd naar die beloning van 1 miljoen. Dat verzoek tot openbaarmaking zal ik aan de Nederlandse Bank voorleggen. Waarschijnlijk – maar hiermee loop ik vooruit op zijn reactie – zal de bank alleen geaggregeerde informatie openbaar maken. De eeuwige discussie is immers wat toezichtvertrouwelijk is en wat openbaar mag worden gemaakt. Ik zal het verzoek dus doorgeleiden naar DNB en bij de leden hierop terugkomen.

Mevrouw Vos vroeg hoe de knock-outcriteria voor het beloningsbeleid van de NS gaan uitwerken voor de casus Fyra. Dat kan ik nog niet zeggen. Dat is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de raad van

commissarissen van de NS. Daarbij komt dat de Fyra-casus naar mijn idee nog niet helemaal afgerond is.

Ik kom op de peer group, de verhouding 25%: 75%. In de motie-Irrgang werd gevraagd om een verhouding van 75% publiek en 25% privaat. Het oorspronkelijke voorstel van de raad van commissarissen in 2011 was 40% publiek, 35% privaat en 25% internationaal. In het nieuwe beloningsbeleid dat inmiddels is overeengekomen, is het 60% publiek geworden en 40% privaat. Dat is dus een grote stap in de richting van de wens van de Kamer. Ik meld gewoon wat de stand van zaken is, dus de beslissing die daarover is genomen. Voor het overige denk ik dat we de discussie over de verhouding tussen deze systematiek en de verhoudingsgetallen en de wijze van totstandkoming goed kunnen voeren aan de hand van het nieuwe beloningskader.

De heer **Merkies** heeft gevraagd waarom er loonsverhogingen zijn bij ABN AMRO en noemde daarbij de grote stijging van beloning van de heer Zalm als voorbeeld. Die stijging erkennen wij niet. Volgens ons is het niet juist dat die stijging heeft plaatsgevonden. De lonen van de leden van de raad van bestuur zijn niet verhoogd. Die zijn wel geïndexeerd. Dat gebeurt op grond van de indexatie van de Algemene bank-cao (ABC). Dit is conform het afgesproken beloningsbeleid. Het door de heer **Merkies** genoemde percentage is volgens ons dus niet juist.

De heer **Merkies** (SP): Ter verduidelijking. De minister zegt namelijk dat het niet juist is. Dit gaat over een stijging van 33% in 2011. Daarna zijn de bedragen geïndexeerd, namelijk in 2012.

Minister **Dijsselbloem**: Er wordt stellig gezegd dat het niet juist is. We zullen daar nog een keer naar kijken. Misschien kunnen we straks met de heer **Merkies** de cijfers naast elkaar leggen. We hoeven elkaar immers niet het hoofd in te slaan als het alleen maar gaat om de vraag wie de juiste cijfers heeft. Het politieke punt is in ieder geval dat wij helemaal geen ruimte zien voor grote salarisstijgingen, anders dan op basis van indexatie.

Een groot deel van de vragen met betrekking tot de NS gaat natuurlijk over de rol die het bedrijf nationaal en internationaal vervult. De vraag is hoever de NS die toch als maatschappelijke opdracht primair personenvervoer heeft, zeker sinds het verkopen van de tak van het goederenvervoer op met name het hoofdrailnet, daarbuiten mag gaan; internationaal, op regionale vervoersmarkten et cetera. Er is in de loop der jaren een aantal beleidslijnen ontwikkeld op basis waarvan de NS acteert. Er zijn regels ten aanzien van de marktordening. Nergens is geregeld dat NS bijvoorbeeld niet mag meedoen aan aanbestedingen op de regionale vervoersmarkten. Verder is er een beleidslijn die al jaren geleden is vastgesteld. Daarin staat dat het openbaar vervoer zo veel mogelijk – ik begeef me nu op glad ijs – intermodulair, van deur tot deur, aansluitend zou moeten zijn. Je kunt je dus afvragen wat erop tegen zou zijn als de NS ook in de regionale vervoersmarkt van Den Haag actief werd en het bedrijf daarmee de aansluiting kon verbeteren.

De heer **Van Vliet** (PVV): Dat triggert mij toch meteen. Ik denk namelijk dat het onderscheid tussen de verschillende vervoersmarkten in ons kleine Nederland kunstmatig van aard is. Als de NS als monopolist op het hoofdrailnet wel kan meedingen naar regionale vervoersconcessies maar dat omgekeerd niet kan omdat de NS tot in de eeuwigheid de heilige concessie heeft, is er natuurlijk een kunstmatig onderscheid. Ik denk dus dat het wel degelijk schadelijk is voor concurrentie, ook op de regionale en lokale openbaarvervoermarkten, als dat machtige gedrocht van NS al dan niet via dochterbedrijven overal kan meebieden.

Minister **Dijsselbloem**: Er is een onderscheid tussen vervoersmarkten. Als de heer Van Vliet zegt dat hij dat een fictie, een gedrocht of wat dan ook vindt, moet hij dat met de Kamer veranderen. In het Nederlands beleid is er zoiets als het hoofdrailnet. Dat wordt onderhands gegund voor langere tijd. Op dit moment wordt het gegund aan de Nederlandse Spoorwegen. In de toekomst kan dat veranderen. Er is nu sprake van een vierde spoorpakket in Brussel en er dreigt weer een nieuwe liberaliseringsgolf aan te komen. Ik abstraheer maar even wat we daarvan vinden. «Abstraheren» is een heel neutrale term. Het kabinet heeft als het gaat om subsidiariteit, daarover voorlopig negatief geoordeeld. De mogelijkheid die we nu hebben om het de NS onderhands te gunnen, zou namelijk in de voorstellen van de commissie verdwijnen. Dat is allemaal nog in de eerste fase, dus er komen nog heel veel discussies over deze voorstellen. Het kabinet is daar niet voor en wil die mogelijkheid gewoon behouden. Mijn punt is echter dat er een marktordening is. Er geldt iets anders voor het hoofdrailnet in Nederland dan voor onderliggende regionale vervoersmarkten. We hebben een aantal lijnen aan de randen van het hoofdrailnet afgehaald. Die zijn inmiddels aanbesteed. Als de heer Van Vliet zegt dat hij het daarmee niet eens is en dat het verkeerd is, of als hij zegt dat de grote vervoerder op het hoofdrailnet vervolgens marktbeperkingen moet krijgen op die andere delen van de vervoersmarkt, namelijk op de regionale markten, moet hij dat met de Kamer regelen. Dat moet hij niet bij mij doen als aandeelhouder maar gewoon in de wet- en regelgeving, in overleg met de minister of de staatssecretaris van I en M. Het gaat erom hoe de leden aankijken tegen die vervoersmarkt, wat zij regelen, wie welke marktvrijheid heeft et cetera. Het enige wat ik op dit moment vaststel, is dat er een kader is, een marktordening. Er zijn beleidslijnen en dat wat de NS doet, past daarin. Als de heer Van Vliet dat niet gewenst vindt, moet hij de markt met de Kamer anders reguleren.

De heer **Van Vliet** (PVV): Dit vind ik toch een beetje flauw van de minister, want hij komt zelf met een mededeling. Hij noemt zich nu aandeelhouder van NS, maar hij begon zijn betoog over NS met de opmerking dat we een marktordening hebben en dat het prima is als dat bedrijf alles opkoopt. Dat is gewoon het beleid; dat is zo geregeld. Marktordening wordt echter een leeg begrip op het moment dat één partij die op het hoofdrailnet de eeuwige concessie heeft, zich ook op alle andere openbaarvervoersmarkten kan mengen en wellicht dominant wordt. Is marktordening hier wel echt van toepassing?

Minister **Dijsselbloem**: Het antwoord is ja. Er is marktordening in Nederland. Er is beleid ten aanzien van het hoofdrailnet en het onderliggende net. De concessie op het hoofdrailnet is aan de NS gegund. Er is geen enkele beperking, noch in de concessieovereenkomst, noch in wet- en regelgeving in die zin dat het bedrijf niet meer mag acteren op internationale concessies of op regionale vervoersmarkten die in Nederland worden aanbesteed. Als de Kamer dat wil – dat lijkt me overigens niet primair een discussie die met de minister van Financiën gevoerd moet worden – zeg ik dat ik daar op dit moment in ieder geval niet voor ben maar dat ik mij kan voorstellen dat zij de discussie daarover voert. Ik geloof dat de staatssecretaris van I en M met een stuk komt over de toekomst van het spoor, over marktordening: de langetermijnsprogramma. Ik wist dat er een naam voor is. Dat is het moment om te zeggen: dit werkt niet, dit moet allemaal anders. Ik zie daar op dit moment geen aanleiding toe.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik snap dat dit raakt aan de marktordeningsvragen die we misschien ook aan de minister van Verkeer en Waterstaat moeten stellen. Het is echter aan deze minister om te beoordelen hoe de staatsdeelneming NS haar investeringen doet en haar overnames regelt

en of die inconsistent zijn met de taakopvatting van het publiek belang en de manier waarop we dat borgen. Voor het hoofdrailnet kiezen we voor de monopolist NS. Daar kan op Europees niveau van alles van gevonden worden, maar dat is even zoals het is. Voor de regionale spoorlijnen en het stads- en streekvervoer is er het model van de concessies en de private uitvoerder. Nu zegt deze minister dat die knip die tussen de landelijke markt en de regionale markt plaatsvindt, misschien niet zo handig is. Hij zegt dat het heel slim is als NS gaat investeren in HTM omdat dan het van deur-tot-deurvervoer beter geregeld kan worden en al die afstemmingsproblemen opgelost kunnen worden. Als dat de visie van het kabinet is op de ordening van het publieke belang in het openbaar vervoer, moet het eigenlijk zeggen dat die knip onhandig is en dat het het spoor en het openbaar vervoer langs die verticale lijn gaat organiseren. Dat betekent ook dat de Nederlandse Spoorwegen in alle regio's alle regionale bedrijven zou moeten overnemen. Dat zou consistent zijn.

Minister **Dijsselbloem**: Ik moet opeens denken aan oud-minister Donner die in het verleden altijd heel goed was in het tot in het extreme doorvoeren van een bepaalde redenering. Daarmee wilde hij zeggen dat het geen ondeugdelijke redenering was.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dank u wel!

Minister **Dijsselbloem**: Alstublieft!

Ik zal het weer in context zetten. De NS-dochters hebben ongeveer 5 van de 50 regionale vervoersconcessies. Dit zeg ik om te voorkomen dat het beeld ontstaat dat de NS Nederland aan het overnemen is. Mijn punt is dat het de NS op geen enkele manier verboden is, niet in een concessievoorwaarde en evenmin in wet- en regelgeving of door marktordening, om ook op de onderliggende regionale vervoersconcessies actief te zijn. Als de heer Van Hijum dat wil, moet hij een en ander met de Kamer reguleren. Daarmee zeg ik niet dat er geen onderscheid meer moet zijn tussen regionale vervoersmarkten en concessies die daarvoor worden afgegeven en het hoofdrailnet. Nee, we hebben een hoofdrailnet. Dat houden we bij elkaar. Dat geven we op dit moment langjarig uit aan één exploitant die daarop het personenvervoer doet. Ook dat kun je overigens ter discussie stellen. En bij het Europese spoorpakket dat eraan komt, gaan we dat ter discussie stellen, maar dat is een beleidskeuze. Wij willen dat het hoofdrailnet als samenhangend netwerk langjarig goed wordt bediend. Er is dus helemaal geen aanleiding om te zeggen: laten we er weer een vervoersmarkt van maken. De hoofdvraag is – die moet de Kamer in mijn visie beantwoorden op basis van de Lange Termijn Spooragenda in overleg met de staatssecretaris van I en M – of het gewenst is dat de NS als exploitant van het hoofdrailnet ook actief kan zijn op kleinere regionale vervoersconcessies. Bij een aantal van u proef ik dat u dat niet gewenst vindt. Dan moet u dat regelen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik probeer erachter te komen welke investeringsstrategie de minister als grootaandeelhouder vanuit het publieke belang verdedigbaar vindt. Als dit de lijn is die de minister van Financiën als aandeelhouder kiest, hadden we Connexxion eigenlijk niet moeten verkopen aan een private aanbieder. Dan was het veel verstandiger geweest om dat aan de NS te verkopen, want dan hadden we die verticale ordening die de minister zo belangrijk vindt, beter kunnen regelen dan we op dit moment doen. Dat hebben we echter niet gedaan. We hebben het aan een private partij verkocht. Ik probeer dat toch scherper te krijgen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we de minister eerst hierop laten reageren en dat ik daarna het woord geef aan mevrouw De Vries.

Minister **Dijsselbloem**: De publieke belangen die in het geding zijn, zijn die van enerzijds de reiziger en anderzijds die van de belastingbetaler. Het publieke belang van de belastingbetaler loopt enerzijds langs de route die inhoudt dat er geld wordt gestopt in spoorinfrastructuur en dat we daarvoor een goede dienstverlening terug willen hebben. Anderzijds zit er geld, maatschappelijk vermogen, in de Nederlandse Spoorwegen. Dat vermogen moet goed renderen en dat moet in ieder geval behouden blijven voor volgende generaties. Betreffende het oordeel over de vraag of het in dat kader verstandig is dat de NS ook actief is op de regionale vervoersmarkten zeg ik dat ik als aandeelhouder met de staatssecretaris van I en M als beleidsverantwoordelijke dit soort investeringen van de NS beoordeel. Dat doen wij vanuit twee invalshoeken, namelijk met in ons achterhoofd de vraag of dit goed is voor maatschappelijk vermogen dat zit in die infrastructuur, dus of we daarmee maximaal maatschappelijk rendement halen uit alle infrastructuur die we in het verleden hebben aangelegd en de vraag of we hiermee maatschappelijk rendement halen uit het vermogen dat vastzit in de NS en of we hiermee de reiziger op een goede manier bedienen. Het laatste punt is natuurlijk heel erg afhankelijk van het oordeel over hoe je je beleid inricht. Als het beleid erop gericht is om de reiziger zo goed mogelijk aansluitend, van deur tot deur, openbaar vervoer aan te bieden, zie ik voor de NS geen beletsel om actief te worden. U trekt de redenering door, door te zeggen dat ik er dan voor moet zorgen dat de NS overal het openbaar vervoer gaat uitvoeren. Dit zie ik dan weer niet. Als ik sommigen goed beluister, is de spiegelbeeldige vraag aan de orde, namelijk die of je het de NS zou moeten verbieden. Ik vraag mij dan af waarom we dat zouden moeten doen. Vanuit het maatschappelijk belang van de belastingbetaler en het vermogen dat erin zit, zie ik dat niet en vanuit het belang van de reiziger – hoe kom ik zo goed en efficiënt mogelijk van A naar B, gebruikmakend van bus, tram, trein en vliegtuig – zie ik het ook niet. Dat van dat vliegtuig voegde de heer Koolmees er overigens aan toe.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Ik vind het een beetje vervelend dat er weer verwezen wordt naar I en M als vakministerie dat zou gaan over de vraag of je dat wel of niet zou moeten willen. Wij hebben het hier over staatsdeelnemingen en de vraag is of wij vinden dat staatsdeelnemingen, gechargeerd gezegd, in het wilde weg allemaal overnames moeten doen, ook op een gebied waarop marktpartijen actief zijn en waar dat kan leiden tot marktverstoring. Ik denk dat de voorliggende vraag is of wij vinden dat een staatsdeelneming dat wel of niet moet kunnen doen. Als ik kijk naar bijvoorbeeld Qbuzz, zie ik dat de NS garantstellingen doet. Dat is in 2010 ook aangegeven. Hoe bijvoorbeeld Qbuzz draait, is volstrekt niet inzichtelijk, terwijl dat bedrijf wel concurreert met andere partijen op een markt waar de markt gewoon zijn werk moet doen. Wij willen ook dat er meer aanbieders komen om die concurrentie te vergroten. Als je daar zo'n expansiedrift van een staatsdeelneming tegenover zet, schrikt dat misschien ook andere bedrijven af om die markt op te stappen.

Minister **Dijsselbloem**: Om een beeld te schetsen, zeg ik het volgende: de NS-omzet wordt voor 50% behaald buiten die grote concessie, namelijk met internationale activiteiten, vastgoed et cetera. De NS heeft dus een verdienmodel. Het bedrijf verdient met alle activiteiten geld. Ten tijde van minister Eurlings in 2008 hebben we geregeld dat kruissubsidiëring verboden is. Dat is natuurlijk op basis van Europese regelgeving het geval. De NS moet dus in zijn jaarlijkse financiële verantwoording over de activiteiten laten zien dat de activiteiten en de winst die gemaakt wordt op het hoofdrailnet, niet leiden tot kruissubsidiëring voor andere activiteiten. Dat is nog te doen, maar 50% van de activiteiten van de NS hangt samen met de exploitatie van stations, investeringen in het buitenland waar het bedrijf ook concessies heeft. Die zijn ook toegestaan, tenzij wij ineens

zouden vinden dat het niet meer mag. Ik zou echter niet weten waarom we dat zouden vinden. Vele van de andere regionale vervoersmaatschappijen die in Nederland actief zijn, zijn ook staatseigendom. Die zijn echter geen eigendom van de Nederlandse Staat maar bijvoorbeeld van de Franse staat. U wilt de NS aan banden leggen, maar ik begrijp niet goed waarom u dat wilt doen. Als aandeelhouder kijk ik ernaar of het een gezond bedrijf is en of het renderende investeringen doet. En van geval tot geval wordt de business case bekeken. Er wordt ook nagegaan of die in het maatschappelijk belang is. Het primaire maatschappelijk belang voor de aandeelhouders is natuurlijk of de onderneming zijn waarde behoudt. Ik als aandeelhouder vind deze activiteiten, waar u vragen bij stelt, verdedigbare investeringen.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Als dat de redenering wordt om te bepalen waarom bepaalde overnames kunnen plaatsvinden en andere niet, kan de NS bij wijze van spreken straks ook Holland Casino overnemen; als het maar een rendabele investering is. Ik denk dat je toch wel een duidelijke visie moet hebben op datgene wat een staatsdeelnemer moet doen. Staatsdeelneming is wat ons betreft een vergaand instrument om in de markt in te grijpen, vooral als er sprake is van marktfalen. Wij zeggen juist dat we willen stimuleren dat er in het regionaal vervoer meer concurrentie komt. Dan wringt dat toch met elkaar?

Minister **Dijsselbloem**: Als u meer concurrentie wilt, moet u in ieder geval niet Qbuzz of andere NS-dochters verbieden om mee te dingen naar die concessies. Verder heb ik aangegeven dat de verschillende belangen, die van maatschappelijk vermogen zowel in infrastructuur als in de vervoersonderneming en ook die van de publieke dienstverlening – is een en ander in het belang van de reiziger? – door ons worden gewogen. Als de NS een grote investering deed en aan het ministerie van Financiën als aandeelhouder zou vragen of dat kan, zouden wij natuurlijk ook nagaan of het past bij de maatschappelijke opdracht en of het ten goede komt aan de publieke opdracht van de NS. Natuurlijk doen wij dat, maar ik heb geen argumenten om te zeggen dat het niet in het belang van de reiziger zou zijn als de NS of NS-dochters in sommige regio's verantwoordelijk werden voor het regionaal vervoer. Sommigen van u vinden misschien wel dat dit het geval is. Ik heb de argumenten daar echter niet voor. Ik kijk dus niet alleen naar het renderen van de investering. Dan zou de NS immers ook kunnen investeren in McDonald's. Ik weet trouwens niet of die filialen tegenwoordig renderend zijn.

De heer **Koolmees** (D66): Vooraf benadruk ik dat ik in deze discussie een open houding heb. In abstracte termen – als het gaat over marktordening en de keuzes die twintig jaar geleden zijn gemaakt om de concurrentie in het openbaar vervoer te stimuleren – ben ik het helemaal met de minister eens. Mijn vraag of het klopt, komt voort uit enerzijds de discussie over het level playing field. Ten aanzien daarvan worden allerlei vlagtekens geplaatst. Men vraagt zich af of op die regionale openbaarvervoersmarkt dat level playing field inderdaad goed in de gaten wordt gehouden. We krijgen allerlei signalen uit de markt dat er impliciet of expliciet wel kruissubsidiëring plaatsvindt. In het verlengde daarvan – dat is de tweede discussie waarop ik deze minister als aandeelhouder aanspreek – ligt dat het een strategische keuze van de staatsdeelneming is – in dit geval van de NS – om daarop in te zetten als prijsvechter met als doel, zich in de markt in te werken met de Staat als aandeelhouder of als garantieverlener op de achtergrond. Daardoor is het bijvoorbeeld mogelijk om goedkoop te financieren. Dat is de nuance en dat was mijn algemene punt in mijn inleiding. Als aandeelhouder kan men bij wijze van spreken strategische keuzes maken om het marktaandeel te vergroten, wat botst met de discussie over het level playing field dat het ministerie van I en M als

marktordeningsleidraad heeft «ingezet». Volgens mij is dit precies het voorbeeld, namelijk dat van Qbuzz en HTM, waaruit blijkt dat deze twee rollen elkaar gaan raken en dat er geen sprake is van een integrale afweging. Daarvoor vraag ik de aandacht van de minister.

Minister **Dijsselbloem**: Ik sta er zelf ook vrij open in omdat ik zie dat NS een unieke positie heeft op het hoofdrailnet, dat het bedrijf in samenhang daarmee het vastgoed rond spoor en stations heeft, dat het daarmee geld kan verdienen en dat het ook op andere terreinen geld kan verdienen. Ik vind dat prima en heb daartegen dus geen principieel bezwaar of zo, integendeel. Dat stelt NS natuurlijk ook in staat om nieuwe activiteiten op te zetten. Het lijkt mij goed om discussie te voeren over de vraag of dat slecht is, aan de hand van die Lange Termijn Spooragenda. Het lijkt mij goed om de Europese discussie daarbij te betrekken over het vierde spoorpakket dat eraan komt. Ik geef alvast maar in overweging dat, als wij daar vanaf willen – dat zou overigens echt een breuk zijn met de langetermijnstrategie die met de Kamer ook is besproken en afgesproken in de tijd van Bos en Eurlings, namelijk dat de NS zich multimodaal mag ontwikkelen – en als wij willen dat de NS teruggaat naar trein en hoofdrailnet en misschien zelfs naar alleen de nationale markt, dit kan. Ik zou daar echter niet voor zijn. Dat zou een heel nieuwe beleidslijn zijn. De leden denken misschien dat deze heel grote dominante speler dan in ieder geval niet meer op de regionale vervoersmarkt kan meedingen en dat daarmee het level playing field, de echte concurrentie op die concessies, wordt vergroot. Ik geef de leden in overweging dat de meeste partijen die daarin meedoen, onderdeel zijn van grote internationale concerns en dat ze vaak ook nog in handen zijn van andere overheden. De leden zeggen in feite dat de NS niet meer mag meedoen maar dat de Franse staatsbedrijven de vrije hand krijgen. Ik begrijp niet wat dat toevoegt aan de concurrentie die we, naar ik meen, wensen. Ik begrijp ook niet waarom dat bij voorbaat beter zou zijn voor de dienstverlening aan de reizigers in de regio Den Haag.

De heer **Koolmees** (D66): Ik ben ook niet naïef en zie ook dat allerlei buitenlandse openbaar vervoeraanbieders in Nederland actief willen worden en dat zij een aandeel regionaal openbaar vervoer inkopen, ook met allerlei impliciete staatsgaranties met financieringsconstructies daarachter. Wat mijn punt is – daarom begon ik met mijn opmerking over de open houding in deze discussie – dat wij signalen krijgen over het level playing field, over de kruissubsidies die onderliggend worden gegeven. Volgens mij vroeg mevrouw Vos naar de resultaten van de dochterondernemer van de NS. Zij vroeg of aan de hand daarvan is te achterhalen of er al dan niet sprake is van kruissubsidies. Een tussenstap in dit proces naar die discussie over de nieuwe nota over het staatsdeelnemingenbeleid zou wat mij betreft kunnen zijn, inzichtelijk maken of dat wat wij horen over kruissubsidies een gerucht is, alsmede dat wat wij horen over oneerlijke concurrentie of een niet-level playing field op de markt van het regionaal openbaar vervoer. Dit, om alle indianenverhalen van de feiten te kunnen onderscheiden. Zodoende kunnen we deze discussie de komende tijd zuiver voeren. Het is ingewikkeld om de kruissubsidies en de strategische keuze van het staatsbedrijf uit elkaar te houden. Dat staatsbedrijf wil bijvoorbeeld kapitaal beschikbaar stellen om daar een marktaandeel te krijgen. Kan de minister daarin, als tussenstap in het proces, inzicht geven?

Minister **Dijsselbloem**: Dat kunnen wij doen, maar het is een terugkerende discussie. We hebben eerder met elkaar gesproken over de verkoop van het laatste pakket Connexion-aandelen. Toen ontstond precies dezelfde discussie, namelijk die over de positie van de NS en de kruissubsidiëring. We komen daar dus op terug en gaan dan het debat vervolgen.



Het lijkt mij goed om de staatssecretaris van I&M er dan ook bij te hebben, want die discussie kan uiteindelijk leiden tot nieuwe vormen van marktordening. Niet de heer Koolmees maar sommigen van zijn collega's hadden daar al uitgesproken opvattingen over. Die discussies moeten we dus bij elkaar brengen.

De heer **Van Vliet** (PVV): Was dit alles over HTM, Qbuzz et cetera?

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb nog heel veel tekst voor mij liggen, hele stapels. Ik weet niet tot in welk detail de heer Van Vliet hierover wil doorpraten.

Gevraagd is of wij de participatie in HTM steunen. Noch Financiën, noch I en M heeft daar bezwaar tegen.

De heer Van Vliet zei dat er moet worden gestopt met HTM/NS-deal. Staatssecretaris Mansveld en ik schreven in december aan de Kamer dat die transactie nog niet is uit onderhandeld. Ik weet nog niet wat de omvang van het bedrag zal zijn dat ermee gemoeid is. Dat is ook weer bepalend voor de vraag of er expliciet toestemming van de aandeelhouder nodig is. Daarop komen we dus terug. Wij hebben bij voorbaat echter geen bezwaar.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Ik heb heel nadrukkelijk gevraagd of de Kamer straks voor een voldongen feit komt te staan, afgezien van het grensbedrag. Ik doel dan op de kwestie dat het aandeel in Qbuzz naar 100% gaat en dat HTM overgenomen wordt. Ik zou dat graag vermijden. In elk geval zou ik daarover een goede discussie willen voeren. Het raakt immers ook aan de vraag wat staatsdeelnemingen moeten doen. Ik zeg nogmaals dat ik niet wil dat we voor een voldongen feit komen te staan en dat ik hoop dat de minister dat met mij eens is.

Minister **Dijsselbloem**: Ik wil altijd graag met de Kamer samenwerken. Ik kan mij dus voorstellen dat, als de vraag aan staatssecretaris Mansveld en mij wordt voorgelegd, we zo snel mogelijk, namelijk zodra een en ander uit onderhandeld is, aan de Kamer voorleggen hoe wij dat beoordelen. Ik geef de leden echter wel een ding in overweging. Ik kom daarmee terug op mijn allereerste punt, namelijk de kwestie van de ingewikkeldheid van staatsdeelnemingen. Als de Kamer bij allerlei overname- of grote investeringsbeslissingen van staatsdeelnemingen voortaan expliciet toestemming wil geven – zij wil dus niet voor een voldongen feit komen te staan – moeten we het systeem echt anders inrichten. Ik ben daar niet voor. Ik ben er voor om een aantal beleidsafspraken met elkaar te maken. Die hebben betrekking op de vraag wie welke verantwoordelijkheid heeft: de Kamer, de minister als aandeelhouder en de minister als beleidsverantwoordelijke. Verder moeten we afspraken maken over wanneer er een expliciet besluit moet zijn van de minister en hoe de Kamer daarover wordt geïnformeerd, bijvoorbeeld bij welke omvang wat overname betreft of ten aanzien van welke investeringsbeslissingen. Alle staatsdeelnemingen zijn nu bezig met het maken van investeringsplannen. Dat hoop ik in ieder geval. Voor 90 van de 100 investeringsplannen geldt dat de Kamer daarvan geen idee heeft. Zij wordt daar niet onrustig van, want zij heeft er geen idee van. In dit geval heeft het veel aandacht omdat zo'n plaatselijke concessie nu eenmaal veel aandacht krijgt. Nu zegt de Kamer dat zij daardoor niet wil worden overvallen, maar dat zij daarover wil meebe-slissen. Ik stel voor dat we in het debat over de nieuwe nota staatsdeelnemingen ook spreken over de vraag wanneer de Kamer betrokken wordt bij investeringsbeslissingen of overnamebeslissingen van staatsdeelnemingen. Dat doet niet af aan mijn eerdere antwoord dat ik bereid ben om de Kamer daarover zo snel mogelijk te informeren. Dan kan de Kamer natuurlijk een debat met ons voeren.

Ik kom op de staatsdeelnemingen die gebruikmaken van buitenlandse routes in verband met belastingbetaling. Ik ben daar als minister op gestuit. Dat bestaat vast en zeker al jaren, maar zo'n casus komt dan opeens langs. Ik heb mij op dat moment de vraag gesteld wat ik daarvan vind. Dit toont maar weer eens aan hoe ingewikkeld de relatie en de positie van die staatsbedrijven is. Formeel mag het. Het is immers niet in strijd met welke wet dan ook. Zoals de leden weten, doen allerlei ondernemingen het en daarover vindt steeds meer maatschappelijk debat plaats. Ik vind echter – dat liet ik betrokken ondernemingen ook weten – dat het feit dat je staatsbedrijf bent, soms voordelen met zich brengt en soms nadelen. Een van de nadelen is dat je te maken hebt met een lastige minister en soms met een lastige Kamer en dat het vergrootglas op de onderneming wordt gelegd. En ik verwacht van staatsbedrijven – om ze zo maar te noemen – dat ze de lat hoog leggen op het terrein van het maatschappelijk verantwoord ondernemen. Ik vind het dus niet gewenst dat men activiteiten en bedrijfsonderdelen die in Nederland worden gebruikt of ingezet, in het buitenland onderbrengt om vanwege belasting-technische redenen. Dat heb ik ze laten weten. Het ene bedrijf heeft onmiddellijk gezegd dat het die activiteiten afbouwt. Ik heb begrepen dat de leden graag willen weten welk bedrijf dat is. Ik probeer het beantwoorden van die vraag te vermijden omdat het bedrijf zeer coöperatief is en het onmiddellijk heeft gezegd dat het die activiteiten gaat afbouwen. Het andere bedrijf betreft de Nederlandse Spoorwegen. Ik kan dat zeggen omdat de Kamer daarnaar in een eerdere fase expliciet heeft gevraagd en ik daarop in een brief expliciet ben ingegaan. Ik liet NS weten dat ik het ongewenst vind en we zijn nu met elkaar in gesprek om te bezien hoe een en ander kan worden afgebouwd.

De heer **Van Vliet** (PVV): Is er een beletsel om de naam van die andere onderneming aan de Kamer te melden?

In Ierland is vennootschapsbelasting betaald tegen het daar geldende tarief van 12%. Als die leaseconstructie, crossborderlease, er niet was geweest, zou dat bedrag in de vorm van Nederlandse vennootschapsbelasting zijn afgedragen. Is die conclusie correct?

Minister **Dijsselbloem**: De zaak kwam voor mij aan het rollen naar aanleiding van NS. Ik heb daarover een opvatting ontwikkeld en ik heb vervolgens interne vragen gesteld. Ik heb onder andere gevraagd of er nog meer staatsdeelnemingen zijn die eenzelfde type route bewandelen. Die informatie daarover is op zorgvuldige wijze aan mij overgedragen en daaruit bleek dat er inderdaad nog een bedrijf is. Aan dat bedrijf heb ik dezelfde opvatting te kennen gegeven en dat heeft gezegd dat het een en ander aanpast. Nu komt de zorgvuldigheid echter aan de orde, waarop de staatssecretaris al wees. Het wordt erg moeilijk om de zorgvuldigheid binnen het ministerie van Financiën te bewaken als ik op al te vrije wijze omga met de informatie over individuele belastingplichtigen, in dit geval bedrijven. Het zijn weliswaar staatsdeelnemingen, maar die worden gewoon behandeld als bedrijf. Die hebben er ook recht op om netjes door de Belastingdienst behandeld te worden. Niet alle belastinggegevens van die bedrijven zijn openbaar. Ik heb dus intern gevraagd of dat vaker aan de hand is en gehoord dat daarvan een ander voorbeeld bekend is. Daarmee hebben we hetzelfde gedaan en dat bedrijf heeft dus onmiddellijk gezegd dat het een en ander zal afbouwen. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid vind ik het niet juist om de informatie die wij als, zeg maar, belastingdienst hebben, in een politiek inhoudelijk debat openbaar te maken. Ik vraag de leden begrip voor het feit dat ik dat niet doe. Als ik dat namelijk wel zou doen, kwamen we in de problemen. Voor de leden lijkt het me belangrijk om te weten dat we hebben verkend welke staatsdeelnemingen hiervan gebruikmaken. Voor hen is het belangrijk om te weten wat ik daarvan vind en wat ik ermee heb gedaan. Van één onderneming

heb ik, zoals ik al zei, al de harde toezegging dat die activiteiten worden afgebouwd en met de andere onderneming zijn we in gesprek om tot afbouw te komen.

De heer **Van Vliet** (PVV): We hebben eerder met de staatssecretaris van Financiën gesproken over btw-constructies door lagere overheden. Dat zijn ook belastingplichtigen. Ik vind het dan ook jammer dat we hierover niet spreken. Kan de minister op zijn minst zeggen of het een leaseconstructie betrof of dat er sprake was van een andere fiscale ontwijkingsroute?

Minister **Dijsselbloem**: Het betrof een andere vorm.

De heer **Merkies** (SP): Welke andere route betrof het?

Minister **Dijsselbloem**: Het ging om een dubbele renteaftrek.

De heer **Merkies** (SP): Is het bedrijf 100% in staatshanden? De minister is dan aandeelhouder. Dat is hij overigens ook als het bedrijf voor minder dan 100% in staatshanden is. In die hoedanigheid kunnen we dat toch weten?

Minister **Dijsselbloem**: Het antwoord is «nee». Het gaat om een privaatrechtelijke betrekking. In het ministerie hebben we een soort loden band wat de informatie betreft op basis van onze taak als belastingdienst – we weten wat dat betreft namelijk van iedereen alles – en datgene wat ik als minister moet en mag weten. Soms kan ik een vraag stellen omdat ik die zelf beleidsmatig moet kunnen beantwoorden. Een van die vragen is of er meerdere staatsdeelnemingen zijn die routes via het buitenland kiezen om belasting te ontwijken. In dat geval kan die vraag intern worden beantwoord. Dat kan er echter niet toe leiden dat die informatie waarmee wij zorgvuldig moeten omgaan, op verzoek van de Kamer openbaar wordt gemaakt.

De heer **Merkies** (SP): Het zou goed zijn als van die informatie wel meer openbaar werd gemaakt. Maar privaatrechtelijk ...? Het is mij toch nog niet helemaal duidelijk. Begrijp ik goed dat de Staat geen aandeelhouder is, ook niet gedeeltelijk?

Minister **Dijsselbloem**: Het is een staatsdeelneming, dus de Staat is aandeelhouder. Dit soort discussies komt steeds vaker terug. De vraag is of wij altijd alles openbaar kunnen maken. Soms is dat niet het geval. Dat heeft soms te maken met het belang van de Staat. We hebben dit type discussie ook gevoerd met betrekking tot SNS REAAL. Soms mogen we informatie niet openbaar maken omdat het belang van de Staat dan in het geding komt of omdat het toezichtvertrouwelijke informatie is. Soms mogen we informatie niet openbaar maken omdat het privaatrechtelijk beschermde gegevens zijn. Die informatie kunnen we alleen uitvragen met als doel om belasting te kunnen heffen. Alleen voor dat doel mogen we die informatie gebruiken. We moeten echter niet te veel schotten weghalen, want dan komen we echt in de problemen. Er is gevraagd naar de verschillen in belastingtarieven in Ierland en Nederland. In Ierland is het Vpb-tarief de helft van dat van Nederland en in Ierland mag men twee keer sneller afschrijven dan in Nederland. Dat soort verschillen vertaalt zich in winst voor de NS. Er zijn ook wel inhoudelijke argumenten voor aan te dragen om het daar onder te brengen, maar ik denk dat het financiële argument het belangrijkste is. Het gesprek dat we nu met hen voeren, heeft daarop betrekking. Mevrouw De Vries vroeg volgens mij of er ook wordt gekeken naar privatisering van ProRail. Heb ik dat goed begrepen?

Mevrouw **De Vries** (VVD): In het kader van de Lange Termijn Spooragenda moet er natuurlijk ook gekeken worden naar ProRail en NS. Tot op heden is gezegd dat er ook onderzoek gedaan zou worden en werden er verschillende opties gegeven. De VVD heeft er behoefte aan om in het kader van die marktordering rondom ProRail en NS die opties op een rijtje te hebben en daarover informatie te krijgen. Wij willen weten wat de mogelijkheden zijn om zodoende die discussie goed in te kunnen gaan. Nu lijkt het erop dat er eerst alleen beleidsmatig wordt gekeken zonder dat er voldoende informatie is over die andere kant.

Minister **Dijsselbloem**: Voor ProRail geldt dat ik daarvan geen aandeelhouder ben. Dat is echt een uitzonderingsgeval. Dat zegt ook wel iets over de positie van ProRail. Indertijd is ervoor gekozen om het ministerie van I en M – toen was het nog het ministerie van Verkeer en Waterstaat – aandeelhouder te maken. Dat geeft ook het type discussie aan dat over ProRail wordt gevoerd. Die discussie heeft betrekking op de vraag of het bedrijf meer op afstand moet komen te staan, of het een soort Rijkswaterstaat moet worden of dat het een agentschap moet worden van het ministerie. Ik denk dat die discussie ook in de toekomst met de staatssecretaris van I en M volop terugkomt. Maar dit is in ieder geval een organisatie die op geen enkele manier onder mijn verantwoordelijkheid valt. Mevrouw De Vries heeft echter volstrekt gelijk dat daarover beslissingen moeten worden genomen, ook in relatie tot de NS. Het kabinet is ook voornemens om in deze kabinetsperiode dat debat af te ronden.

Mevrouw **De Vries** (VVD): De minister geeft in zijn brief over de deelprivatisering van de NS aan dat hij het onderzoek helemaal niet gaat doen.

Minister **Dijsselbloem**: Ja, daar hebt u ook nog naar gevraagd.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Dat wringt bij mij een beetje. De minister gaat er wel naar kijken, maar het is voor de Kamer ook wel belangrijk om de verschillende opties dan in beeld te hebben.

Minister **Dijsselbloem**: Dat is natuurlijk een ander punt, namelijk deelprivatisering van de NS. Wat dat betreft heeft dit kabinet geen enkel voornemen. Ik vind ook dat de Kamer en het kabinet eerst met elkaar moeten spreken over de Lange Termijn Spooragenda en dat zij vervolgens conclusies moeten trekken over wat dit betekent voor de toekomst van de NS, de verhouding tot ProRail et cetera. Het kabinet is er niet voor om ad hoc onderzoek te doen naar deelprivatisering van de NS. Het wil die kant niet op. Ik heb dus gezegd dat ik niet voel voor het doen van onderzoeken om een bepaalde richting te verkennen, namelijk een richting die we zelf niet op willen gaan. Als uit het debat over de Lange Termijn Spooragenda blijkt dat het kabinet als eerste en de Kamer daarna of omgekeerd zegt dat het wel moet gebeuren, gaan we het alsnog doen. In die volgorde gaat het gebeuren. Ik zeg nogmaals dat wij niet de intentie hebben om de NS te privatiseren en ook niet een deel daarvan.

TenneT is ook actief op de Duitse markt. Het bedrijf heeft daar een leidingnetwerk. Het moet ook op basis van Duitse wet- en regelgeving investeren. TenneT laat zien dat het al succesvol kan zijn in het aantrekken van vermogen van private partijen. Er zijn nu twee deals met Mitsubishi voor investeringen in Duitsland. De regulering van aansluiting van windparken is aanzienlijk verbeterd. Zo is met name de aansprakelijkheid van netbeheerders beperkt. De toezichthouder heeft het voor TenneT verder mogelijk gemaakt om nieuwe investeringsaanvragen te temporiseren en er wordt in Duitsland een meerjarenplan gemaakt voor die temporisering. Ik heb met TenneT afgesproken dat het bedrijf doorgaat met het aantrekken van eigen vermogen bij private partijen voor de Duitse investeringen. Dat gebeurt dus niet op holdingniveau, maar in dochteron-

dernemingen die specifiek voor die Duitse projecten bestaan. Daar gaan andere partijen ook in participeren. Het zijn goed renderende investeringen. Velen van u hebben gevraagd of het een vergelijkbaar debacle zal worden als in het geval van Gasunie. Daar is geen sprake van. Er zijn dus ook geen financiële nadelen voor de Nederlandse belastingbetaler. Dit zijn gewoon goed renderende investeringen. Dat blijkt alleen al uit de interesse die private partijen hebben om hierin deel te nemen. Die zouden dat echt niet doen als het slecht onderbouwde, slecht renderende investeringen waren. Private partijen zijn bereid om mee te doen aan dat project.

Er is gevraagd naar de claims voor TenneT. Ik heb dat artikel van vanochtend nog niet gelezen. Daarop kom ik later in mijn betoog terug. Het betreft de discussie over de aansprakelijkheid in Duitsland. Het artikel in Het Financieele Dagblad loopt vooruit op de aansprakelijkheid die er hoogstwaarschijnlijk niet is onder de nieuwe energiewet in Duitsland. Door mevrouw Vos is gevraagd of TenneT genationaliseerd kan worden in Duitsland en wat de effecten zijn op het Nederlandse net. Het antwoord op die vraag zie ik niet op mijn papieren staan. Die vraag moet dus nog beantwoord worden. Zoals gezegd heeft TenneT met succes vermogen van andere partijen aangetrokken ter waarde van 600 miljoen. Dat is een herhaling van zetten.

Er is in dit type markt een parallel met Gasunie, namelijk het reguleringsrisico. Het zijn sterk gereguleerde markten. Als daarin zaken wijzigen, vertaalt zich dat ook in risico's, in bedrijfsresultaten. Dat risico bestaat zowel in Nederland als in Duitsland. Beide landen kennen een onafhankelijke toezichthouder. Tot nu toe is het reguleringsregime in Duitsland voor TenneT overigens niet risicovoller gebleken dan in Nederland. Er heeft ook nog geen enkele afwaardering voor TenneT in Duitsland plaatsgevonden. Zoals gezegd, leiden de investeringen daar tot een marktconform rendement.

Trianel heeft een claim tegen TenneT ingediend. TenneT is van mening dat deze claim ongegrond is. De stelling is dat TenneT niet aansprakelijk is onder de nieuwe energiewet in Duitsland. De eventuele kosten van de claim lopen via de tarieven van de Duitse consument.

**Mevrouw Vos (PvdA):** Bestaat het risico dat delen van TenneT genationaliseerd worden? Kan de minister die vraag nu nog niet beantwoorden, of komt dat antwoord later in zijn betoog?

**Minister Dijsselbloem:** Dat zijn twee verschillende discussies. TenneT is actief in Duitsland. Het bedrijf moet daar investeren en wil dat ook. Het zijn renderende investeringen. Men brengt een en ander onder in een aparte dochter waarin ook andere private partijen al actief deelnemen. Er is ook een investeringsagenda voor TenneT voor de langere termijn. Die geldt voor Nederland en het buitenland en is groot. Dat roept de vraag op of TenneT de eigen vermogensbasis, die van de holding, zou kunnen verbreden. Dat zou kunnen doordat de Nederlandse Staat daarin meer geld stopt. In de huidige tijd zijn we daarover niet bij voorbaat enthousiast. Dat leidt tot discussie over de vraag of er sprake kan zijn van een deelprivatisering: een verwatering van het Nederlandse aandeel. Dan kan Nederland nog steeds meerderheidsaandeelhouder blijven, maar een deel van de balans wordt dan door anderen gevuld. Die beslissing hebben we nog niet genomen. Daarop kom ik later bij de leden terug. Ik loop daarop niet te ver vooruit. Ik heb wel vastgesteld dat deze route niet nodig is voor de investeringen die nu in Duitsland moeten worden gedaan. Er is dus geen sprake van een acuut probleem.

**Mevrouw Vos (PvdA):** Dat was niet mijn vraag. Ik weet namelijk dat de minister terugkomt op de investeringsbehoefte. De vraag is of er een risico is voor de Nederlandse afnemers als het toch gebeurt.

Minister **Dijsselbloem**: Als wat toch gebeurt?

Mevrouw **Vos** (PvdA): Die claim is er omdat TenneT om allerlei redenen niet kan leveren.

Minister **Dijsselbloem**: O, de claim!

Mevrouw **Vos** (PvdA): Ja, dus het gaat niet zozeer om het geld, maar de vraag is of de Duitse overheid op een gegeven moment stappen kan zetten die ook voor ons heel vervelend zijn.

Minister **Dijsselbloem**: Op die vraag heb ik net antwoord gegeven. Misschien heb ik dat iets te snel gedaan. Ik heb gezegd dat de inschatting is dat deze claim zich niet zal materialiseren, dat die niet zal worden toegekend. Mocht die worden toegekend, dan loopt die in de tarieven van de Duitse klanten. Nederlandse belastingbetalers of klanten van TenneT hebben daarmee dus niets te maken.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik zou graag duidelijker willen horen of de investeringen in de aansluiting van de Duitse windmolenparken naar de mening van de minister het publieke belang dienen.

Minister **Dijsselbloem**: Als TenneT met zijn buitenlandse activiteiten een sterkere onderneming wordt door het aansluiten van netwerken en de leveringszekerheid ook voor Nederlandse klanten groter wordt, is het publieke belang gediend.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dit is de redenering die ook voor Gasunie, de gasrotonde, werd gehanteerd. De Algemene Rekenkamer zegt daarover dat de Nederlandse overheid zich wat scherper de vraag zou moeten stellen of een groot, sterk bedrijf per definitie hetzelfde is als het Nederlandse publieke belang. Dat moet er vooral op toezien dat de Nederlandse consument voor een redelijke prijs de nutsvoorziening kan afnemen. Ziet de minister in de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer aanleiding om dat nog eens scherper te bezien?

Minister **Dijsselbloem**: Mijn antwoord bestond uit twee elementen, waaronder het element van het sterke publieke bedrijf. Dat is één belang. Het andere belang is dat van de leveringszekerheid in Nederland. Het is onze overtuiging dat, nu TenneT een deel van het Duitse net in handen heeft en netten in Europa steeds beter met elkaar worden verbonden, de leveringszekerheid groter wordt en de kans op grote leveringsproblemen verminderd wordt. Het publieke belang, dat van de Nederlandse klant, is daarmee gediend. Als je in Duitsland actief bent, heb je ook met verplichtingen te maken. Er gelden verplichtingen om te investeren, verplichtingen tot aansluiting. Dat is wat er aan de hand is. Dat zijn overigens geen verplichtingen die het rendement van de onderneming schaden. Die komen het rendement van de onderneming zelfs ten goede. Het zijn renderende investeringen, maar die zitten er wel aan vast. Dat is de marktordening die daar geldt. Een vergelijkbare marktordening hebben we in Nederland. TenneT is verplicht om bepaalde investeringen te doen, ook in Nederland.

De heer **Koolmees** (D66): Ik probeer het voor mezelf iets scherper te krijgen. Ik begreep dat de minister net onderscheid maakte tussen Duitse investeringen en Nederlandse investeringen. In Duitsland wordt gekozen voor dochterondernemingen of private partijen die meedoen met de investeringen om contracten en aansluitingen te financieren. De minister zei redelijk hard dat er geen financiële nadelen zijn voor de Nederlandse

belastingbetaler als gevolg van die constructies. Die uitspraak heb ik net gehoord. Is dat een belofte? Klopt dat?

De tweede discussie gaat over Nederland. De minister zei terecht dat we erover moeten nadenken hoe we dat geld bij elkaar kunnen krijgen om te investeren in het Nederlandse net. Klopt het dat er sprake is van deze scheiding tussen de Nederlandse en de Duitse belangen? Heeft de minister dat net zo gezegd, of heb ik dat verkeerd begrepen?

Minister **Dijsselbloem**: Ik ga herhalen wat ik net heb gezegd. TenneT heeft een investering gedaan in het Duitse netwerk. Dat is een renderende investering. Als aandeelhouder heb ik die financieel-economisch positief beoordeeld. Die investering is ook goed voor de Nederlandse klant, want daardoor wordt de leveringszekerheid verbeterd. Netwerken die aan elkaar worden geschakeld, maken dat je beter met pieken kunt omgaan en dat je dalen beter kunt opvangen. Dat wordt overigens steeds belangrijker naarmate er meer duurzame energie komt en er meer windmolens aan dat netwerk hangen, want die draaien, zoals u weet, niet altijd even hard. Ik zeg nogmaals dat die investering de leveringszekerheid in Nederland vergroot.

Uit zakelijk oogpunt zeg ik het volgende. Deze activiteiten zijn in een aparte juridische entiteit ondergebracht waarin ook private partijen meedoen. Ze kunnen mee-investeren. Ze doen dat omdat het renderende investeringen zijn. Verder zijn die investeringen deels verplicht op basis van Duitse marktordening, wet- en regelgeving. Natuurlijk is er wel een zakelijke verbondenheid tussen de Duitse dochter en de Nederlandse holding. Daarom beoordelen we een en ander ook. De holding is deels eigenaar van de activiteiten in Duitsland. Ons oordeel daarover is dus ook van belang. Ik zeg nogmaals dat het goede investeringen zijn die uit financieel-economisch oogpunt verstandig zijn en die renderend zijn. En de leveringszekerheid wordt vergroot door het aaneenschakelen van netwerken in Nederland. Een en ander is dus goed te verdedigen. Gevraagd is wat er gebeurt met de extra investeringen die in Nederland nodig zijn. Daarop kom ik later terug. TenneT spiegelt ons een forse investeringsagenda voor de langere termijn voor. We zijn nu met elkaar in gesprek over de vraag wat dat betekent voor de financieringsbehoefte van het bedrijf en hoe het probleem kan worden opgelost. Een van de varianten daarbij – een vorig kabinet had al een beweging gemaakt in die richting – is de deelprivatisering van TenneT. Het enige wat dit kabinet heeft gezegd, is dat die beslissing zelfstandig opnieuw moet worden genomen en dat die met de Kamer besproken moet worden voordat daarmee verder wordt gegaan.

De **voorzitter**: Ik zie dat heel veel mensen willen interrumpen, maar ik kijk ook naar de klok. We moeten het punt van Gasunie nog behandelen. Ik stel dan ook voor dat de minister met dat punt begint en dat de leden de meest prangende vragen daarna in een heel korte tweede termijn stellen.

Minister **Dijsselbloem**: Er zijn veel vragen gesteld over Gasunie. Het belangrijkste is natuurlijk welke lessen daarvan werden geleerd. Daar is immers het nodige niet goed gegaan op het terrein van de informatievoorziening binnen het bedrijf, met betrekking tot het wegen van risico's binnen het bedrijf, met het verstrekken van informatie door de verkopende partijen en ten aanzien van de rol van het ministerie. Dat had veel verder moeten doorvragen, om het maar huiselijk te zeggen. Daaraan zijn conclusies verbonden. Dat gebeurde overigens voor mijn tijd. Er is een helder beoordelingskader gemaakt. Er wordt voortaan gewerkt met onafhankelijke adviseurs in dienst van de aandeelhouder. Er is een expliciete afweging van risico's, waarden en het publieke belang wordt geborgd. We doen het nu dus anders.

Gevraagd is of de leden dat afwegingskader kunnen krijgen. Ik dacht dat dit was meegestuurd met de brief. Het betreft twee pagina's met vrij gedetailleerde criteria op basis van een aantal thema's. Aan de hand van dat beoordelingskader worden grote investeringen en overnames voortaan bekeken die aan ons worden voorgelegd.

Je kunt je afvragen of het aan de aandeelhouder is om allerlei informatie en afwegingen van het bestuur van een onderneming ter discussie te stellen. Dat laten we voortaan wel doen door een onafhankelijke adviseur. We zullen doorvragen en ervoor zorgen dat we alle scenario's op tafel krijgen. We moesten echter ook constateren dat eveneens binnen het bedrijf tot op het laatste moment alle scenario's op tafel hadden moeten blijven. Dat had ook moeten gebeuren met de scenario's die lieten zien dat er wel degelijk een reguleringsrisico was. Die zijn veel te snel aan de kant gelegd. Er zouden gesprekken zijn gevoerd vanuit het bedrijf met de toezichthouder. Daaraan zijn conclusies verbonden die blijkbaar niet hard waren. Het CDA heeft hierover al veel eerder Kamervragen gesteld. In het antwoord daarop is het reguleringsrisico niet eens genoemd. Mijn excuses daarvoor. Dat had toen moeten gebeuren, want ook op dat moment was bekend dat dit aan de hand was. Dat had toen al blootgelegd en benoemd moeten worden.

Gevraagd is op basis van welk publiek belang deze investering is gedaan. Die kwam voort uit de visie op de positie van Nederland en Gasunie daarbij als uitvoerder. Nederland zou de gasrotonde van Europa worden en misschien wel van Europa en Azië. Daarin werden investeringen gedaan. In dat verband werd de aankoop van dat netwerk in Duitsland positief beoordeeld. Eerlijk gezegd, kan ik die redenering ook nu nog goed volgen. Er waren echter nog wel enorme reguleringsrisico's. Er was op dat moment nog heel veel onduidelijkheid, waardoor er een veel te hoge prijs is betaald. Op zichzelf past de overname van dat netwerk en de aansluiting op ons netwerk in de strategie om Nederland een belangrijke schakel te laten zijn op de gasmarkt. Dat vind ik nog steeds verdedigbaar, maar de prijs was veel te hoog. Daar is het fout gegaan. De keuze voor de gasrotonde zou natuurlijk ook bijdragen aan de leveringszekerheid. We zouden dan namelijk uit alle hoeken van Europa goedkoop gas kunnen krijgen. Het zou dus bijdragen aan de betaalbaarheid et cetera. Het publieke belang vind ik in dit verband dus wel helder en ik vind dat zelfs, zoals ik al zei, nog steeds verdedigbaar. Maar, zoals gezegd, was de prijs veel en veel te hoog. Op het punt van de informatievoorziening en de beoordeling is het echt fout gegaan.

Gevraagd is of er een poging is gedaan om de schade op de adviseur te verhalen. Voor de antwoorden over de aansprakelijkheid, moet ik verwijzen naar de vertrouwelijke bijlage die voor de leden ter inzage is gelegd. Ik kan daarover op dit moment namelijk niet in het openbaar spreken zonder dat ik de belangen van de Staat schaad.

De heer Van Vliet vroeg waarom de CFO nog tot halverwege 2012 in dienst was. Het onderzoek van American Appraisal was pas eind 2010 gereed en dat gaf pas inzicht in de precieze verantwoordelijkheid van de raad van bestuur. Het vertrouwen was bij de aandeelhouders in de loop van 2012 al verdwenen en het kostte vervolgens nog een halfjaar om tot beëindiging te komen.

Gevraagd is welke gevolgen het debacle Gasunie – dat waren de woorden van de heer Van Vliet – voor de schatkist heeft. In 2011 is mede door de afwaardering voor het eerst een verlies geleden van 602 miljoen. Daarom is er over 2011 geen dividend uitgekeerd in 2012. Het gemiddelde dividend in de jaren 2005 tot 2011 lag op 290 miljoen. Het heeft dus effect gehad voor het dividend dat de Staat heeft mogen ontvangen uit de onderneming.

De heer Van Vliet vroeg welke bank de Gasunie heeft bijgestaan. Dat was JPMorgan.

Over het protocol heb ik het gehad.



Gevraagd is hoe het mogelijk is dat Gasunie zich liet adviseren door een adviseur die tevens optrad als financieel betrokkene. Deze rolvermenging was destijds niet ongebruikelijk. Ik vind die wel zeer ongewenst, dus we gaan erop toezien dat dit niet meer voorkomt.

Verder is gevraagd in hoeverre de leden van de raad van bestuur en die van de raad van commissarissen, adviseurs en verkopers aansprakelijk kunnen worden gesteld en of er «fatale» termijnen gelden. Ook voor het antwoord op deze vraag moet ik verwijzen naar de vertrouwelijke bijlage om te voorkomen dat ik de belangen van de Staat schaad.

Gevraagd is of een sterkere betrokkenheid van Economische Zaken in 2007 niet voor het beter in beeld brengen van de reguleringsrisico's had kunnen zorgen. De reguleringsrisico's in Duitsland zijn in beeld gebracht door de raad van bestuur. Dat meende men althans. Men had daarover ook gesprekken gevoerd en zich laten adviseren. Men ging ook af op informatie die geboden werd door verkopende partijen. Achteraf gezien, bleek die informatie onjuist te zijn.

De vraag is of het ministerie van Economische Zaken daarin een rol had kunnen vervullen. Dan kom je eerder op het principiële punt van de toezichthouder die verantwoordelijk is voor het reguleren. Die is ook in Duitsland onafhankelijk van de overheid. Het voorzien van informatie had gekund. Achteraf gezien, hadden we ook de eigen informatiepositie moeten versterken, bijvoorbeeld met een onafhankelijke adviseur. Daarin had ook EZ een rol kunnen vervullen. We hadden onze eigen informatiepositie moeten versterken om tot een ander oordeel te komen, een beter oordeel dan dat van de raad van bestuur. Er is natuurlijk wel bij EZ geconsulteerd of het paste in de beleidsvisie. Dat bleek het geval te zijn en dat is eigenlijk nog steeds zo. Zoals gezegd, is het fout gegaan vanwege het feit dat de prijs op basis van verkeerde informatie tot stand is gekomen.

Mevrouw Vos vroeg of de regering in overweging kan nemen om bij Gasunie de drempel, ingeval goedkeuring van Financiën vereist is voor investeringen en overnames, substantieel te verlagen. Ik denk dat ze die vraag meer in algemene zin stelde, dus dat die niet alleen betrekking had op Gasunie. De drempels zijn ingeval van overname 50 miljoen en voor investeringen 100 miljoen. In principe is mijn antwoord op die vraag dat wij niet van plan zijn om de drempel te verlagen. Ik zal een en ander betrekken bij de nieuwe nota staatsdeelnemingen. Deze vraag is voor mij aanleiding om daar opnieuw naar te kijken. Ik wil nagaan wat de onderbouwing is van deze bedragen en of het goede drempels zijn. In de nota kom ik daarop in algemene zin terug.

Gevraagd is op welke manier ik ga waarborgen dat de raad van bestuur in de toekomst de informatie, ook die over de minder gunstige scenario's, met de raad van commissarissen en de aandeelhouders deelt. Tegenwoordig maken wij bij overnames en investeringen in een vroegtijdig stadium procesafspraken met het betrokken bedrijf over de toepassing van het toetsingsraamwerk. Dat betekent dat we ook heel gericht en vroegtijdig informatie opvragen en dat we die valideren. We zorgen er dus voor dat er goede informatie boven tafel komt. Dat neemt niet weg dat er altijd een verantwoordelijkheid blijft voor de raad van bestuur. In dit proces werden er scenario's beschreven die helemaal niet zo onwaarschijnlijk waren. Daarin werden grote risico's beschreven, maar die zijn terzijde gelegd. Dat kan in de toekomst niet meer gebeuren, want wij hebben zelf waarborgen ingebouwd. We schakelen nu een onafhankelijke adviseur in voor een onafhankelijke informatiepositie. Je blijft voor een deel van de informatie echter altijd afhankelijk van de raad van bestuur, voor wat betreft bedrijfseconomische informatie van het bedrijf zelf. Je moet natuurlijk deels kunnen vertrouwen op de geleverde informatie. Belangrijker is echter dat je een eigen informatiepositie hebt om tot een eigen afweging en risico-inschatting te kunnen maken. Ze moeten daarin een zelfstandige positie verwerven.

De **voorzitter**: Ik zie de vinger van mevrouw Vos, maar ik verzoek haar om de beantwoording van de minister ten aanzien van dit onderwerp af te wachten.

Minister **Dijsselbloem**: Gevraagd is of de opgestapte bestuurders een vertrekregeling hebben gekregen. De contractueel afgesproken vertrekregelingen zijn toegepast. De Kamer is hierover geïnformeerd in het jaarverslag staatsdeelnemingen 2010. De vertrekregelingen zijn overigens niet toegepast voor de commissarissen die recent zijn opgestapt, namelijk nadat dit rapport was verschenen en ik met hen heb gesproken.

De heer Merkies vroeg waarom die overname van de BEB, dat gasnetwerk, zo veel moest kosten. Gasunie heeft een aantal scenario's voor waardering opgesteld. Op basis van verkeerde aannames en verkeerde inschattingen is men tot een prijsstelling gekomen. Dit is eigenlijk weer een herhaling van zetten. In de laatste ronde was er sprake van veiling en kwam er een prijs tot stand. Als de juiste informatie voor alle betrokken partijen boven tafel was gekomen, zou deze prijs er nooit uit zijn gekomen. De crux is de informatie die niet is gedeeld door de verkopende partijen, het feit dat er geen sprake was van transparantie betreffende de regulering, het feit dat er scenario's aan de kant zijn gelegd et cetera. Daardoor is er veel te veel betaald.

Ik ben door de vragen heen.

Mevrouw **Vos** (PvdA): Ik had een vraag gesteld over die adviseur. Wordt die nog ingehuurd?

Minister **Dijsselbloem**: Het antwoord is nee.

De **voorzitter**: Ik denk dat we over kunnen gaan op de tweede termijn. Ik stel een spreektijd van twee minuten per fractie voor. Ik heb nog liever dat u slechts één minuut de tijd neemt.

De heer **Van Vliet** (PVV): Voorzitter. De regering moet door het parlement gecontroleerd worden. Dat moet ook gebeuren op het punt van de staatsdeelnemingen, waar miljarden aan belastinggeld in omgaan. Ik heb nu als parlementariër niet het gevoel dat wij deze taak kunnen uitoefenen. Deels is dat aan onszelf te wijten omdat we genoeg hebben genomen met drie uur voor dit AO. Die tijd is echt veel te kort, want ik heb heel veel vragen die blijven liggen. Ik kondig dus sowieso een VAO aan. Ik zal in de procedurevergadering mijn best doen om, ver voordat de nota komt, een nieuw AO in te plannen. Hierover moet namelijk gesproken worden. Ik heb het dan niet alleen over Gasunie.

Ik stel nog een paar concrete vragen over TenneT. Die 600 miljoen die de Staat al op de balans van TenneT heeft gestort, diende voor het publieke belang dat TenneT dient te waarborgen. Dat is namelijk aanleg, beheer en onderhoud van het Nederlandse hoogspanningsnet. Dat is niet het investeren in Duitse ondernemingen. Kan de minister garanderen dat er geen enkele relatie is tussen die 600 miljoen en het geld dat TenneT in het Duitse avontuur steekt?

Als men niet had geïnvesteerd in Duitsland, was TenneT dan in staat geweest om die 600 miljoen op de kapitaalmarkt aan te trekken in plaats van dat het bedrijf daarvoor belastinggeld nodig had gehad?

Ik ga nog kort in op Gasunie. Die mensen hebben een vertrekregeling gekregen, terwijl ze 1,8 miljard aan belastinggeld door de plee hebben gespoeld. Wat is de hoogte van het totale bedrag dat de voormalige leden van de raad van bestuur van Gasunie hebben meegekregen? Voor mij is dat een belangrijk gegeven, ook in het kader van het VAO.

Ik begrijp dat de tijd nu zeer, zeer beperkt is, dus ik moet het hierbij laten, maar ik heb een VAO aangekondigd en gezegd dat ik daarna een nieuw AO zal aanvragen.

De **voorzitter**: Dank u wel. Voor alle duidelijkheid zeg ik dat de commissieleden in gezamenlijkheid hebben besloten om voor dit AO drie uur uit te trekken. Dat is dus geen verwijt aan de minister. Als wij hem namelijk vragen om vier uur of vijf uur te komen, doet hij dat.

De heer **Van Vliet** (PVV): Daarom zei ik net dat we het onszelf moeten aanrekenen dat we daarvoor in de procedurevergadering niet veel meer tijd hebben ingeruimd.

De **voorzitter**: Prima. We gaan verder met de heer Merkies.

De heer **Merkies** (SP): Voorzitter. We hebben natuurlijk heel veel leergeld betaald met de Gasunie. Als ik kijk naar TenneT, vraag ik mij af of het echt alleen gaat om renderende investeringen. Dit is toch een bedrijf dat vooral gericht is op een maatschappelijk Nederlands belang? Anders wordt het hetzelfde als een woningcorporatie die haar geld steekt in een cruiseschip omdat dat zo renderend is. Je kunt toch ook afspraken maken met de Duitse overheid om leveringszekerheid te verkrijgen?

Ik heb nog geen antwoord gekregen op de vraag waarom de bonussen van Holland Casino waren verdubbeld. Ik kom toch nog een keer terug op de motie-Irrgang c.s. Nagenoeg de gehele Kamer, met uitzondering van de SGP, heeft die aangenomen. Die motie had betrekking op de norm van 75%:25%. Mijn vraag is dus klip-en-klaar of de minister die motie gaat uitvoeren.

Ik begrijp dat de minister geen antwoord wil geven op de vraag welk bedrijf de belasting heeft ontdoken. Ik doel op de dubbele renteaftrek. Ik vind het toch gek. Dit gaat niet om informatie via de Belastingdienst. Dit gaat om informatie die de minister heeft als aandeelhouder. Gewoonlijk zou ik zeggen dat ik een pluim uitdeel aan het bedrijf omdat het ervan terug is gekomen. Dat deed het echter pas op het moment dat de minister het bedrijf daarop heeft aangesproken. Dat is toch wel een heel ander verhaal.

Verder stel ik een vraag over de constructie van NS. Volgens mij hebben we daarop namelijk nog geen antwoord gehad. Hoeveel is de Staat uiteindelijk hieraan misgelopen?

Mevrouw **Vos** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Ik maak gebruik van de tweede termijn om een aantal dingen mee te geven voor de nieuwe nota over het staatsdeelnemingenbeleid. Als ik het rapport van de IBO goed heb gelezen, maak ik daaruit op dat men de richting op slaat naar een beetje financieel zakelijk beheer. Dat willen wij nadrukkelijk niet. Wij willen dat er ten aanzien van de staatsdeelnemingen die we hebben, veel duidelijker wordt aangegeven wat het publiek belang is. Desnoods komt dat in de statuten te staan. Zodoende kunnen we daarop beter sturen en kunnen we daar veel beter over spreken. Je moet bijvoorbeeld ook in de statuten vastleggen dat een staatsdeelneming niet tegen de Staat gaat procederen, wat weleens is gebeurd.

Wij zouden graag willen dat over de rollen van Financiën als bewaker van ons belastinggeld en de vakministeries veel vaker en intensiever werd overlegd met als doel goed voor ogen te hebben hoe men dat publieke belang gaat waarborgen. Dat is ingewikkeld. Er zal inderdaad altijd een zekere frictie bestaan. Daarom vinden wij het belangrijk om niet de pretentie te hebben dat wij alles in wetgeving kunnen vastleggen. Wij zien dan ook meerwaarde in het aandeelhouderschap. Juist als aandeelhouder kun je beter inspelen op al die veranderingen die vaak in de omgeving plaatsvinden. Wij geloven dus niet dat je alles met wetten en regels kunt regelen.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Voorzitter. Het kabinet broedt op TenneT en Gasunie. Ik ben benieuwd wanneer dat er uitkomt. Ik denk dat duidelijkheid voor bedrijven in ieder geval heel belangrijk is.

Ik meen dat de nota staatsdeelnemingen rond de zomer komt. Daar zijn wij blij mee. Wij gaan er in ieder geval wel van uit dat ook de CPB-notitie die recent verschenen is, daarin meegenomen wordt en dat er ook duidelijk gekeken wordt naar het percentage deelnemingen in relatie tot de zeggenschap en het publieke belang. De vraag is wat je daarmee zou moeten doen.

Ik ben blij met de toezegging dat wij wat betreft HTM en Qbuzz niet voor een voldongen feit zullen komen te staan. Het is niet zo dat ik vind dat je daar ad hoc over zou moeten praten. Als nu echter afgesproken is dat die strategie van de deelneming niet uitsluitend gericht zou hoeven te zijn op het publieke belang maar bijvoorbeeld ook op realisatie van synergievoor- delen, vind ik juist wel dat we daarover ten aanzien van het staatsdeelnemingenbeleid een goede discussie moeten kunnen voeren.

Ik ben blij met de toezegging over het inzicht in de kruissubsidiëring ten aanzien van de dochterondernemingen van NS.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording in eerste termijn. Ik ben het zeer met hem eens als hij zegt dat we het nooit 100% dicht kunnen regelen. Er is altijd sprake van marktfalen. Er zijn altijd tussenvormen, maar er kan ook sprake zijn van overheidsfalen. We moeten niet vergeten dat er in het verleden voorbeelden waren van overheidsdiensten die ook niet geleverd hebben. Daarmee ben ik het dus helemaal eens.

Ik maak mij een beetje zorgen over het «bankierssyndroom». Met andere woorden: de aandeelhouder – dat is in dit geval de minister van Financiën – investeert en krijgt daar een «lekker» rendement op. En als het straks fout gaat, is het aan belastingbetaler. Toevallig is het in dit geval dezelfde aandeelhouder, maar de belastingbetaler staat ervoor garant. Er is ook een soort ingewikkeld, grijs gebied tussen wat echt het publieke belang is en wat het kortetermijnbelang is voor «lekkere» dividenden en de begroting. Deze angst of datgene waarover ik mij zorgen maak, komt steeds pregnanter naar voren. Concreet komt die angst naar voren in de discussie over TenneT en Gasunie. Het reguleringsrisico bij Gasunie is over het hoofd gezien. De minister gaf net zelf aan dat hij dat reguleringsrisico nu niet ziet bij TenneT. Klopt dat? Is dat echt een ander risico dan dat van Gasunie? Kan de minister daar kort op ingaan?

Een soortgelijke discussie kwam terug ten aanzien van NS, regionale vervoerders. Ik doel op de frictie die bestaat tussen de rol van de aandeelhouder en de beleidsverantwoordelijke. Daar zit een grijs gebied tussen waarin de minister ook een rol heeft. Ik ben zeer blij met de toezeggingen over de tussenstap in aanloop naar de nieuwe nota staatsdeelnemingen.

Ik denk dat het dat voor mij ongeveer was.

De **voorzitter**: Dan denk ik dat ook.

De heer **Koolmees** (D66): Ik heb nog een punt. De heer Van Hijum stelde net een vraag over het publieke belang van bijvoorbeeld TenneT en Gasunie. Mijn partij is altijd voorstander geweest van bijvoorbeeld het gasrotondebeleid maar ook van een stabiel Europees stelsel van verbindingen op het elektriciteitsnet. Maar daar krijgen we ook dubbele signalen over. Enerzijds is dat dus inderdaad een Europees elektriciteitsnet. Anderzijds hebben we de discussie over volatiliteit op het net, inhoudende dat het in Duitsland anders zou zijn dan in Nederland. Wat het publieke belang is, kan natuurlijk ook in de jaren veranderen. Houdt de minister daar ook rekening mee?

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Hij heeft natuurlijk gelijk als hij zegt dat we het over staatsdeelnemingen hebben, dus ondernemingen, die ruimte hebben en moeten hebben om te ondernemen. De heer Koolmees wees er echter al op dat we het ook hebben over een comfortabel soort van ondernemerschap als uiteindelijk de gebonden klant als een soort achtervanger en buffer voor risico's functioneert. Dat moet naar mijn idee ook in de toetsing tot uitdrukking komen. Ik doel op de toetsing van activiteiten, investeringen en overnames door de aandeelhouder, dus door de minister van Financiën. Het mag echter ook een rol spelen in het beloningsbeleid. Ik zie de discussie daarover met belangstelling tegemoet. Het zal niet mogelijk zijn om daarover een eenvoudige discussie te voeren. Om echter te doen alsof het ondernemers zijn als elke andere ondernemer, gaat me ook een stap te ver. Die discussie gaan we dus graag aan.

Wat HTM betreft, blijft toch het gevoel hangen dat er voor de marktpositie van de Nederlandse Spoorwegen ruimte is gegeven. Dat zegt de minister terecht. Maar het gaat voor mijn gevoel wel wringen met de orderingsdiscussie die we kennelijk ook gaan voeren met de minister van I en M. Zal het bestaan van die nieuwe orderingsvisie voorwaardelijk zijn aan de volgende stappen die worden gezet? Hebben we dus eerst het debat met de minister van I en M over de ordening in het openbaar vervoer en wordt er dan besloten tot al dan niet overnemen door de NS van HTM? Ik zou daarvoor een voorkeur hebben, want dan kunnen wij die discussie goed voeren, vooral in het perspectief van het level playing field dat we moeten handhaven en de randvoorwaarde die we daarbij in acht moeten nemen. Als het gaat over TenneT en Gasunie, zou ik meer scherpere willen hebben over de toetsing van het publieke belang, ook in het licht van de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer.

Verder speelt een rol dat je ziet dat publieke belangen veranderen, ook in de manier waarop initiatieven worden genomen. Ik doel op decentrale energieopwekking. Dat voegt een nieuw element toe aan de discussie over de vraag hoe we zorgen voor energiezekerheid in de toekomst. Wat dat betreft zou ik een wat scherper toetsingskader willen zien.

Het siert de minister dat hij nu excuses aanbiedt voor het feit dat er ten aanzien van Gasunie een aantal risico's niet is gemeld aan de Kamer en voor de manier waarop een en ander verlopen is. Er blijft natuurlijk een enorm gevoel van onbehagen hangen over het feit dat er 1,8 miljard verdampt zonder dat daarover heel veel ophef is. Eigenlijk is dat niet voor te stellen. Het is echt goed dat we de vinger daar nu bij leggen en dat we daaruit lering trekken.

Minister **Dijsselbloem**: Voorzitter. De heer Van Vliet heeft indringend gevraagd naar de 600 miljoen. Ik denk dat ik daar verwarring heb geschapen. Dat ging over 600 miljoen aan investeringen in Nederland. Nee, dat geld had niet van de kapitaalmarkt kunnen worden gehaald. Ik heb dat waarschijnlijk gezegd in een bijzin in het kader van de discussie over Duitsland.

De heer Merkies heeft gezegd dat het belang voor de Nederlandse cliënt het Nederlandse netwerk is. Ik vat het in mijn woorden samen. De vraag is of dat zo is. Dat sluit ook aan bij datgene wat de heer Koolmees zei. De opvattingen die in de loop van de jaren zijn ontstaan, zijn dat er echt grote belangen zijn, ook voor de Nederlandse leveringszekerheid en de Nederlandse prijsvorming. Netwerken moeten daarom zo open mogelijk worden gehouden, naar Scandinavië, het Oosten, Rusland, de Kaukasus et cetera. Zowel voor gas als voor elektriciteit geldt dat de omvang van het netwerk het opvangen van crises en incidenten en het omgaan met pieken en dalen beter mogelijk maakt. Het is dus niet zo dat, als we ons nu maar terugtrekken in Nederland en zeggen dat TenneT moet ophouden bij de grens, dus dat het hooguit nog een contract moet afsluiten aan de grens,

de leveringszekerheid of de betaalbaarheid van energie in Nederland verbetert. Dat uitgangspunt deel ik niet.

De heer Merkies vroeg naar de naam van dat andere bedrijf. Ik herhaal wat ik daarover gezegd heb. Ik denk dat het belangrijkste is dat we dit met elkaar hebben geïdentificeerd, dat ik daarin stelling heb genomen. Ik meen dat de leden het daarmee eens zijn. Ik heb niet gehoord dat er iemand was die het met mijn stelling oneens is. Ik heb betrokken bedrijven aangesproken. Een bedrijf heeft gezegd dat het een en ander gaat afbouwen. Prima. We zijn nog in gesprek met het andere bedrijf met als doel tot afbouw te komen. Ik denk dat daarmee het belangrijkste gezegd is.

De heer Merkies vroeg hoeveel de Nederlandse Staat is misgelopen met de route via Ierland.

De heer **Merkies** (SP): Wat zijn de dingen die de NS in het gesprek daartegen opwerpt?

Minister **Dijsselbloem**: Dit kost natuurlijk gewoon geld. Zo simpel is het. U hebt ook de vraag gesteld hoeveel geld de Staat hiermee is misgelopen. De NS zegt tegen mij dat het om een aanzienlijk bedrag gaat. Het bedrijf wil nu met ons en met de Nederlandse Belastingdienst in gesprek over de vraag hoe dat zou moeten via Nederland. Dat gesprek is nu gaande. Ik heb tegen de NS gezegd dat het bedrijf niet de garantie krijgt dat een route via Nederland, om het zo maar te noemen, tot een vergelijkbare bedrijfseconomische uitkomst zal leiden. Dat is namelijk niet mijn uitgangspunt. Het gaat om activiteiten – in dit geval gaat het om materieel – die in Nederland worden ontplooid. We moeten daarvoor dan ook in Nederland gewoon belasting betalen.

Mevrouw Vos heeft een paar uitgangspunten genoemd, vooruitlopend op de nieuwe nota staatsdeelnemingen. Zij heeft gezegd dat die route niet alleen financieel-economisch moet worden aangevlogen. Dat doen we ook niet. We toetsen ook altijd aan het publiek belang. Dat is meestal verwoord in beleid, beleidsvoornemens en beleidsplannen, maar zeker ook in regelgeving. We toetsen of een en ander leidend is. We moeten echter voorkomen dat bedrijven zich op allerlei terreinen begeven die niet in het belang zijn van of die strijdig zijn met het belang van Nederlandse consumenten, dat van de Nederlandse Staat of dat van de Nederlandse belastingbetaler. Het is dus breder. Ik zeg overigens nogmaals dat er maatschappelijk vermogen in zit. En ik beschouw het wel als een belangrijke verantwoordelijkheid voor de staatsaandeelhouder om ervoor te zorgen dat het maatschappelijk vermogen op zijn minst niet in waarde afneemt, maar dat het in waarde toeneemt. Mevrouw Vos heeft gezegd: denk niet dat je alles in wet- en regelgeving kunt vangen. Zij zei dat soms aandeelhouderschap nodig is. Ik ben geneigd om tegen haar te zeggen dat we moeten proberen om zo veel mogelijk publieke belangen en de regels die daarvoor gelden, ook voor staatsbedrijven, in wet- en regelgeving te formuleren. Overschat niet de mogelijkheden van de aandeelhouder om in te grijpen. Er zijn vragen gesteld – ik dacht dat ook de heer Merkies dat deed – over belastingen van bedrijven. Er is gezegd dat ik aandeelhouder ben en dat ik dus precies weet hoe het zit met belastingen van bedrijven. Nee, ik weet dus niet tot in detail hoe bedrijven hun belastinghuishouding hebben ingericht. Dat weet ik zelfs niet in hoge mate van abstractie. Dat is het eeuwige dilemma. Daarom blijft de portefeuille staatsdeelnemingen een drama. Er zijn verwachtingen over wat de aandeelhouder vermag, weet, wat hij moet doen en waarvoor hij verantwoordelijk is. Die rollen zijn echter echt beperkt. Soms is dat het gevolg van wet- en regelgeving die we onszelf hebben opgelegd. Soms komt dat doordat we er bewust voor hebben gekozen om het juist in de vorm van een bedrijf op enige afstand te zetten en te zeggen dat het ook

gerund moet worden als een bedrijf. Deze discussie zal nog heel vaak terugkomen.

Mevrouw De Vries kwam terug op de kruissubsidiëring. Daar komen we op terug. De nota komt rond de zomer.

Gevraagd is wanneer de beslissing wordt genomen over eventuele deelprivatisering van TenneT. Ik hoor dat die tegen de zomer genomen zal worden.

De heer **Merkies** (SP): Is het rond de zomer of tegen de zomer?

Minister **Dijsselbloem**: Ik formuleer het bewust met de woorden «rond de zomer». Dan hebben we iets meer tijd. Ik heb liever een goede nota die net na de zomer gereed is dan een haastklusje waarvan u zich afvraagt of dat het is. Daar zit u namelijk ook niet op te wachten.

De heer Koolmees heeft een fundamenteel punt gemaakt. Hij sprak van het «bankierssyndroom»: Men kan vrij ondernemen, risico's nemen. Als het fout gaat, jammer dan. Dan is er de belastingbetaler. Dat doet zich in sommige gevallen echt voor. Dat geldt dus voor een deel van de staatsdeelnemingen. Wij kunnen namelijk niet accepteren dat er geen TenneT meer is. Wij kunnen niet accepteren dat Gasunie omvalt. Dat bedrijf zou wel kunnen omvallen, maar dan moet er onmiddellijk iemand die publieke taak weer gaan vervullen. Dat is dus zo. Dat maakt dat we de bevoegdheden, de instrumenten en de mogelijkheden moeten hebben om op de goede momenten te kunnen ingrijpen. We moeten goed met elkaar afspreken voor welk type beslissingen wij echt formeel toestemming moeten geven en hoe we dat doen. We hebben dat dus geleerd van Gasunie, maar ik kan dat probleem niet helemaal oplossen. Het dilemma dat de heer Koolmees schetst, is er.

Ik zie niet zozeer een tegenstelling tussen publiek belang en kortetermijn-dividend. Wij sturen als aandeelhouder niet op kortetermijn-dividend. Wij sturen heel nadrukkelijk ook op de langetermijnstrategie: behoudt deze onderneming haar waarde, past de strategie die het bedrijf kiest – denk aan overnames of investeringen en nieuwe markten – bij het publieke belang zoals we dat met elkaar hebben afgesproken, bij de waarde van de onderneming en het maatschappelijk kapitaal dat daarin zit?

De heer Koolmees heeft groot gelijk dat het publiek belang in de tijd verandert. Dat merk je aan alle discussies. Er is, zoals ik al zei, in 2007 en in 2009 gesproken over de vrijheid die de NS zou hebben om ook op andere markten actief te worden: op regionale markten en op internationale markten. Er is gewoon aan de NS expliciet, ook in debatten met de Kamer, aan de orde geweest dat het bedrijf ook op andere vervoersmodaliteiten actief mocht worden. Nu worden daar vragen bij gesteld: welk belang is daarmee eigenlijk gediend? Ik vind dat relevante en begrijpelijke vragen, dus daarop gaan wij in aan de hand van de discussie over kruissubsidiëring en de LangeTermijn Spooragenda van staatssecretaris Van Mansveld.

De heer Van Hijum vraagt of we niet met elkaar over de agenda en het beleid moeten praten voordat de HTM aan de orde is. Ik vind dat deze ondernemingen – dat geldt niet alleen voor de NS, maar voor alle ondernemingen – gewoon beleid moeten kunnen voeren. Ze moeten de ondernemingsvrijheid hebben die hun toekomst op grond van de wet en de beleidskaders. We kunnen niet tegen die bedrijven zeggen dat ze nu even niets meer mogen doen omdat het beleid aan het veranderen is. Beleid verandert namelijk altijd, echt altijd. Er is geen kabinetsperiode waarin niet opnieuw wordt gepraat over de positie van NS, de Spoorwegwet en de relatie tot ProRail en over de vraag hoe het verder moet met de aanbesteding op de markt. Ik vind het dus geen werkbare weg om te zeggen dat we over beleid praten voordat discussies over de HTM verder worden gevoerd. De heer Van Hijum heeft dat ook niet zo hard gezegd. Hij heeft de vraag opgeworpen, of gezegd dat het zijn voorkeur

zou hebben om dat te doen. Ik vind dat voor al deze staatsbedrijven echt geen begaanbare route, want dan zit men voortdurend op de handen. Dit soort beleidsdiscussies houdt nooit op.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat begrijp ik, maar de keuze die hier wordt gemaakt, interfereert natuurlijk wel met de ordeningsdiscussies die bij I en M plaatsvinden. Ik zou het niet begrijpen als er geen gesprekken plaatsvonden tussen deze minister en zijn collega van I en M over het handhaven van het level playing field als een soort basale ondergrens waarvan je zegt dat die in elk geval niet verstoord mag worden door deze transactie.

Minister **Dijsselbloem**: Zeker. Daar spreken wij ook over. En wij hebben dat met elkaar onder ogen gezien. Daarom vinden wij, op basis van de huidige afspraken en beleidskaders, dat het de NS toch is toegestaan om mee te dingen naar regionale vervoersconcessies. In onze ogen komt dat de concurrentie alleen maar ten goede. Dit moet voldoen aan de Europese afspraken dat kruissubsidiëring niet is toegestaan. Het kan dus niet zo zijn dat zij bijvoorbeeld zwaar onder de prijs meedingen naar concessies en dat zij een en ander vervolgens wel verrekenen met winsten die ze elders maken. Wij hebben ook geen aanleiding om dat te veronderstellen. De NS-dochters verliezen ook heel veel aanbestedingen. Soms winnen ze er een paar.

De heer Van Hijum heeft gezegd dat het een comfortabel soort ondernemerschap is. Daarin heeft hij natuurlijk gelijk. De NS heeft veel voordeel van het feit dat het bedrijf in staatshanden is. Het ondervindt daarvan overigens ook een aantal nadelen. Er zijn ook een aantal banken die er voordeel van hebben. Denk alleen maar aan hun funding costs en de rentes die ze betalen. Dat is zo. Als een bedrijf in staatshanden is, heeft het veel veiligheden en zekerheden. De heer Van Hijum zegt dat dit ook consequenties moet hebben voor het beloningsbeleid. Daarin heeft hij eveneens gelijk. Daarom is het hier ook geen vrije markt. De salarissen van de staatsdeelnemingen zijn de afgelopen jaren, namelijk sinds 2007, aanmerkelijk verlaagd.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw De Vries het woord voor het stellen van een slotvraag.

Mevrouw **De Vries** (VVD): Nu ik de minister in tweede termijn hoor antwoorden, lijkt het erop dat hij zegt: NS, ga je gang maar. Ik heb uit de eerdere discussie opgemaakt dat de Tweede Kamer wat betreft HTM en Qbuzz, uitbreiding van het aandeel van NS, niet voor een voldongen feit zal komen te staan en dat ze de discussie wil voeren. Ik denk dat een aantal partijen dat hier nadrukkelijk hebben aangegeven.

Minister **Dijsselbloem**: Ik heb gezegd dat, als wij daarover een beslissing moeten nemen en zodra wij dat doen, wij de Kamer daarover onmiddellijk informeren. Dan is het aan de Kamer om te zeggen of wij daarmee moeten stoppen, of zij daarover een debat wil voeren en of zij het daarmee eens is of niet. Dat heb ik toegezegd.

De **voorzitter**: Mijnheer Koolmees, ik denk dat het geen zin heeft om nog meer vragen te stellen, want er komt toch nog een VAO. Dat is zojuist door de heer Van Vliet aangevraagd. Wij zullen dat via de Griffie aanmelden voor de plenaire agenda.

Ik dank u allen voor de aanwezigheid en de inbreng.

Sluiting 13.00 uur.