

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

2506

Vragen van het lid **Van den Hul** (PvdA) aan de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *de betrokkenheid van de Nederlandse overheid bij de aanleg van de Corredor Centro-Norte in het Amazonegebied* (ingezonden 15 mei 2018).

Antwoord van Minister **Kaag** (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking) (ontvangen 22 juni 2018).

Vraag 1

Deelt u de opvatting dat de betrokkenheid van de Nederlandse overheid bij de bouw van de omstreden Corredor Centro-Norte door het verstrekken van subsidie door middel van onder andere het Partners for International Business programma voor multi- en synchro-modale transportcorridors in 2013, verder reikt dan louter diplomatieke betrokkenheid?

Antwoord 1

De betrokkenheid van de Nederlandse overheid heeft zich beperkt tot het financieren van een voorstudie die de mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling van de Corredor Norte in kaart heeft gebracht, zoals genoemd in mijn brief van 8 mei 2018. Dat past in onze economische diplomatie die we inzetten voor het openen van markten voor het Nederlandse bedrijfsleven. De boodschap daarbij is altijd dat de Nederlandse overheid zich richt op duurzame ontwikkeling, passend bij de wereldwijde aanpak van de Sustainable Development Goals.

Vraag 2

Hoe verhoudt het mede door Nederland gefinancierde advies voor noordelijke transportroutes vanuit Mato Grosso, waarbij onder meer de nieuwe Ferrogrão-spoorlijn staat ingetekend¹ zich tot hetgeen u in uw brief schrijft,

¹ Wob-documenten, met name document 24 <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-buitenlandse-zaken/documenten/wob-verzoeken/2017/11/24/eerste-deelbesluit-wob-verzoek-corredor-norte>

namelijk dat de Corredor Centro-Norte juist «meer gebruik zou kunnen maken van bestaande spoorlijnen en rivieren»?²

Vraag 3

Erkent u dat uit het mede door Nederland gefinancierde advies valt op te maken dat Nederland wel degelijk actief inzette op de aanleg van een nieuwe spoorlijn? Zo ja, wat waren de voorwaarden ten aanzien van duurzaamheid en verantwoord ondernemen? Zo nee, hoe moet het betreffende advies in deze context worden gelezen en waarom werkt Nederland, in dat geval ogenschijnlijk tegen haar eigen voorkeur voor het gebruik van bestaande rivieren en spoorlijnen, mee aan de omstreden nieuwe Corredor?

Antwoord 2 en 3

Er is geen Nederlands overheidsgeld gebruikt voor de concrete ontwikkeling van de Corredor Centro-Norte. Nederlandse kennisbedrijven hebben via een «Partners for International Business»-programma een verkennende voorstudie uitgevoerd, waarbij met name ook is gekeken naar het duurzamer gebruik van bestaande corridors. Hierbij zou de optie van een spoorlijn duurzamer en efficiënter kunnen zijn dan de modderwegen waar de vrachtwagens nu overheen rijden. Kennisuitwisseling stond daarbij centraal.

Vraag 4

Welke duurzaamheidsaspecten kwamen er ter sprake tijdens de door Nederland geïnitieerde lunchbijeenkomst medio 2016 met de Wereldbank en Braziliaanse federale agentschappen? Kunt u daarbij ingaan op de bevindingen van De Groene Amsterdammer, Trouw en Investico die duiden op schendingen van milieu en mensenrechten?³ Zo ja, hoe zijn deze aspecten besproken en welke concrete afspraken zijn hier uit voortgekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De lunch die in juli 2017 plaatsvond had tot doel kennis en ervaringen te delen met de aanwezige Braziliaanse counterparts over de maatschappelijk verantwoord ondernemen – (MVO) en duurzaamheidsaspecten van infrastructurele projecten. Twee onderwerpen die daarbij met name aan de orde kwamen waren enerzijds de duurzaamheidsaspecten van multimodaal transport (weg, spoor en water) en anderzijds het grote belang van stakeholderparticipatie. Vanuit Nederlandse zijde is de bereidheid uitgesproken om ervaringen te delen ten aanzien van het betrekken van stakeholders. Hierop is door de Braziliaanse counterparts later niet meer concreet teruggekomen.

Vraag 5

Op welke wijze leiden huidige dialogen met Braziliaanse partijen, zoals u beschrijft in uw brief van 8 mei 2018, tot het verbeteren van de duurzaamheid omtrent de Corredor? Kunt u hier concrete voorbeelden inclusief de resultaten van geven?

Antwoord 5

De dialoog is erop gericht de Braziliaanse partijen te wijzen op verbanden tussen politieke, economische en sociale aspecten, teneinde duurzaamheid te verbeteren. Het is aan de Braziliaanse partijen om zelf actie te ondernemen ter verbetering van de situatie.

Vraag 6

Wat is er gebeurd met het mede door Nederland gesteunde Braziliaanse Actieplan Mensenrechten en Bedrijfsleven? Is er inmiddels wetgeving ten aanzien van verantwoord ondernemen op handen in Brazilië? Zo nee, wat

² Brief Minister van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, 8 mei 2018: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2018/05/08/kamerbrief-over-nederlandse-inzet-voor-duurzaam-ondernemen-in-de-amazon/kamerbrief-over-nederlandse-inzet-voor-duurzaam-ondernemen-in-de-amazon.pdf>

³ De Groene Amsterdammer, 25 april 2018 <https://www.groene.nl/artikel/duurzaamheid-is-slechts-een-verhaaltje> ; Trouw 25 april 2018 <https://www.trouw.nl/groen/nederland-bouwt-mee-aan-een-sojaroute-die-de-amazone-nog-verder-vernielt-a5dc16b7/>

betekent dit voor de verantwoordelijkheid van Nederlandse bedrijven die in Brazilië opereren?

Antwoord 6

Nederland draagt bij aan de totstandkoming van het Braziliaanse Actieplan Mensenrechten en Bedrijfsleven, onder meer door regelmatig de dialoog hierover aan te gaan met de Braziliaanse autoriteiten en door participatie in relevante bijeenkomsten. Los van de ontwikkeling van dit actieplan, onderschrijft Brazilië ook de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen, waar het Nederlandse MVO-beleid ook mede op gebaseerd is. Van Nederlandse bedrijven wordt verwacht dat zij zich aan deze richtlijnen houden. Bedrijven hebben een eigen verantwoordelijkheid voor maatschappelijk verantwoord ondernemen. Daarnaast heeft Brazilië uitgebreide regelgeving op het gebied van onder meer milieu en arbeid. Nederlandse bedrijven die in Brazilië opereren dienen zich aan deze wetgeving te houden.

Vraag 7

Deelt u de mening dat de opsomming van risico's omtrent internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen (IMVO-risico's) nogal eendimensionaal wordt afgedaan met het enkel verwijzen naar het Nederlandse risico op reputatie en economische schade? Welke afspraken zijn er met de betrokken Nederlandse bedrijven gemaakt om de geïnventariseerde IMVO-risico's te mitigeren?

Antwoord 7

Onder Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (IMVO) wordt verstaan dat bedrijven zelf verantwoordelijkheid nemen voor de effecten van hun activiteiten op mens en milieu. De Nederlandse overheid stimuleert de ontvankelijkheid van bedrijven voor IMVO onder meer door met ze in gesprek te gaan over lokale MVO-uitdagingen. Ook ten aanzien van de Corredor Centro-Norte zijn MVO en duurzaamheid aan de orde geweest. Het is echter aan de bedrijven zelf om hier rekening mee te houden. Daarnaast is het aan de Braziliaanse overheid om toe te zien op de naleving van wet- en regelgeving op het gebied van MVO en duurzaamheid.

Vraag 8

Als de bevindingen van de journalisten kloppen, welke consequenties heeft dit voor de Nederlandse bedrijven die betrokken zijn in Brazilië?

Antwoord 8

Er is geen Nederlands overheidsgeld gebruikt voor de concrete ontwikkeling van de Corredor Centro-Norte.

Vraag 9

Hoe verhoudt de blijvende Nederlandse betrokkenheid bij de Corredor (Meerjarenplan 2017–2020) zich tot de aangetroffen misstanden rondom dit project? Welke stappen gaat u ondernemen om deze misstanden recht te zetten en in de toekomst te voorkomen? Bent u bereid de Kamer hierover te informeren?

Antwoord 9

Nederland is niet betrokken bij de daadwerkelijke ontwikkeling van de Corredor Centro-Norte. Het is aan de Braziliaanse overheid om toe te zien op naleving van sociale en milieuwetgeving en eventuele misstanden via de eigen wetshandhaving recht te zetten. Uiteraard informeert het kabinet uw Kamer regelmatig over de inzet op het gebied van IMVO, zoals laatst nog tijdens het AO van 6 maart 2018.