

De vaste commissie voor Financiën heeft op 17 januari 2020 enkele vragen en opmerkingen aan de Minister van Financiën voorgelegd over zijn brief van 6 december 2019 «Schriftelijke beantwoording op vragen gesteld tijdens het Algemeen Overleg Staatdeelnemingen van 21 november 2019 over Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam (HvR) en NS (Kamerstuk 28 165, nr. 307).

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Schukkink

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

Inhoudsopgave

- Inleiding
- Algemeen
- Wijze van goedkeuring
- Informatievoorziening Tweede Kamer
- Schiphol & Hobart Airport
- Havenbedrijf Rotterdam & Pecém

### ***Inleiding***

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de schriftelijke beantwoording op vragen gesteld tijdens het algemeen overleg Staatsdeelnemingen van 21 november 2019 over Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam (HvR) en NS. De leden van de VVD-fractie zien geen aanleiding tot het stellen van vragen naar aanleiding van deze beantwoording.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief over het buitenlands investeringsbeleid van de staatsdeelnemingen Schiphol en het Havenbedrijf Rotterdam (hierna HbR) in 2018 en 2019 en de goedkeuring die de Minister van Financiën hiervoor gegeven heeft. Deze leden stellen voorop dat zij niet ten principale negatief staan tegenover buitenlandse investeringen van Nederlandse staatsdeelnemingen maar hebben wel enkele vragen over deze specifieke buitenlandse investeringen en het beleid van toetsing van (buitenlandse) investeringen in het algemeen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de Minister van Financiën, waarin hij twee buitenlandse investeringen van Schiphol en Havenbedrijf Rotterdam onderbouwt.

### ***Algemeen***

De leden van de D66-fractie delen de mening dat het verbreden van activiteiten van Nederlandse staatsdeelnemingen naar het buitenland altijd ondersteunend moet zijn aan de borging van de publieke belangen die deze ondernemingen in Nederland dienen. In de brief wordt een aantal voorbeelden gegeven van publieke belangen, zoals leereffecten, het genereren van rendementen die ten goede komen aan de Nederlandse activiteiten of het genereren van kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Deze leden menen dat vooral de tweede en derde voorbeelden vaag omschreven zijn. Immers, elke rendabele investering in het buitenland zou in principe onder het publieke belang «het genereren van rendementen die ten goede komen aan de Nederlandse activiteiten», kunnen vallen. Klopt dit? Tegen deze achtergrond hebben deze leden moeite met het beoordelen van de vraag of investeringen voldoen aan het «publieke belang».

Per staatsdeelneming zijn, indien van toepassing, goedkeuringsdrempels vastgesteld voor (des)investering en overname/participatie. Allereerst vernemen de leden van de D66-fractie graag waarom er een verschil gemaakt wordt in de hoogte van goedkeuringsdrempels tussen (des)investering en overname/participatie. De goedkeuringsdrempels voor buitenlandse investeringen liggen, volgens deze leden, vanzelfsprekend lager dan voor binnenlandse investeringen. Graag ontvangen deze leden, in tabelvorm, een overzicht van alle goedkeuringsdrempels die gehanteerd worden voor buitenlandse investeringen per staatsdeelneming voor zowel (des)investering als overname/participatie. Ook vernemen deze

leden graag of de goedkeuringsdrempels voor de gehele staatsdeelneming gelden. Vallen dochterondernemingen hier ook onder of vallen deze pas vanaf een bepaald percentage aan aandelen van de moederonderneming (de staatsdeelneming) onder de investeringsgoedkeuringsdrempel van de staatsdeelneming?

Hoewel de leden van de SP-fractie niet in alle gevallen tegen alle buitenlandse investeringen door Nederlandse staatsdeelnemingen zijn, zijn zij wel van mening dat hier uiterst terughoudend mee dient te worden omgegaan. Wij hebben nu eenmaal met een situatie te maken waarin ook buitenlandse staatsbedrijven in Nederland opereren. De leden van de SP-fractie vinden het bijvoorbeeld ongewenst dat de NS op delen van het Nederlandse spoor moet «concurreren» met (dochters van) buitenlandse staatsdeelnemingen, terwijl de NS weer in het buitenland actief is. De leden van de SP-fractie vragen zich af of het publieke belang gediend is bij deze kunstmatige vorm van opgelegde marktwerking.

Deze leden vragen de Minister per buitenlandse investering van Nederlandse staatsdeelnemingen of deze ondersteunend is aan de borging van de publieke belangen die deze ondernemingen in Nederland dienen. Ook willen deze leden graag per buitenlandse investering weten of deze mogelijke risico's voor het publieke belang kunnen meebrengen en of de Minister, net als de leden van de SP-fractie, van mening is dat buitenlandse investeringen geen risico's voor het Nederlandse publieke belang mogen inhouden.

### ***Wijze van goedkeuring***

De leden van de D66-fractie zien in tabel 5.4 van het Jaarverslag Staatsdeelnemingen 2018<sup>1</sup> een verdeling van bevoegdheden omtrent investeringsbesluiten. De algemene vergadering van aandeelhouders (AvA), waar het Ministerie van Financiën als aandeelhouder onderdeel van is, neemt, indien de raad van commissarissen (RvC) het investeringsvoorstel van de raad van bestuur (RvB) heeft goedgekeurd, het investeringsbesluit. Het gaat hierbij enkel om investeringen die een waarde boven de goedkeuringsdrempel vertegenwoordigen en/of die afwijken van het vastgestelde strategische plan (hetzij ingrijpend hetzij principieel). Voor de beoordeling hanteert de staat als aandeelhouder een kader met vier onderdelen dat beschreven staat in tabel 5.5 van het jaarverslag, waarbij per onderdeel twee criteria gehanteerd worden. Deze leden vernemen graag of deze, in totaal, acht criteria alle criteria zijn of dat er ook andere criteria zijn die niet beschreven worden in de tabel. Worden buitenlandse investeringsvoorstellen aan de hand van hetzelfde kader beoordeeld, of is hiervoor een apart kader met andere criteria opgesteld? Ook constateren deze leden dat het «publiek belang» gehanteerd wordt als onderdeel van het criterium «strategische rationale en publiek belang» en derhalve slechts een onderdeel vormt van een van de acht gehanteerde criteria voor investeringsvoorstellen. Klopt deze constatering? Ervan uitgaande dat hetzelfde kader gebruikt wordt voor buitenlandse investeringsvoorstellen, vragen deze leden hoe de Minister deze beperkte rol ziet voor «publiek belang» in de criteria ter beoordeling van investeringsvoorstellen van staatsdeelnemingen, zeker nu de Minister in zijn brief stelt dat: «het verbreden van activiteiten naar het buitenland altijd ondersteunend zal moeten zijn aan de borging van de publieke belangen die deze ondernemingen in Nederland dienen».

Over de werking van het kader en de criteria hebben de aan het woord zijnde leden ook enkele vragen. Kan de Minister schetsen hoe een beoordeling, de argumentatie en de vastlegging van het besluit omtrent een investeringsvoorstel precies verloopt vanaf het moment dat een

<sup>1</sup> Bijlage bij Kamerstuk 28 165, nr. 304

voorstel binnenkomt? Zo lezen deze leden in het jaarverslag dat de staat «allereerst nut en noodzaak van de investering toetst», «ten tweede verwacht [...]», «ten derde weegt [...]» etc. Klopt het dat de toetsing volgordelijk verloopt? Daarmee bedoelen deze leden dat er dus pas gekeken wordt naar het rendement, aan de hand van de criteria (1) rendementen en dividendinkomsten en (2) financieel model, wanneer de investering door de eerste toets van strategie en publiek belang, aan de hand van de criteria (1) strategische rationale en publiek belang en (2) stakeholderanalyse investering, is goedgekeurd? Daarnaast vernemen deze leden graag wat bedoeld wordt met het criterium «stakeholderanalyse investering». Deze leden vragen zich ook af of investeringsvoorstellen ook beoordeeld worden op basis van OESO-richtlijnen voor maatschappelijk verantwoord ondernemen. Tevens vernemen deze leden graag of, en zo ja, hoe duurzaamheid en bijvoorbeeld de doelstellingen zoals geformuleerd in het Parijsakkoord, onderdeel zijn van de beoordeling van investeringen. Over het publieke belang staat in het Jaarverslag Staatsdeelnemingen 2018 geschreven dat «de investering ondersteunend moet zijn aan het publieke belang dat de onderneming dient. In ieder geval mag de investering dit publieke belang niet schaden.» Deze leden hebben met lichte verbazing de tweede zinsnede gelezen. Immers, hier lijkt te staan dat buitenlandse investeringen die geen baat voor het publieke belang opleveren toch goedgekeurd kunnen omdat deze het publieke belang niet schaden. Graag horen deze leden een dragende motivatie voor het opnemen van deze zin in het jaarverslag.

De leden van de D66-fractie lezen dat voor de beoordeling van (buitenlandse) investeringsvoorstellen de Minister van Financiën soms een extern adviseur inschakelt om de voorstellen extra te toetsen. Graag ontvangen deze leden meer informatie over de wijze waarop een dergelijke adviseur toetst. Gebruikt deze hetzelfde kader als de Staat of worden hiervoor andere kaders gehanteerd? Kan de Minister voorbeelden geven van extern adviseurs die ingeschakeld zijn en op welk onderdeel van het kader meegekeken werd? Ook vernemen deze leden graag hoe vaak er extern adviseurs geconsulteerd zijn voor investeringsvoorstellen van staatsdeelnemingen, per jaar, sinds het verschijnen van de laatste Nota Deelnemingenbeleid 2013<sup>2</sup>. Kan de Minister hierbij een onderscheid maken tussen het inschakelen van extern adviseurs voor binnenlandse investeringen en buitenlandse investeringen? Deze leden kunnen zich immers voorstellen dat de Minister van Financiën zich, met name bij buitenlandse investeringen, goed wil laten adviseren over het wel of niet goedkeuren van een investeringsvoorstel nu de buitenlandse investeringsmarkt een minder bekend terrein is.

De leden van de D66-fractie vernemen graag hoe het daadwerkelijke goedkeuren van investeringsvoorstellen verloopt. Immers, aan de hand van het kader wordt besloten of het Ministerie van Financiën als aandeelhouder wel of niet over gaat tot het goedkeuren van de investering. Klopt het dat het uiteindelijk aan de Minister van Financiën is om wel of geen goedkeuring te geven aan investeringen? Kan de Minister aangeven hoeveel buitenlandse investeringsvoorstellen boven de goedkeuringsdrempel sinds zijn aantreden aan hem zijn voorgelegd en hoeveel hiervan door de Minister goedgekeurd zijn?

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het feit dat voor buitenlandse investeringen lagere investeringsdrempels gelden dan voor binnenlandse, maar zij zouden liever zien dat buitenlandse investeringen per definitie moeten worden voorgelegd aan de aandeelhouder, oftewel

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 165

de Minister van Financiën. Zij vragen de Minister of hij bereid is dit tot beleid te maken.

### ***Informatievoorziening Tweede Kamer***

De leden van de D66-fractie hebben enkele vragen over de informatievoorziening aan de Tweede Kamer aangaande buitenlandse investeringen van staatsdeelnemingen. Risico is een inherent onderdeel van investeringen en door (in het buitenland) te investeren loopt de Staat als aandeelhouder van de staatsdeelneming het risico om geld te verliezen. Buitenlandse investeringen worden vermeld in het Jaarverslag Staatsdeelnemingen. Maar het Jaarverslag Staatsdeelnemingen 2018 verscheen op 25 juni 2019. Klopt het dat de Tweede Kamer pas in het Jaarverslag Staatsdeelnemingen 2019, hetgeen waarschijnlijk weer rond juni verschijnt, op de hoogte gesteld zou worden van een goedgekeurd (buitenlands) investeringsvoorstel van boven de goedkeuringsdrempel, dat genomen is op 26 juni 2019? Klopt het dat er geen investeringsplafond gehanteerd wordt voor (buitenlandse) investeringen en er potentieel een groot financieel risico gepaard kan gaan voor de Nederlandse Staat met deze investering? Hoe verhoudt het slechts eenmaal per jaar informeren van de Tweede Kamer in dergelijke situaties zich tot artikel 105 van de Grondwet en de Comptabiliteitswet? Hoe kan de Kamer haar controlerende taak op de Minister uitvoeren nu de argumentatie om bepaalde investeringsvoorstellen goed te keuren en de weging van de criteria niet ex post naar de Kamer gestuurd wordt (de facto zoals verzocht wordt in de aangehouden motie-Sneller<sup>3</sup>)?

### ***Schiphol & Hobart Airport***

Over de specifieke investeringen van Schiphol en het Havenbedrijf hebben de leden van de D66-fractie ook nog enkele vragen. Allereerst over met de investering van Schiphol in Hobart Airport (Tasmanië, Australië). Kan de Minister bevestigen dat de totale buitenlandse portefeuille van Schiphol vóór de investering in Hobart Airport de volgende zaken betrof: (1) Een minderheidsbelang in Groupe ADP, ook wel Aéroports de Paris, en daarmee in Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly en Paris-Le Bourget, (2) een minderheidsbelang in Brisbane Airport Corporation en daarmee in de luchthaven van Brisbane en (3) een joint venture partnerschap met betrekking tot de ontwikkeling, uitbreiding en activiteiten in Terminal 4 op JFK International Airport? Kan de Minister per buitenlandse activiteit aangeven hoe groot het aandeel van Schiphol is, wat het originele investeringsbedrag was en hoeveel de marktwaarde is van deze belangen? Hoe keek de Minister naar de spreiding van deze buitenlandse activiteiten? Op welke datum werd de Minister op de hoogte gesteld van het voornemen van Schiphol om een belang te nemen in Hobart Airport? Voor de volgende vragen hebben de aan het woord zijnde leden zich gebaseerd op openbare bronnen om derhalve een indicatie te krijgen van het bedrag dat samenhangt met de participatie van Schiphol in Hobart Airport. Deze leden vernemen wel graag van de Minister waarom in de brief geen bedrag genoemd wordt dat gemoeid is met deze aankoop, ondanks dat hier expliciet om was gevraagd tijdens het algemeen overleg staatsdeelnemingen van 21 november 2019<sup>4</sup>. Klopt het dat Schiphol samen met de Queensland Investment Corporation (QIC) een 70% belang neemt in Hobart Airport, waarbij Schiphol een belang van 35% van de aandelen neemt? Zo ja, waarom heeft de Minister deze percentages niet opgenomen in zijn brief? Klopt het dat dit consortium van Schiphol en QIC dit belang overneemt van Macquarie

<sup>3</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 310

<sup>4</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 318

Infrastructure and Real Assets (MIRA) en Tasplan Super, die gezamenlijk sinds 2007 eigenaar waren van Hobart Airport? Klopt het dat MIRA zijn gehele aandeel (50,1%) verkoopt en dat Tasplan Super 19,9% verkoopt en 30% van de aandelen in bezit houdt? Klopt het dat MIRA in 2007 350,5 miljoen Australische Dollars heeft betaald voor zijn 50,1% aandeel van Hobart Airport<sup>5</sup>? Indien dit niet het geval is, kan de Minister het correcte bedrag dat MIRA heeft betaald voor Hobart Airport geven? Kan de Minister bevestigen dat sinds de aankoop in 2007 MIRA en Tasplan Super meer dan 150 miljoen Australische Dollar hebben geïnvesteerd in Hobart Airport<sup>6</sup>? Zo nee, kan de Minister een exacter bedrag noemen? Klopt het dat het totaal geïnvesteerde bedrag van MIRA en Tasplan Super sinds 2007 daarmee op minimaal 500,5 miljoen Australische Dollar komt (tegen de wisselkoers van 23 december 2019, ruim 310 miljoen euro)? Klopt de hypothetische berekening dat daarmee een 1% aandeel in Hobart Airport, indien geen dividend is uitgekeerd in de periode 2007–2019, MIRA en Tasplan Super bij een Return On Investment (ROI) van 0%, 3,1 miljoen euro heeft gekost? Klopt het dat het 35% aandeel dat Schiphol heeft verworven dus minimaal 108,6 miljoen euro heeft gekost, maar dat dit bedrag waarschijnlijk hoger ligt daar een 0% ROI onwaarschijnlijk is in de huidige markt?

Dan over de redenen van Schiphol om in Hobart Airport een aandeel te nemen. Zo schrijft de Minister in zijn brief dat «Schiphol niet betoogd heeft dat deze investering een direct positief effect heeft op de netwerk-kwaliteit van de luchthaven in Nederland». De leden van de D66-fractie vernemen graag hoe zij dit moeten plaatsen in het gehanteerde kader ter beoordeling van investeringsvoorstellen. De twee argumenten die Schiphol volgens de brief naar voren heeft gebracht zijn het rendement dat behaald kan worden ten behoeve van de «grote investeringsagenda» van Schiphol alsmede de leereffecten. Daar dit de enige twee argumenten zijn die aangedragen zijn in de brief, vragen deze leden zich af of hier sprake is van een uitputtende lijst, of dat er ook andere redenen gegeven zijn door Schiphol. Ten aanzien van het rendement wordt aangegeven dat «de investering volgens Schiphol een verantwoorde risico-rendementsverhouding heeft». Graag ontvangen deze leden meer informatie over deze precieze verhouding. Ondanks dat de voornoemde leden verheugd zijn dat de Minister van mening is dat er sprake is van een verantwoord risico-rendementsverhouding, kunnen deze leden zich voorstellen dat er meerdere investeringsmogelijkheden zijn die een dergelijke verhouding kennen. Een dergelijk argument kan in hun ogen dus niet het primaire argument zijn voor de investering in Hobart Airport. Het doorslaggevende argument moet dus te verwachten leereffecten zijn. Graag ontvangen deze leden meer informatie over deze leereffecten. Moeten de aan het woord zijnde leden hierbij denken aan pilots? Kan de Minister dan allereerst aangeven waarom bepaalde pilots niet uitgevoerd zouden kunnen worden op Schiphol zelf, of op 1 van de andere luchthavens in het buitenland waarin Schiphol een belang heeft? Ten tweede vragen deze leden zich af in hoeverre Schiphol met slechts een 35% aandeelhouderschap zou kunnen regelen dat bepaalde pilots uitgevoerd worden in Hobart, hetgeen tot leereffecten zou moeten leiden voor Schiphol? Zou het hiervoor niet noodzakelijk zijn een meerderheidsbelang te verwerven in Hobart?

---

<sup>5</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2007-12-13/macquarieled-group-buys-hobart-international-airport-update1>

<sup>6</sup> <https://www.macquarie.com/us/about/newsroom/2019/consortium-comprising-qic-and-royal-schiphol-group-to-acquire-70percent-of-hobart-international-airport-from-macquarie-infrastructure-and-real-assets-and-tasplan-super>

De Minister schrijft dat hij op basis van de onderbouwing van Schiphol en zijn weging hiervan de investering heeft goedgekeurd. Maken de aan het woord zijnde leden hieruit op dat de Minister geen gebruik heeft gemaakt van een extern adviseur? Zo nee, waarom niet? Tot slot vernemen de leden of er ook gesproken is met de overige drie medeaandeelhouders van Schiphol, zijnde de gemeentes Amsterdam en Rotterdam en de eerdergenoemde Groupe ADP, nu deze gesprekken met medeaandeelhouders wel expliciet benoemd worden bij het door het HbR verwerven van een 30%-belang in de haven van Pecém (Brazilië)? Indien deze gesprekken met medeaandeelhouders niet zijn gevoerd, waarom niet?

De leden van de SP-fractie vragen de Minister ten aanzien van de investering van Schiphol in Tasmanië of hij kan aantonen dat voor de winstgevendheid van Schiphol en de financiering van toekomstige investeringen andere inkomsten noodzakelijk zijn. Waaruit blijkt dat Schiphol geld tekort zal komen voor de nodige investeringen in de toekomst, zo vragen deze leden. Om welke investeringen gaat het dan precies? Hoe groot is het tekort dat zou ontstaan wanneer Schiphol deze investering in Tasmanië niet zou doen? En hoe groot zou het probleem zijn als deze investering niet leidt tot rendement, maar juist tot verlies, wat bij investeringen immers altijd een risico is. De investering heeft volgens Schiphol een verantwoorde risico-rendementsverhouding, zo stelt de Minister in de brief. De leden van de SP-fractie vragen of de Minister dit oordeel van Schiphol deelt en hoe hij dit heeft beoordeeld.

### ***Havenbedrijf Rotterdam & Pecém***

Dan over de aankoop van het 30%-belang door het HbR in de haven van Pecém. De leden van de D66-fractie merken op dat ook hier geen bedragen genoemd worden, maar dat er wel goedkeuring door de Minister verleend is. Dit tweede is te verklaren nu de goedkeuringsdrempel voor buitenlandse (des)investeringen en buitenlandse overname/participatie voor het HbR op 0 euro ligt. Wel vernemen deze leden graag waarom ook hier geen bedrag is genoemd dat gemoeid is met deze buitenlandse investering, zeker nu het HbR hier wel uitspraken over doet (ongeveer 75 miljoen euro)<sup>7</sup>. Deze leden vernemen graag alsnog het bedrag dat met deze aankoop gemoeid is. Mocht de Minister dit niet willen geven, dan horen deze leden graag waarom niet, waarbij ook wordt ingegaan op de vraag waarom het HbR hier wel bedragen over naar buiten brengt. Daarnaast vernemen deze leden graag in hoeverre de Minister deze investeringen in lijn acht met het «internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen» zoals verwoord in de hierboven aangehaalde OESO-richtlijnen en zoals ook van andere Nederlandse bedrijven die in het buitenland investeren wordt verwacht. Deze leden constateren dat er in het jaarverslag Staatdeelnemingen 2018 geschreven staat dat ook het risicoprofiel van landen meegewogen wordt en dat «concentratie van investeringen in landen met een verhoogd risicoprofiel voorkomen moet worden». Het risicoprofiel, gemeten door middel van de kredietwaardering van Brazilië's overheidsschuld (als proxy), valt volgens de drie kredietbeoordelaars, S&P (BB-), Fitch (BB-) en Moody's (Ba2), in de zogeheten categorie «Non-investment grade speculative»<sup>8</sup>. De «ratings» zijn bij de diverse agentschappen al van kracht vanaf het begin van 2018. Deze leden vernemen graag hoe in de weging van deze investering van HbR door deelname in de haven Pecém precies gekeken is naar het risicoprofiel van Brazilië. Zeker nu het HbR al sinds 2012 door middel van een joint venture betrokken is bij de ontwikkeling

<sup>7</sup> <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/port-of-rotterdam-authority-signs-investment-agreement-for-participation-in>

<sup>8</sup> <https://countryeconomy.com/ratings/brazil>

van een nieuwe haven in Porto Central<sup>9</sup>, dat tevens in Brazilië ligt. Los van het risicoprofiel ontvangen deze leden ook graag een beschouwing van de Minister over de spreiding van deze internationale investeringen.

Aangaande mogelijk corruptie bij betrokken partijen in Brazilië hebben de leden van de D66-fractie ook nog enkele vragen. Zo lezen deze leden in een artikel uit het NRC Handelsblad van 13 oktober 2018<sup>10</sup> dat ook het HbR zich dusdanig zorgen maakte over de risico's van corruptie in Brazilië dat er een onderzoek is uitgevoerd «naar mogelijke corruptie bij betrokken partijen». Kan de Minister aangeven welke partij dit onderzoek heeft uitgevoerd? Kan de Minister daarnaast aangeven of ook hij dit onderzoek heeft ontvangen en indien dit het geval is, is hij bereid dit onderzoek met de Tweede Kamer te delen? Zo nee, waarom niet? In het artikel wordt door een woordvoerder van het HbR gesteld «er geen sprake was van corruptie bij betrokken partijen en dat in de contracten speciale anti-corruptieregelingen opgenomen zijn». Kan de Minister aangeven wat voor een regelingen dit precies betreft en deze aan de Tweede Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

In 2019 kwamen de Nederlandse bedrijven Boskalis en Arcadis in opspraak over hun directe en indirecte bijdrage aan de vernietiging van het regenwoud en biodiversiteit in Brazilië, voornamelijk in de Centro-Norte Corredor. Kunt u bevestigen dat de deelnamen van het HbR in de haven van Pecém losstaat van de activiteiten van Boskalis en Arcadis in Brazilië, en dat de haven in Pecém niet zal bijdragen aan boskap en verdere vernieling van het Amazonegebied in Brazilië?

De leden van de D66-fractie constateren dat de argumentatie ter goedkeuring van de buitenlandse investering van het HbR door deelname in de haven Pecém die gebruikt wordt in de brief, weinig ingegaan wordt op de reden om nou juist in Pecém een belang te nemen. Immers, internationale ervaring opdoen, relevante marktkennis ontwikkelen en de reputatie van de Rotterdamse haven in het buitenland versterken had bijvoorbeeld ook gekund door een belang te nemen in een andere haven. Ook de redenatie dat de participatie in Pecém de Nederlandse havengemeenschap en maritieme sector kansen biedt en dat het Nederlandse (haven)bedrijfsleven van deze investering kan profiteren, zijn geen onderscheidende redenen om nou juist een belang te nemen in de haven van Pecém. In mei 2019 heeft PSA International bijvoorbeeld de Halterm Container Terminal in Halifax (Canada) overgenomen<sup>11</sup>. Hypothetisch gezien had ook het HbR deze overname kunnen doen en zou ook deze overname kunnen bijdragen aan het op doen van internationale ervaring, het ontwikkelen van relevante marktkennis, de versterking van de reputatie van de Rotterdamse haven in het buitenland, het bieden van kansen aan de Nederlandse havengemeenschap en maritieme sector en het kunnen profiteren van het Nederlandse (haven)bedrijfsleven van een dergelijke investering. Graag vernemen deze leden dus onderscheidende redenen voor het HbR om een belang te nemen in de haven van Pecém. Immers, met een dergelijke argumentatie vragen deze leden zich of niet elke buitenlandse investering in een buitenlandse haven goedgekeurd zou kunnen worden. Waar trekt de Minister precies de grens als een dergelijke argumentatie als overtuigend wordt gezien? Ook vernemen deze leden graag of voor dit investeringsvoorstel gebruik is gemaakt van externe adviseurs. Tot slot vernemen deze leden graag meer informatie over het risico-rendementsprofiel van deze investering, nu deze in de brief geclassificeerd wordt als «goed».

<sup>9</sup> <https://www.portofrotterdam.com/nl/zakendoen/internationaal/world-port-network/porto-central>

<sup>10</sup> <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/10/13/onderzoek-naar-fraude-in-brazilie-a2417505>

<sup>11</sup> <https://www.thechronicleherald.ca/business/singapores-psa-acquires-halterm-308644/>



## **II Reactie van de Minister**