

Vergaderjaar 2019–2020

**28 165**

**Deelnemingenbeleid rijksoverheid**

**Nr. 321**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 16 maart 2020

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 6 december 2019 over de 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 vragen en opmerkingen zijn op 17 januari 2020 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 13 maart 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schukkink

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
– Inleiding	2
– Algemeen	2
– Wijze van goedkeuring	3
– Informatievoorziening Tweede Kamer	5
– Schiphol & Hobart Airport	5
– Havenbedrijf Rotterdam & Pecém	7

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de schriftelijke beantwoording op vragen gesteld tijdens het algemeen overleg Staatdeelnemingen 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 gehan-

teerd 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 principiëleel). 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

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

beoordeling, de argumentatie en de vastlegging van het besluit omtrent een investeringsvoorstel precies verloopt vanaf het moment dat een 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

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

per definitie moeten worden voorgelegd aan de aandeelhouder, oftewel 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 portfeuille 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

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

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

consortium van Schiphol en QIC dit belang overneemt van Macquarie 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/macquarie-led-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<sup>8</sup>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-corruptie-regelingen 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

<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/>.



risico-rendementsprofiel van deze investering, nu deze in de brief geclassificeerd wordt als «goed».

## II Reactie van de Minister

### Inleiding

Onlangs heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over een aantal zaken met betrekking tot staatsdeelnemingen, onder andere over twee investeringen van Schiphol en Havenbedrijf Rotterdam (HbR)<sup>12</sup>. De leden van de D66-fractie en de leden van de SP-fractie hebben naar aanleiding van deze brief een aantal vragen gesteld, hoofdzakelijk over buitenlandse investeringen van staatsdeelnemingen in het algemeen en meer specifiek over de investeringen van Schiphol en HbR. Hierna ga ik eerst in op een aantal algemene vragen over dit thema en de wijze waarop ik voorstellen van deelnemingen beoordeel. Hierna komt de informatievoorziening aan de Tweede Kamer aan bod. Tot slot ga ik over tot de beantwoording van de vragen over de twee investeringen van respectievelijk Schiphol en HbR.

Voordat ik bovengenoemde onderwerpen nader bespreek, wil ik graag nog een aantal opmerkingen van algemene aard maken over het model van een staatsdeelneming. De principiële keuze bij staatsdeelnemingen is dat we taken en verantwoordelijkheden op afstand van de overheid hebben geplaatst. De uitvoering is ondergebracht in een private vennootschap, waarin de staat participeert. In de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid 2013<sup>13</sup> (hierna: Nota Deelnemingen) wordt gedefinieerd op welke wijze de staat als aandeelhouder bijdraagt aan de borging van publieke belangen. Het model van een staatsdeelneming is wezenlijk anders dan dat van overheidsuitvoering. Als aandeelhouder leg ik verantwoording af over de wijze waarop ik mijn aandeelhouder-schap invul, de (verantwoording over) de bedrijfsvoering is aan de onderneming zelf. Voor mij als aandeelhouder is mijn formele zeggenschap gedefinieerd in het Burgerlijk Wetboek en de statuten van de betreffende ondernemingen. Het is aan de onderneming om – onder toezicht van de Raad van Commissarissen en met mijn betrokkenheid op de achtergrond – een strategie te ontwikkelen die in lijn is met de publieke belangen die met de onderneming zijn gemoeid, die de onderneming in staat stelt om zichzelf te financieren, die voldoende rekening houdt met sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen en die de onderneming tevens in staat stelt om op veranderingen te reageren. Deze strategie vormt de basis voor investeringen van staatsdeelnemingen. Staatsdeelnemingen beseffen dat het publieke aandeelhouderschap een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid met zich meebrengt. De context van een staatsdeelneming wordt ook gedefinieerd door ontwikkelingen in markten en sectoren waarin deze (soms concurrerende) ondernemingen actief zijn, wat hen ertoe dwingt om in deze omstandigheden slagvaardig te kunnen opereren. Het leveren van een bijdrage aan de publieke belangen, waarbij staatsdeelnemingen zich enerzijds verhouden tot een (deels) private omgeving en anderzijds tot een publieke aandeelhouder, is een complex speelveld. De staatsdeelnemingen vullen deze uitdagende taak naar mijn mening goed in.

Daarnaast wordt in 2020 de beleidsdoorlichting Deelnemingenbeleid uitgevoerd. De opzet van deze evaluatie is naar uw Kamer gezonden. Hierin worden alle facetten van de uitvoering van de Nota Deelnemingenbeleid 2013 in de periode 2013–2019 geëvalueerd. In deze evaluatie besteed ik tevens aandacht aan de buitenlandse activiteiten van staats-

<sup>12</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 307.

<sup>13</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 165.

deelnemingen. Uw Kamer wordt eind 2020 over de uitkomsten van deze evaluatie geïnformeerd <sup>14</sup>.

### **Algemene vragen over buitenlandse investeringen**

*De leden van de D66 fractie vragen naar het beoordelingsproces van investeringen en de rol van de aandeelhouder daarbij. Zij vragen tevens naar de gehanteerde criteria en de rol van het publiek belang daarin, of deze criteria ook gelden voor buitenlandse investeringen en de volgorde-lijkheid in de weging van criteria. Ook zijn er vragen gesteld over de relatie tussen publiek belang en rendement. Daarnaast vragen deze leden of voorstellen voor buitenlandse investeringen aan de hand van hetzelfde kader worden beoordeeld als binnenlandse investeringen.*

De leden van de D66-fractie vragen naar een schets van hoe de beoordeling, argumentatie en vastlegging van een besluit omtrent een investeringsvoorstel en hoe het daadwerkelijk goedkeuren van investeringsvoorstellen verloopt. De statuten van de staatsdeelnemingen bepalen boven welke drempel investeringen formeel aandeelhoudersgoedkeuring behoeven. Echter, het moment dat een investering wordt voorgelegd is niet het moment dat het denkproces over de strategische logica van investeringen begint. Dit proces begint al bij de totstandkoming van de ondernemingsstrategie. De strategie van een onderneming geeft de visie van het bestuur weer op de langetermijnkoers. Als aandeelhouder toets ik of de ondernemingsstrategie in lijn is met het te borgen publieke belang. Hierbij wordt ook het beleidsdepartement betrokken. Zoals opgenomen in de Nota Deelnemingen wil dat niet zeggen dat de activiteiten beperkt moeten blijven tot het publieke belang in enge zin. Er kunnen gegronde redenen zijn om bredere activiteiten te ontplooien. Kostenefficiëntie of een veranderende omgeving zijn daarvan voorbeelden <sup>15</sup>. De strategie moet haalbaar zijn en in voldoende mate ingaan op kansen en bedreigingen. Deelnemingen kunnen door een veranderende omgeving worden genoodzaakt hun activiteiten (liefst anticiperend) aan te passen en te innoveren. Daarnaast moet de strategie de onderneming in staat stellen om zichzelf te kunnen blijven financieren en het normrendement – dat per deelnemingen specifiek is vastgesteld – te behalen. Als aandeelhouder wil ik worden betrokken bij de totstandkoming of wijziging van de strategie van een staatsdeelneming, die in de regel wordt vastgesteld door de Raad van Commissarissen.

De strategische koers van de onderneming is de basis voor de investeringsvoorstellen die daaruit voortvloeien. Het initiatief voor investeringsplannen ligt bij het bestuur van de onderneming. Het is aan het bestuur om de juiste initiatieven te ondernemen om de publieke taken naar behoren te kunnen uitvoeren en tegelijkertijd de financiële continuïteit van de onderneming te waarborgen. Als het bestuur een investeringsplan heeft dat goedkeuring van de aandeelhouder behoeft, is een tijdige betrokkenheid van de aandeelhouder in het belang van de onderneming en van mij als aandeelhouder. Op die manier wordt immers voorkomen dat de onderneming te veel tijd en middelen stopt in plannen die bij voorbaat niet op steun van de aandeelhouder kunnen rekenen. Door het reguliere contact is er op het ministerie over het algemeen een goed beeld van actuele ontwikkelingen, waaronder mogelijke investeringsvoorstellen. Door deze doorlopende interactie tussen de deelneming en mijn ministerie is het aantal investeringsvoorstellen dat ik formeel moet afkeuren zeer beperkt. De deelneming gaat zelf over de formulering van het voorstel en neemt daarin alle relevante facetten mee. Het voorstel bestaat

<sup>14</sup> Kamerstuk 31 935, nr. 54.

<sup>15</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 165.

in de regel uit een strategische onderbouwing in tekst en een cijfermatige weergave daarvan in de business case. Pas als een voorstel – nadat de Raad van Commissarissen goedkeuring heeft verleend – daadwerkelijk ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het ministerie, wordt het volledige beoordelingsproces doorlopen.

Bij de beoordeling van investeringsvoorstellen ga ik uit van de informatie die de deelneming mij verschaft. Bij de beoordeling van (zowel binnenlandse als buitenlandse) investeringsvoorstellen die staatsdeelnemingen ter goedkeuring voorleggen, worden op hoofdlijnen de volgende onderwerpen betrokken: 1) strategie en publiek belang, 2) rendement, 3) risico-analyse en risico-beheersingsmaatregelen en 4) implementatie, welke weer verder zijn verfijnd naar de acht criteria waarnaar de leden van de D66-fractie verwijzen. Deze criteria vormen de basis en zijn uiteraard wel veer verder verfijnd en concreter gemaakt ten behoeve van de beoordeling. De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat het publiek belang slechts één van de acht criteria is waaraan wordt getoetst. Het klopt dat dit slechts één van criteria is, maar dat zegt niets over het relatieve belang van dit onderdeel van de beoordeling. In de Nota Deelnemingen neemt de bijdrage van de staatsdeelnemingen aan de borging van de publieke belangen immers een centrale plaats in. Graag wil ik hierbij nog opmerken dat de andere onderdelen van het kader niet geheel los kunnen worden gezien van publiek belang. Investeringsvoorstellen die zijn voorzien van een goede strategische onderbouwing met oog voor het publiek belang, moeten immers nog steeds gedegen worden beoordeeld op (financiële) risico's. Als deze risico's niet goed worden beheerst, kan de investering de onderneming en daarmee ook de publieke belangen schaden.

De leden van de D66-fractie vragen of de toetsing volgordelijk verloopt. De criteria worden volgordelijk langsgelopen, maar uiteraard vindt er uiteindelijk een weging van het totaal plaats. Het doel van het beoordelingskader is niet om elke situatie volledig af te dekken, maar dient ter ondersteuning bij het beoordelingsproces. Omdat elke investering haar bijzonderheden kent, blijft het beoordelen van dergelijke voorstellen maatwerk. Bij de meeste investeringsvoorstellen worden vragen voorgelegd aan de deelneming. Over het algemeen wordt ook het beleidsdepartement waartoe de deelneming zich verhoudt, geconsulteerd. De leden van de D66-fractie vernemen graag of het uiteindelijk aan de Minister van Financiën is om wel of geen goedkeuring te geven aan investeringen. Dat is alleen het geval voor die investeringen die op basis van statuten goedkeuring van de aandeelhouder behoeven.

De leden van de D66-fractie vragen of dit beoordelingskader ook voor buitenlandse investeringen wordt gebruikt, of dat hiervoor een ander kader geldt. Het beoordelingskader geldt voor zowel binnenlandse als voor buitenlandse investeringen. Wel zijn er in het kader elementen opgenomen die alleen op buitenlandse investeringen van toepassing zijn. Zo hebben potentiële risico's van buitenlandse investeringen voor de Nederlandse activiteiten mijn aandacht. Daarnaast stel ik waar nodig bijzondere eisen aan de vormgeving of inrichting van buitenlandse activiteiten (bijvoorbeeld juridische en financiële afscherming). De mate waarin de kernactiviteiten in Nederland op orde zijn en het eventuele track record dat de deelneming heeft opgebouwd in het buitenland weeg ik ook mee in het totaaloordeel over de investering. Om het belang dat ik hecht aan een solide onderbouwing van buitenlandse investeringen te onderstrepen, heb ik in 2018 de vereisten uit de Nota Deelnemingen en mijn aandachtspunten daarbij (nogmaals) bij de deelnemingen onder de

aandacht gebracht. Die brief die ik in dit verband aan de deelnemingen heb gestuurd heb ik voor de volledigheid bijgevoegd<sup>16</sup>.

*De leden van D66-fractie hebben gevraagd of elke rendabele investering in het buitenland op goedkeuring zou moeten kunnen rekenen omdat dit rendement ten goede komt aan de Nederlandse activiteiten.*

Staatsdeelnemingen zijn geen investeringsmaatschappijen. Louter nastreven van financieel rendement is geen doel van een staatsdeelneming en niet voldoende om een investeringsvoorstel positief te beoordelen. Het is ook niet de bedoeling dat staatsdeelnemingen omwille van het nastreven van financieel rendement verzeild raken in activiteiten die niet ondersteunend zijn aan de Nederlandse belangen en daar geen raakvlakken mee hebben. Wel vind ik dat ook het financiële rendement moet worden meegewogen, zeker als het gaat om activiteiten waarin de deelneming bewezen goed is. Financieel weloverwogen investeringen met een onderbouwde strategische logica zijn in het belang van de onderneming en diens (financiële) continuïteit. De mate waarin de deelnemingen de zaken in Nederland op orde hebben en daarnaast of de deelneming een goed (financieel) track record kan overleggen t.a.v. eerdere buitenlandse investeringen, zijn ook relevant bij de beoordeling van (buitenlandse) investeringen. De leden van de D66-fractie hebben daarnaast gevraagd of buitenlandse investeringen die geen baat voor het publieke belang opleveren toch goedgekeurd kunnen worden, omdat deze het publieke belang niet schaden. Het niet schaden van de Nederlandse publieke belangen is op zichzelf uiteraard geen argument om een investering goed te keuren.

*De leden van de D66-fractie vragen naar de aantallen voorgelegde (des)investeringsvoorstellen die betrekking hebben op buitenlandse investeringen sinds mijn aantreden en hoeveel daarvan ik heb goedgekeurd. De leden van de SP-fractie hebben vragen gesteld over de bijdragen van deze investeringen aan het publiek belang en of ik het met deze leden eens ben dat buitenlandse investeringen geen risico's voor het Nederlandse publieke belang mogen inhouden.*

Sinds mijn aantreden heb ik 24 voorstellen voor buitenlandse investeringen die ter goedkeuring waren voorgelegd beoordeeld. De helft (twaalf) van deze voorstellen heeft betrekking op Duitse activiteiten van TenneT. TenneT staat voor een grote investeringsagenda in zowel Nederland als Duitsland. Al deze investeringen van TenneT zijn goedgekeurd. In sommige gevallen ging het om een uitbreiding van reeds bestaande (en eerder goedgekeurde) voorstellen. Deze investeringsagenda houdt verband met de opgave om het elektriciteitsnet uit te breiden en gereed te maken voor de energietransitie. Dit onderwerp wordt nader uitgelicht in de brief die ik mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat afgelopen najaar aan uw Kamer heb gestuurd<sup>17</sup>. Van de twaalf overige voorstellen gaat het in twee gevallen om een goedgekeurde desinvestering (waarbij buitenlandse activiteiten zijn afgestoten). In vier gevallen gaat het om een goedkeuring op een biding (bijvoorbeeld op een concessie) die uiteindelijk niet winnend bleek of waar de deelneming zich uiteindelijk zelf heeft teruggetrokken. Deze vier voorstellen zijn daarmee uiteindelijk niet tot de uitvoeringsfase gekomen. Van de resterende zes voorstellen heb ik er vijf goedgekeurd. De leden van de SP-fractie vragen voorts om per investering te rapporteren over de bijdrage aan het publiek belang. Zowel over de kernpunten van (wijzigingen van) de strategie als over individuele investeringsvoorstellen

<sup>16</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>17</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 305.

rapporteur ik in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen, dat elk jaar verschijnt.

*De leden van de SP-fractie hebben vragen gesteld over de risico's van buitenlandse investeringen. De leden van de D66-fractie vragen of er een investeringsplafond gehanteerd wordt voor (buitenlandse) investeringen en of er potentieel een groot financieel risico gepaard kan gaan voor de Nederlandse staat met deze investeringen.*

Alle investeringen, zowel in het binnenland als in het buitenland, kennen risico's voor de staatsdeelnemingen. Dat is inherent aan de aard van het bedrijfsmatig uitoefenen van een onderneming. Een goede beoordeling van de risico's die met een investering gepaard gaan, beperkt zich dus niet tot buitenlandse investeringen. In alle gevallen moeten de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen worden opgenomen in het voorstel dat wordt beoordeeld. Hierbij is tevens relevant dat de discontovoet die wordt gebruikt voor het doorrekenen van de business case adequaat moet zijn onderbouwd gegeven het risicoprofiel van de investering. Uiteraard ben ik het met de leden de SP-fractie eens dat de Nederlandse publieke belangen niet in gevaar mogen komen als gevolg van (buitenlandse) investeringen. Zoals eerder benoemd geldt er in de regel een lagere goedkeuringsdrempel voor buitenlandse investeringen dan voor binnenlandse investeringen. In de risico-analyse worden ook de potentiële gevolgen van de investering voor de solvabiliteit van de onderneming, in het geval bepaalde risico's zich zouden manifesteren, meegenomen. Specifiek voor buitenlandse investeringen stel ik bijzondere eisen aan de vormgeving of inrichting van deze activiteiten. Hierbij kan gedacht worden aan juridische en financiële afscherming van de Nederlandse activiteiten, of een maximum aan het in het buitenland te investeren vermogen. Hiermee worden de risico's voor de continuïteit van de dienstverlening in Nederland gemitigeerd. De financiering van investeringen van staatsdeelnemingen loopt niet via de rijksbegroting, aangezien staatsdeelnemingen investeringen in de regel zelf financieren. De risico's voor de staat zijn daarmee indirect. In het algemeen zijn deze risico's niet of zeer beperkt gematerialiseerd en hebben de staatsdeelnemingen vooral in positieve zin bijgedragen aan de overheidsfinanciën. De gerealiseerde winsten van staatsdeelnemingen komen immers (deels) toe aan de staat middels dividenduitkeringen, die ten gunste van de rijksbegroting komen. Over de boekjaren 2016 tot en met 2018 bedroegen de dividenden van de staatsdeelnemingen die ik in portefeuille heb (exclusief de financiële instellingen die door NLF1 worden beheerd) elk jaar tussen de € 700 miljoen en € 900 miljoen.

De leden van de SP-fractie vragen zich daarnaast af of het publiek belang gediend is als staatsdeelnemingen als NS in het buitenland opereren. De strategie van Abellio is erop gericht bij te dragen aan het realiseren van de doelstellingen van NS. Als aandeelhouder vind ik het belangrijk de risico's van buitenlandse activiteiten van NS te beperken en ervoor te zorgen dat ze geen negatieve effecten hebben op de dienstverlening op het Nederlandse spoor. Uw Kamer is in 2017 geïnformeerd over de afspraken die daarover met NS zijn gemaakt.<sup>18</sup>

*De leden van de D66-fractie vragen naar de drempels voor aandeelhoudersgoedkeuring, meer specifiek het onderscheid tussen (des)investeringen en overnames of participaties. De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of ik er voorstander van ben dat buitenlandse activiteiten in alle gevallen voorgelegd dienen te worden aan de aandeelhouder.*

<sup>18</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 261.

Drempels waarboven goedkeuring van de aandeelhouder nodig is, zijn in de regel vastgelegd in de statuten van de staatsdeelnemingen. Volgens de standaard die voor statuten van staatsdeelnemingen is ontwikkeld, wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen investeringen die aansluiten bij de huidige bedrijfsactiviteiten (zowel qua aard als geografie) en branchevreemde en/of buitenlandse investeringen. Zoals leden van de D66-fractie terecht stellen, gelden er voor investeringen in het buitenland of branchevreemde activiteiten doorgaans lagere goedkeuringsdrempels dan voor binnenlandse investeringen. In de regel is de buitenlandse drempel de helft van de binnenlandse drempel. Voor de meeste deelnemingen geldt er tevens een onderscheid tussen investeringen enerzijds en overnames of participaties anderzijds (ook hier geldt als vuistregel dat de drempel voor overnames of participaties de helft is van reguliere investeringen). De rationale voor het lager vaststellen van drempels voor het nemen van aandelen, is dat dit in veel gevallen van ingrijpender aard is voor (de identiteit of het karakter van) de onderneming dan het doen van een (reguliere) investering. In veel gevallen gaan buitenlandse investeringen gepaard met het verwerven van aandelen, waardoor automatisch de «laagste» drempel van toepassing is, vaak een vierde van de drempel voor reguliere investeringen in Nederland. Ik zie – gelet op het model waarvoor we bij een staatsdeelnemingen hebben gekozen – geen meerwaarde van het generiek vaststellen van een drempel waarbij alle buitenlandse investeringsvoorstellen van staatsdeelnemingen per definitie aan de aandeelhouder dienen te worden voorgelegd. Ik vind dat deze substantieel lagere drempels voor buitenlandse investeringen voldoende recht doen aan de aard van dit soort investeringen.

De leden van de D66-fractie vragen naar een overzicht van de goedkeuringsdrempels per deelneming. Hieronder vindt u de gevraagde tabel.

#### Goedkeuringsdrempels voor aandeelhouder per deelneming<sup>1</sup>

<i>Deelneming</i>	<i>Goedkeuringsdrempel</i>
BNG Bank	<b>Investering:</b> een derde van het eigen vermogen <b>Overname/participatie:</b> een derde van het eigen vermogen
COVRA	<b>Investering:</b> Nederland € 5 mln.; buitenland € 1 mln. <b>Overname/participatie:</b> € 1 mln.
FMO	Er zijn geen investeringsdrempels vastgelegd in de statuten van FMO. Wel staat in het directiebesluit van FMO dat de aandeelhoudersvergadering om goedkeuring zal worden gevraagd bij beslissingen boven de € 360 miljoen.
Gasunie	<b>Investering:</b> Nederland € 100 mln.; Duitsland gereguleerd € 100 mln. Duitsland ongereguleerd en overig buitenland € 50 mln. <b>Overname/participatie:</b> Nederland € 50 mln.; buitenland € 25 mln.
HbR	<b>Investering:</b> € 50 mln.; buitenland: € 0 <b>Overname/participatie:</b> Nederland: een derde van de balanswaarde van de bestaande deelnemingen; buitenland: € 0
Holland Casino	<b>Investering:</b> Nederland € 10 mln.; buitenland: € 5 mln. <b>Overname/participatie:</b> Nederland: € 5 mln, buitenland: € 2,5 mln.

<i>Deelneming</i>	<i>Goedkeuringsdrempel</i>
Invest-NL	T/m 2021 <b>Investering:</b> € 100 mln. <b>Overname/participatie:</b> € 100 mln. 2022 <b>Investering:</b> € 150 mln. <b>Overname/participatie:</b> € 150 mln. Vanaf 2023 <b>Investering:</b> € 200 mln. <b>Overname/participatie:</b> € 200 mln.
Nederlandse Loterij	<b>Investering:</b> Nederland € 5 mln.; buitenland € 1 mln. <b>Overname/participatie:</b> Nederland € 2,5 mln.; buitenland € 0,5 mln.
NS	<b>Investering:</b> Nederland € 200 mln.; buitenland € 100 mln. <b>Overname/participatie:</b> Nederland € 100 mln.; buitenland € 50 mln. <b>Concessies:</b> Nederland € 100 mln.; buitenland € 50 mln.
NWB Bank	<b>Investering:</b> een derde van het eigen vermogen <b>Overname/participatie:</b> een derde van het eigen vermogen
Schiphol	<b>Investering:</b> Nederland € 200 mln.; buitenland € 100 mln. <b>Overname/participatie:</b> Nederland € 100 mln.; € 50 mln.
Tennet	<b>Investering:</b> Nederland € 200 mln.; Duitsland gereguleerd € 200 mln. Duitsland ongereguleerd en overig buitenland € 100 mln. <b>Overname/participatie:</b> Nederland € 100 mln.; buitenland € 50 mln.
UCN	<b>Investering:</b> € 5 mln. <b>Overname/participatie:</b> € 5 mln.

<sup>1</sup> Voor Air France – KLM, KLM en Thales is geen drempel voor aandeelhoudersgoedkeuring opgenomen in de statuten. Hiervoor gelden waar relevant uiteraard wel de wettelijke bepalingen omtrent aandeelhoudersgoedkeuring bij investeringen.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie naar reikwijdte van de drempels en of deze ook voor dochterondernemingen gelden, of dat dit pas vanaf een bepaald percentage aandelen aan de orde is. De drempels waarboven goedkeuring noodzakelijk is, gelden voor het niveau waarop de staat als aandeelhouder participeert. Eventuele investeringen door dochtermaatschappijen vallen hieronder voor zover er in de statuten van de moederverenootschap is bepaald dat voor het uitoefenen van stemrecht in de dochtermaatschappij op investeringsbeslissingen waarvoor op moederniveau goedkeuring vereist zou zijn, ook goedkeuring van de aandeelhouder van de moederverenootschap is vereist. Van een dochtermaatschappij is grofweg sprake als een rechtspersoon of een of meerdere dochtermaatschappijen meer dan de helft van de stemrechten in de algemene vergadering kunnen uitoefenen (zie artikel 2:24a BW). Een dergelijke «doorgrijpbepaling» is onderdeel van de standaard die sinds enkele jaren wordt gehanteerd voor deelnemingen. Voor het overgrote deel van de deelnemingen geldt dan ook dat een dergelijke bepaling in de statuten is opgenomen.

*De leden van de D66 vragen naar de stakeholderanalyse, het betrekken van de OESO-richtlijnen voor maatschappelijk verantwoord ondernemen en of ook de doelstellingen zoals geformuleerd in het Parijsakkoord onderdeel zijn van de beoordeling van investeringen.*

Bij de stakeholderanalyse wordt aan de deelnemingen gevraagd om waar relevant de belangrijkste effecten op stakeholders weer te geven. Dit kan bijvoorbeeld gaan om informatie over de impact die een investering kan hebben op de tarieven voor eindgebruikers. Een ander voorbeeld van

zaken die hierbij aan de orde kunnen komen is de vraag over een traject voor een milieueffectrapportage wordt doorlopen en eventuele bijzonderheden daarbij. Hierbij kan gedacht worden aan implicaties voor de planning van het investeringsvoorstel als gevolg van inspraakprocedures.

Deze leden vragen tevens of OESO-richtlijnen onderdeel zijn van de beoordeling. Namens het kabinet heeft een aantal ministers (waaronder ik) een brief gestuurd naar alle grote ondernemingen in Nederland. Tot deze groep behoren ook de meeste staatsdeelnemingen. Het kabinet verwacht dat deze ondernemingen de richtlijnen expliciet onderschrijven. Als aandeelhouder verwacht ik dat staatsdeelnemingen een voorbeeldfunctie vervullen in hun eigen sector. Ik heb onlangs een inventarisatie gedaan van de activiteiten van staatsdeelnemingen op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) en ik kijk zelf ook naar hoe ik dit thema kan verankeren in mijn aandeelhouderschap, waaronder het beoordelen van investeringen. Ik zal u daarover later dit jaar informeren. Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat onderzoekt tweejaarlijks de inhoud en kwaliteit van maatschappelijke verslaggeving van ongeveer 500 grote in Nederland actieve bedrijven. De goede score die de veel staatsdeelnemingen behalen op deze Transparantiebenchmark laat mijns inziens zien dat deelnemingen op het gebied van transparante verslaggeving verantwoordelijkheid nemen.

De leden van de D66-fractie vragen daarnaast of de doelstellingen van het Parijsakkoord en duurzaamheid bij de beoordeling van investeringen worden meegewogen. Dit kabinet staat een ambitieus klimaatbeleid voor, de presentatie van het Klimaatakkoord afgelopen jaar markeerde daarin een belangrijk moment<sup>20</sup>. Staatsdeelnemingen hebben hierin een grote rol te spelen. De staatsdeelnemingen bereiden zich al volop voor op de energietransitie en zijn ook al aan de slag met concrete projecten, bijvoorbeeld waar het gaat over de voor de transitie noodzakelijke infrastructuur. Belangrijke ontwikkelingen zoals het Klimaatakkoord hebben uiteraard ook mijn aandacht waar het mijn beleid als aandeelhouder betreft, waaronder het kader waaraan ik investeringsvoorstellen toets. Bij grote investeringsprojecten van staatsdeelnemingen in de energietransitie vindt ook veel interactie met de beleidsministeries plaats.

*De leden van de D66-fractie hebben enkele vragen gesteld over externe adviseurs.*

Zoals opgenomen in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid 2013<sup>21</sup>, was één van de overwegingen bij het centrale model (aandeelhouderschap van staatsdeelnemingen zo veel mogelijk centraliseren bij het Ministerie van Financiën), dat er op die wijze veel kennis intern wordt opgebouwd. Hierdoor kan worden bespaard op de kosten voor externe adviseurs. Uitgangspunt is dat ik mij als aandeelhouder baseer op de gegevens die de onderneming ter beschikking stelt. Indien niet alle relevante kennis en expertise voor de beoordeling bij het ministerie aanwezig is, kan een externe adviseur worden betrokken om te adviseren over specifieke onderdelen. Dit is in de regel eerder aan de orde bij grote, complexe investeringen en transacties. De leden van de D66-fractie vragen of deze adviseurs hetzelfde kader als de staat gebruiken of dat hiervoor andere kaders gehanteerd. Het komt nooit voor dat de hele toets wordt uitbesteed aan een externe adviseur, de verantwoordelijkheid voor de uiteindelijke beoordeling ligt immers bij mij als aandeelhouder. Zoals eerder aangestipt, verdient elke investering maatwerk en dat geldt in het bijzonder voor eventueel te betrekken extern advies. Extern advies wordt

<sup>20</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 342.

<sup>21</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 165.



in de regel betrokken bij specifieke onderdelen die relevant zijn bij het voorstel dat voorligt. Uiteraard kan de deelneming ook zelf externe adviseurs betrekken bij de totstandkoming van het investeringsvoorstel. Waar dat van meerwaarde kan zijn, kunnen deelnemingen overwegen of gevraagd worden om (delen van) deze adviezen te delen.

De leden van de D66-fractie vragen hoe vaak er extern advies is ingewonnen bij investeringsvoorstellen, uitgesplitst naar binnenlandse en buitenlandse voorstellen. Zij geven daarbij aan zich te kunnen voorstellen dat extern advies vaker wordt ingehuurd bij beoordeling van investeringsvoorstellen in buitenlandse activiteiten. De leden van de D66-fractie vragen daarnaast om enkele voorbeelden te geven van adviseurs die zijn ingeschakeld en op welke onderdelen van het kader deze adviseurs hebben meegekeken. Voor zover ik dat heb kunnen nagaan is er sinds verslagjaar 2014 in ieder geval zeventien keer door mijn ministerie een externe adviseur betrokken bij het beoordelen van een investeringsvoorstel, waarbij het in negen gevallen om een investeringsvoorstel in een buitenlandse activiteit gaat. Hieruit kan niet de conclusie worden getrokken dat er in de regel vaker voor buitenlandse dan voor binnenlandse investeringen extern advies wordt ingehuurd. De adviezen die ik heb ingewonnen zijn zeer divers. Zo heb ik bijvoorbeeld extern advies betrokken bij een investering in een pijpleiding door Gasunie. Deze toets zag onder andere op reguleringsrisico's. Een ander voorbeeld is financieel advies bij de beoordeling van enkele binnenlandse investeringen door Holland Casino.

### **Informatievoorziening aan Tweede Kamer**

*De leden van de D66-fractie vragen wanneer de Kamer geïnformeerd wordt over goedgekeurde investeringsvoorstellen en hoe deze werkwijze zich verhoudt tot artikel 105 van de Grondwet, de Comptabiliteitswet en de controlerende taak van de Kamer.*

Conform het budgetrecht behoeven begrotingswetten parlementaire goedkeuring. De financiering van investeringen van staatsdeelnemingen loopt niet via de rijksbegroting. Deze investeringen worden door de deelnemingen zelf gefinancierd. In sommige gevallen trekt een deelneming additioneel vreemd vermogen aan voor een investering. In het geval van investeringen door staatsdeelnemingen vinden er geen uitgaven plaats in het kader van de rijksbegroting.

Geraamde dividenden van staatsdeelnemingen maken wel onderdeel uit van de rijksbegroting. Ook eventuele te verstrekken leningen aan deelnemingen of een versterking van het eigen vermogen maken onderdeel uit van de rijksbegroting, die daarin als uitgaven worden opgenomen. In het geval dat er (bijvoorbeeld ten behoeve van een investering) eigen vermogen zou worden gestort, dan zou dit tevens vallen onder de reikwijdte van artikel 4.7 CW 2016, eerste lid onder b. Bij dergelijke beslissingen wordt het parlement vooraf betrokken door middel van een voorhangprocedure.

Informatievoorziening aan de Tweede Kamer vindt niet enkel achteraf plaats. De Nota Deelnemingen schetst een integraal beeld van het beleid op staatsaandeelhouderschap. Deze Nota Deelnemingen geeft (ex ante) een weergave van de wijze waarop de staat als aandeelhouder zijn rol vervult. Het goedkeuren van investeringsvoorstellen die statutair aandeelhoudersgoedkeuring behoeven, maar ook zaken zoals bijvoorbeeld het benoemen van bestuurders en commissarissen, zijn voorbeelden van aandeelhoudersbevoegdheden die in de Nota Deelnemingen nader worden uitgediept. De leden van de D66-fractie vragen hoe

de Kamer haar controlerende taak kan uitvoeren. Ik leg als aandeelhouder verantwoording af over de wijze waarop ik mijn aandeelhouderschap in staatsdeelnemingen invul, waaronder de investeringsvoorstellen die ik in de hoedanigheid van aandeelhouder heb goedgekeurd. In het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen rapporteer ik jaarlijks (mede namens collega-bewindslieden waar het beleidsdeelnemingen betreft) over de invulling van de rol van aandeelhouder van staatsdeelnemingen, waaronder goedgekeurde investeringsvoorstellen. In het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2019 zal onder andere worden ingegaan op de investeringen van staatsdeelnemingen die ik in 2019 heb goedgekeurd. Dit jaarverslag zal voor het zomerreces van 2020 aan uw Kamer worden aangeboden. In de regel wordt dit jaarverslag door uw Kamer geagendeerd voor het Algemeen Overleg Staatsdeelnemingen.

Hierbij wens ik tevens graag terug te komen op de aangehouden motie van het lid Sneller<sup>22</sup> (D66) waarnaar de leden van deze fractie in de vraagstelling verwijzen. Enkele principiële punten bij het model van een staatsdeelneming en de verantwoording over hoe ik mijn aandeelhouderschap invul, heb ik eerder in deze beantwoording uiteengezet. Zoals ik ook bij het VAO Staatsdeelnemingen op 18 december jl. heb aangegeven, heb ik een aantal kanttekeningen bij deze motie. Om toch recht te doen aan hetgeen waartoe deze motie oproept, ben ik voornemens om uw Kamer gelijktijdig met het verschijnen van het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen tevens te informeren over investeringsvoorstellen die ik in het jaar waarin het jaarverslag verschijnt tot dan toe heb goedgekeurd. Daarnaast ben ik voornemens om gelijktijdig met de brief over staatsdeelnemingen die ik in het begin van het jaar aan uw Kamer stuur, ook investeringsvoorstellen die ik heb goedgekeurd sinds het verschijnen van het laatste Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen mee te nemen. Het is uiteraard aan de heer Sneller als indiener van de motie om deze alsnog in stemming te brengen. Mocht de motie alsnog in stemming worden gebracht, dan kan ik het oordeel hierover – mits ik deze mag interpreteren zoals ik hierboven uiteen heb gezet – aan de Kamer laten.

### **Participatie Schiphol in Hobart Airport**

*De leden van de D66-fractie hebben vragen gesteld over de investering van Schiphol in Hobart Airport.*

Allereerst zijn er vragen gesteld over de samenstelling van de buitenlandse portefeuille van Schiphol. Vóór de investering in Hobart Airport bestond de buitenlandse portefeuille van Schiphol uit een minderheidsbelang in Groupe ADP (8%) en Brisbane Airport (19,61%). In onderstaande tabel is de aanschafwaarde en een inschatting van de huidige marktwaarde weergegeven. Hieruit volgt dat de waarde van het belang in Groupe ADP sinds 2008 met ca. € 856 mln. (+159%) is gestegen. De waarde van het belang in Brisbane Airport is sinds 1997 gestegen met ca. € 1,17 mld. (+719%).

<b>International participatie</b>	<b>Omvang deelneming</b>	<b>Aanschafwaarde</b>	<b>Schatting huidige marktwaarde</b>
Groupe ADP	8%	€ 538 mln.	€ ~1,4 mld. <sup>1</sup>
Brisbane Airport	19,61%	€ 163 mln. <sup>2</sup>	€ ~1,3 mld. <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Gebaseerd op een aandelenprijs van € 176 (31 december 2019).

<sup>2</sup> Totaal van alle aankopen sinds 1997.

<sup>3</sup> Gebaseerd op de aandelenprijs ten tijde van de laatste aankoop door Schiphol medio 2019.

<sup>22</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 310.

Verder exploiteert Schiphol Terminal 4 van John F. Kennedy Airport in New York op grond van een concessieovereenkomst. Tevens levert Schiphol managementondersteuning aan Reina Beatrix International Airport op Aruba en assisteert het, op verzoek van de Nederlandse overheid, bij de wederopbouw van Prinses Juliana International Airport op St. Maarten. De leden van de D66-fractie vragen hoe ik de spreiding zie. De activiteiten kennen een relatief brede geografische spreiding. Deze spreiding draagt bij aan de (risico)diversificatie van de inkomsten en leveren daarmee, in combinatie met het verwachte rendement, een positieve bijdrage aan de financiële soliditeit van de onderneming.

De leden van de D66-fractie hebben vragen gesteld over de recente aankoop door Schiphol van een belang in Hobart Airport. Zij vragen of het klopt dat het consortium van Schiphol en Queensland Investment Corporation (QIC) dit belang overneemt van Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA) en Tasplan Super. Dat klopt. Schiphol heeft met QIC 70% van de aandelen in Hobart Airport verkregen van MIRA (50,1%) en Tasplan Super (19,9%). Zowel Schiphol als QIC houden als gevolg van de transactie een belang van 35%. De overige 30% van de aandelen is in bezit gebleven van Tasplan Super. De D66-fractie heeft bovendien gevraagd wanneer ik op de hoogte ben gesteld van het voornemen van Schiphol om een belang in Hobart Airport te nemen en welk bedrag Schiphol hiervoor betaald heeft. Op 20 augustus 2019 zijn mijn ambtenaren door Schiphol geïnformeerd over het voornemen van Schiphol om een bindend bod uit te brengen. Op 18 september 2019 heb ik met het investeringsvoorstel ingestemd. Schiphol heeft omgerekend € 184 mln. betaald voor de aandelen in Hobart Airport. Dit bedrag is niet eerder met uw Kamer gedeeld omdat Schiphol dit als concurrentiegevoelige informatie beschouwt. Als gevolg van verplichtingen die gelden voor de publicatie van de jaarrekening dient Schiphol deze informatie echter achteraf alsnog openbaar te maken. De leden van de D66-fractie informeren naar de bedragen geïnvesteerd door de vorige aandeelhouders en de rendementen daarop. Ik beschik niet over deze informatie.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre de twee argumenten voor de investering, namelijk financieel rendement en leereffecten, als uitputtend moeten worden beschouwd. Daarnaast vragen de leden van D66 naar de invulling van de te verwachten leereffecten. In algemene zin verwacht Schiphol veel toe te kunnen voegen aan de verdere ontwikkeling van Hobart Airport door de ervaring die Schiphol heeft als luchthavenexploitant. Schiphol ziet, onder andere, potentie in het aantrekken van internationale vluchten samen met de lokale overheid, het opschalen van inkomsten uit andere dan luchtvaartactiviteiten (winkels, horeca, vastgoed etc.) en het uitbreiden van de terminals. Bij deze uitbreidingen wil Schiphol ook aandringen op duurzame keuzes voor Hobart Airport in lijn met de ambities van de lokale overheid. Duurzaamheid is een belangrijke factor bij het nemen van beslissingen en Schiphol ziet hier ook een toegevoegde waarde door de ervaring die zij met deze onderwerpen heeft. Wat betreft de leereffecten geldt dat op kleinere luchthavens zoals Hobart Airport het eenvoudiger is om innovaties op kleine schaal te testen voordat deze op Schiphol Airport in gebruik worden genomen. Het is niet noodzakelijkerwijs nodig een meerderheidsbelang te hebben om pilots uit te kunnen voeren. Daarnaast heeft Schiphol het voornemen om posities binnen het managementteam en de verdere organisatie van Hobart Airport in te vullen met werknemers van Schiphol Group. Hierdoor doen deze werknemers waardevolle ervaring op, hetgeen de groep verder versterkt. Het bijzondere karakter van Hobart Airport (zoals: uitsluitend gebruik voor binnenlands verkeer, unieke regulering met betrekking tot de bescherming van biodiversiteit, etc.) versterken die kennis binnen Schiphol verder.

De leden van de SP-fractie vragen naar de noodzaak van de investering in Hobart Airport om eventuele tekorten voor toekomstige investeringen te voorkomen. Zij vragen zich af hoe groot het tekort is dat zou ontstaan als Schiphol deze investering in Tasmanië niet zou doen en hoe groot het probleem zou zijn als deze investering leidt tot verlies. In de eerste plaats dient opgemerkt te worden dat Schiphol over het algemeen een goed track record heeft met buitenlandse deelnemingen, wat mede blijkt uit bovenstaande tabel. Daarnaast is de omvang van de investering in Hobart Airport niet van dien aard is dat deze op zichzelf grote tekorten kan voorkomen dan wel voor financiële problemen bij Schiphol kan zorgen indien de investering tot verlies zou leiden. In plaats daarvan dient deze investering in samenhang bekeken te worden met de andere buitenlandse deelnemingen en het licht van de uitgebreide binnenlandse investeringsagenda van Schiphol Group. Een investeringsagenda die mede gekoppeld is aan het verder verduurzamen van de luchtvaart. Enkele voorbeelden hiervan zijn, de nieuwe pier en terminal op Schiphol, de investeringen in de regionale luchthavens, het verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en innovatie initiatieven ten aanzien van biobrandstof en elektrisch taxiën. Om deze investeringen effectief te kunnen financieren en aan de vereiste kredietwaardigheid (minimaal A-credit rating) te kunnen blijven voldoen is het noodzakelijk dat er voldoende perspectief is ten aanzien van de inkomsten van de luchthaven. Omdat het toegestane rendement op luchthavenactiviteiten op Schiphol is gereguleerd, en daarmee begrensd, kijkt Schiphol voor dit perspectief ook naar investeringen in het buitenland. De investering in de luchthaven Hobart en de ontwikkeling hiervan versterkt derhalve de financiële robuustheid van de onderneming op de lange termijn.

Ook zijn er vragen gesteld over de wijze waarop ik het investeringsvoorstel van Schiphol heb beoordeeld. Zo hebben de leden van D66-fractie en de SP-fractie om nadere informatie over de beoordeling van de risico-rendementsverhouding verzocht. Bij mijn beoordeling heb ik van belang geacht dat Schiphol aangaf dat het verwachte rendement (equity IRR) ruim boven het normrendement van Schiphol zou liggen. Daarbij zijn de risico's volgens Schiphol klein. Australië vormt een stabiele thuismarkt met een licht reguleringsregime. Schiphol is, door het aandeelhouderschap in Brisbane Airport, bekend met de Australische markt. Het aantal passagiers in Australië en op Tasmanië groeit snel en Schiphol verwacht dat deze groei doorzet. Tenslotte staat de investering in Hobart Airport niet in de weg van andere investeringen op de luchthavens in Nederland.

De leden van de D66-fractie hebben vragen gesteld over de betrokkenheid van externe adviseurs bij de beoordeling van deze investering. Investeringsvoorstellen worden ter goedkeuring aan mij voorgelegd door middel van een investeringsvoorstel dat wordt opgesteld door de betreffende deelneming. Zoals eerder in deze beantwoording toegelicht, ga ik bij de beoordeling in beginsel uit van de informatie die de deelneming mij verschaft. De deelneming kan zich daarvoor laten bijstaan door een externe adviseur en Schiphol heeft dat ook gedaan. Zoals eerder benoemd, huurt het ministerie soms een externe adviseur in indien dat relevant is voor een specifiek onderdeel van de beoordeling. In dit geval was dat niet aan de orde.

Ten slotte heeft de D66-fractie gevraagd of ik met de drie medeaandeelhouders van Schiphol over de investering in Hobart Airport heb gesproken. Ik kan bevestigen dat op ambtelijk niveau gesproken is met de gemeente Amsterdam en Rotterdam. Ook is er een informatiesessie geweest op Schiphol met mijn ministerie en de twee gemeenten. De

algemene vergadering van aandeelhouders heeft goedkeuring gegeven voor de voorgenomen transactie.

### **Participatie HbR in haven van Pecém**

*De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen gesteld over de investering door HbR in de haven van Pecém te Brazilië.*

In de interactie over dit investeringsvoorstel, hebben de medeaandeelhouder (de gemeente Rotterdam), HbR zelf en mijn ministerie eerst uitvoerig gesproken over de internationale strategie van HbR. De primaire taak van HbR ziet op het goed laten functioneren van de haven in Rotterdam. Buitenlandse activiteiten kunnen daarbij van nut zijn. Waar mogelijk kan door middel van buitenlandse aanwezigheid worden getracht om handelsstromen met Rotterdam te bevorderen. Door aanwezigheid in internationale markten kan HbR leren en kennis opbouwen over deze markten en die vervolgens ten favore van de Rotterdamse haven inzetten bij de verdere ontwikkeling van het Rotterdamse cluster. Bovendien kunnen er kansen ontstaan voor de Nederlandse havengemeenschap en maritieme sector, een belangrijke pijler van de nationale economie. HbR heeft het belang van de Rotterdamse aanwezigheid in het buitenland en specifiek Pecém zeer concreet kunnen onderbouwen, met verklaringen van sectororganisaties en individuele ondernemingen uit de maritieme sector. Uiteraard geldt ook voor HbR dat buitenlandse activiteiten (waaronder ook consultancy-activiteiten), bijdragen aan het verdienvermogen van het bedrijf.

De leden van de D66-fractie vragen naar de hoogte van de investering. Zoals ik in het jaarverslag beheer staatsdeelnemingen 2018 heb gemeld, betreft het een investering van omgerekend € 75,3 miljoen, waarmee een minderheidsbelang is verkregen van 30% in CIPP, het havenbedrijf van Pecém<sup>26</sup>. Deze leden vernemen daarnaast graag onderscheidende redenen voor het HbR om een belang te nemen in de haven van Pecém. Over de overwegingen daarvoor heb ik uw Kamer reeds eerder geïnformeerd<sup>27</sup>. De haven van Pecém, gelegen in de deelstaat Ceará heeft een aanzienlijke logistieke potentie. In dat kader was HbR al op consultancy-basis betrokken bij de haven van Pecém. HbR zag het potentieel van de haven van Pecém en er ontstond een mogelijkheid door de concrete vraag vanuit Ceará om partner te worden. HbR zag hierdoor een kans om kennis op het gebied van havenontwikkeling en havenbeheer naar deze groeiemarkt te brengen en waar mogelijk handel met Rotterdam te bevorderen. Het feit dat een dergelijke participatie de banden met bestaande klanten in de haven van Rotterdam zou versterken en/of voor hun tot kansen in Brazilië zouden kunnen leiden, speelde ook een belangrijke rol. De betrokkenheid van HbR is in dit kader te zien als een soort kwaliteitskeurmerk voor andere stakeholders. Uiteraard was ook de bedrijfseconomische potentie van deze havenontwikkeling ook een belangrijke overweging.

Deze propositie in Pecém verschilt van het door deze leden aangehaalde voorbeeld in Halifax (Canada), onder andere omdat het in dat geval gaat om een containerterminal en niet om een havencomplex. De operatie van containerterminals behoort niet tot de expertise van HbR en HbR is dan ook niet geïnteresseerd in het overnemen van dit soort operaties in het buitenland. Dit markeert een belangrijk punt: er is mij veel aan gelegen dat deelnemingen zich niet bezighouden met zaken die niet binnen hun competenties vallen. Het verzeild raken in (buitenlandse) activiteiten die

<sup>26</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 304, pagina 63.

<sup>27</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 307.

geen raakvlak hebben met waar HbR goed in is, zou leiden tot onverantwoorde risico's en geen waardevolle bijdrage leveren aan de Nederlandse activiteiten.

De leden van de D66-fractie wensen nadere toelichting op mijn beoordeling van het risico-rendementsprofiel van deze investering. Deze leden vernemen tevens graag hoe in de weging van deze investering van HbR door deelname in de haven Pecém precies gekeken is naar het risico-profiel van Brazilië. Bij de beoordeling van projecten wordt er gekeken of de projectrisico's, in dit geval de risico's die samenhangen met de exploitatie van de haven Pecém, afdoende in de businesscase zijn verwerkt. Het landenrisico maakt daar onderdeel van uit. Dit landenrisico is meegenomen in een extra opslag in de vermogenskostenvoet die is gehanteerd bij het doorrekenen van de businesscase. De te hanteren vermogenskostenvoet en risico-opslagen zijn tot stand gekomen in samenwerking met Deloitte Brazil. Het rendement komt daardoor uit op een percentage dat in lijn is met de internationale rating agencies en is gebaseerd op internationaal geaccepteerde kengetallen voor investeringen in Infrastructuur in Brazilië. De leden van de D66-fractie vragen daarnaast of het spreiden van internationale investeringen onderdeel is van mijn overwegingen. Dat is inderdaad een overweging. Idealiter is er sprake van een adequate spreiding tussen kansen en regio's/landen, zeker waar het gaat over landen met een verhoogd risicoprofiel. Overigens heeft HbR recent met mijn goedkeuring besloten zich terug te trekken en niet te investeren in de ontwikkeling van Porto Central, tevens in Brazilië. De reden hiervoor is gelegen in het feit dat de commerciële propositie voor HbR als investeerder niet haalbaar bleek. Tot op heden was enkel het potentieel van deze havenontwikkeling met een lokale partner onderzocht. Het project Porto Central gaat overigens door, maar HbR zal alleen nog optreden als adviseur op het gebied van havenmanagement en -ontwikkeling, beide terreinen waarop de kernkwaliteiten van HbR liggen. Doordat HbR niet zal investeren in deze havenontwikkeling, is de zorg met betrekking tot mogelijke onwenselijke concentratie van de internationale investeringen door HbR voor deze casus niet aan de orde.

De leden van de D66-fractie vragen of deze investering wel in lijn is met onder andere de OESO-richtlijnen aangaande internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen. Zoals ik al eerder heb aangegeven, verwacht ik van staatsdeelnemingen een voorbeeldrol op dit vlak. Het Corporate Social Responsibility-statement van HbR is in dezen relevant. Dit statement is gebaseerd op de kernactiviteiten van HbR, de belangen en interesses van de stakeholders en internationale raamwerken, zoals de door u aangehaalde OESO-richtlijnen en daarnaast ook de Sustainable Development Goals. Daarnaast staan principes van United Nations Global Compact over mensenrechten, arbeidsomstandigheden, milieu en anti-corruptie in de bedrijfscode van HbR. Naar aanleiding van vragen van de aandeelhouders, geeft HbR aan in de transactiedocumenten te zijn overeengekomen dat er overeenkomstig internationaal gerespecteerde standaarden zal worden gewerkt en dat er na toetreding een nadere analyse zal worden gemaakt welke acties exact nodig zijn om dit te verzekeren. De betrokkenheid van HbR kan daarmee bijdragen aan het doorvoeren van deze standaarden bij een haven als die in Pecém. De aandeelhouders van HbR hebben expliciet gevraagd of er ingeval van Pecém een due diligence is uitgevoerd naar de sociale- en omgevingsfactoren. HbR heeft aangegeven dat de lokale vestiging van het internationale ingenieurs en adviesbureau Antea dit heeft gedaan. In reactie op vragen van de aandeelhouders, geeft HbR aan dat dit geen verontrustende zaken heeft opgeleverd, maar wel verbeterpunten voor de toekomst. Hier gaat het over onder andere het ontwikkelen van een

milieumanagementsysteem, het zoeken naar een permanente oplossing voor de beschikbaarheid van zoetwater en voldoende aandacht voor de lokale bevolking. Op een nadere vraag van de D66-fractie over de relatie van deze investering met boskap in het Amazonegebied, kan ik antwoorden dat Pecém niet in het amazonegebied ligt en HbR dan ook geen aanwijzingen heeft voor een relatie tussen de haven van Pecém en boskap in het Amazonegebied.

De leden van de D66-fractie vernemen graag of voor dit investeringsvoorstel gebruik is gemaakt van externe adviseurs. De aandeelhouders hebben geen externe adviseurs betrokken. HbR heeft zelf wel (lokale) adviseurs ingeschakeld, zoals reeds eerder in deze beantwoording aan bod kwam.

Ook hebben de leden van de D66-fractie een aantal vragen gesteld over het onderzoek naar de mogelijkheid van corruptie bij betrokken partijen en over de overeengekomen anti-corruptieregelingen, of ik dit heb ontvangen en of ik dit wil delen met de Tweede Kamer. Ook over dit onderwerp hebben de aandeelhouders vragen gesteld bij de beoordeling. HbR geeft aan voorafgaand aan de daadwerkelijke transactie en de besluitvorming daarover een uitgebreide en onafhankelijke anticorruptie-onderzoeken te hebben laten uitvoeren door Deloitte Brazil en Control Risks naar sleutelfunctionarissen binnen het havenbedrijf van Pecém en de betrokken overheidsorganisaties. Deze onderzoeken vallen onder de uitvoeringsverantwoordelijkheid van HbR, ik heb deze niet ontvangen. Ik kan deze dus niet aan uw Kamer sturen en zou dat vanuit mijn rol als aandeelhouder ook niet passend vinden.

Uiteraard hebben de medeaandeelhouder en ik ons wel door HbR laten informeren over de belangrijkste uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken. HbR geeft aan dat uit de onderzoeken geen concrete vervolgingen of veroordelingen zijn gebleken. Wanneer bij zittende functionarissen alsnog van verdenkingen en/of concrete vervolgingen of veroordelingen blijkt, voorziet het gemaakte afsprakenkader in een stappenplan waarmee uiteindelijk het ontslag van de betrokken functionarissen kan worden afgedwongen. Voor de toekomst is in de aandeelhoudersovereenkomst afgesproken dat voorafgaand aan nieuwe benoemingen opnieuw dergelijke onderzoeken worden uitgevoerd. Tot slot geeft HbR aan dat de organisatie van het havenbedrijf Pecém op instigatie van HbR na de toetreding door een onafhankelijk organisatieadviesbureau is doorgelicht en zijn diverse organisatorische en procedurele aanpassingen doorgevoerd gericht op (onder meer) het voorkomen van fraude en corruptie. HbR heeft het recht gedurende haar aandeelhouderschap opnieuw onafhankelijke audits uit te laten voeren mocht daar aanleiding toe zijn.

Tot slot vragen de leden van de D66 fractie naar de relatie van de haven van Pecém tot activiteiten van Boskalis en Arcadis in Brazilië. Dit heb ik moeten nagaan bij de onderneming. HbR geeft aan dat voor zover zij kan overzien Boskalis niet betrokken was bij de haven van Pecém. Wel heeft Arcadis een onderzoek uitgevoerd naar opslag- en kadecapaciteit en logistieke bottlenecks in de haven van Pecém.