

De vaste commissie voor Financiën heeft op 8 juli 2022 enkele vragen en opmerkingen aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst voorgelegd over de toegezonden brieven inzake staatsdeelnemingen (Kamerstuk 28 165, nr. 368 en 28 165, nr. 369; Kamerstuk 31 789, nr. 107; Kamerstuk 29 232, nr. 54 en 2022Z13613).

De voorzitter van de commissie,  
Tielen

De griffier van de commissie,  
Schukkink

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

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister een aantal punten aanstipt die terugkomen in de nota deelnemingenbeleid. Op deze inhoudelijke punten en de uitwerking daarvan gaan zij graag nader in debat in het reeds geplande notaoverleg op 12 september 2022. Wel merken zij vast op het standpunt van de regering om terughoudend om te gaan met staatsdeelnemingen te ondersteunen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de ontwikkelingen rond Abellio, de vooruitblik op het beheer staatsdeelnemingen 2022, de antwoorden op de vragen over de deelname van NL financial investments (NLFI) aan het inkoopprogramma eigen aandelen van ABN AMRO en het jaarverslag beheer staatsdeelnemingen 2021. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen bij deze stukken.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg. Deze leden betreuren het dat de vaste Kamercommissie voor Financiën heeft besloten om deze onderwerpen niet in een debat te behandelen voorafgaand aan het zomerreces. Deze leden hebben de nodige opmerkingen over de onderwerpen die op de agenda staan en zij delen deze graag met de Minister.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven van de Minister van Financiën. Zij hebben enkele vragen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister van Financiën.

De leden van de ChristenUnie-fractie danken de regering voor de toegezonden stukken.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende brieven. Zij hebben hierover enkele vragen.

### **Contouren Nota Deelnemingenbeleid/MVO-beleid**

Graag bedanken de leden van de D66-fractie de Minister van Financiën voor het delen van de contouren voor de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid. Deze leden onderschrijven het belang van actief aandeelhouderschap om publieke belangen na te streven. Kan worden toegelicht wat de verschillen zijn in de positieve impact op mens, maatschappij en milieu van bedrijven waarin de Staat een aandeelhouder is ten opzichte van vergelijkbare bedrijven waarin de Staat geen aandelen bezit, zo vragen deze leden. Graag horen deze leden over de verschillen in het MVO-beleid (maatschappelijk verantwoord ondernemen) tussen banken waarbij de Staat aandelen bezit (ABN AMRO, de Volksbank) en banken waarbij dat niet het geval is (ING, Rabobank, et cetera). Op welke manieren heeft het actief aandeelhouderschap van de Staat op het gebied van het MVO-beleid sinds de vorige Nota Deelnemingenbeleid uit 2013 concreet vorm gekregen, zo vragen deze leden. Daarbij vragen zij specifiek naar het faillissement van D-Reizen. Op welke manier heeft Nederland, als aandeelhouder van KLM, invloed uitgeoefend om het belang van spoedige terugbetaling van ticketgelden aan gedupeerde reizigers van het faillissement van D-Reizen te benadrukken, zo vragen de leden van de fractie van D66.

Voorts zien de leden van de D66-fractie graag dat het afwegingskader deelnemingenbeleid zich niet alleen richt op het aangaan en afstoten van deelnemingen, maar ook op de eisen die aan een staatsdeelneming gesteld kunnen worden, bijvoorbeeld ten aanzien van het MVO-beleid. Kan de Minister toelichten op welke manier het kabinet invloed uitoefent op een staatsdeelneming om het MVO-beleid op het gewenste niveau te krijgen, zo vragen deze leden.

In het jaarverslag beheer staatsdeelnemingen 2021 lezen de leden van de D66-fractie over een indeling in staatsdeelnemingen met een permanent staatsaandeelhouderschap, een bij voorbaat tijdelijk aandeelhouderschap van de Staat en een niet-permanent staatsaandeelhouderschap. Omdat deze leden uitkijken naar het afwegingskader staatsdeelnemingen dat met de nota deelnemingenbeleid met de Kamer zal worden gedeeld, vragen deze leden op basis van welke criteria het aandeelhouderschap en de omvang van het aandeel van de Staat is beoordeeld bij de huidige staatsdeelnemingen.

Het beloningsbeleid van een staatsdeelneming moet ook volgens de leden van de D66-fractie een balans zijn tussen het aantrekken van deskundig personeel en soberheid vanwege het publieke karakter. Daarom vragen deze leden naar het aantal bestuurders van een staatsdeelneming dat meer verdient dan de meestverdienende ambtenaar van het departement waar de deelneming onder valt. Hoe weegt het kabinet deze beloningsverschillen, zo vragen deze leden.

De leden van de SP-fractie zien ernaar uit om de Nota Deelnemingenbeleid na de zomer te behandelen. Bij grote Staatsdeelnemingen als NS, Schiphol en KLM zijn forse problemen met het vinden van voldoende medewerkers en er is bij een aantal staatsdeelnemingen veel onvrede over de arbeidsvoorwaarden van -met name- minder goed betaalde beroepen. Bovendien heeft de discussie over het onderbetaalde personeel van Schiphol de noodzaak van een hernieuwde visie op de omgang met Staatsdeelnemingen pijnlijk aangetoond.

Vooruitlopend op de behandeling van de Nota benadrukken deze leden dat de werkomstandigheden en beloning van medewerkers bij staatsdeelnemingen nog in te veel gevallen tekortschiet. Deze leden wensen dan ook dat er een inhaalslag wordt gemaakt voor de medewerkers in de lagere loonschalen. De overheid zou zich als aandeelhouder daarvoor moeten inspannen, zo menen deze leden. De torenhoge inflatie vraagt van veel werknemers grote financiële offers en rondkomen van een voltijd salaris is voor steeds meer mensen een grote uitdaging. Deelnemingen die (deels) in overheidshanden zijn zouden een voorbeeldfunctie op de arbeidsmarkt moeten vervullen en daarvan is nu helaas in sommige gevallen geen sprake.

De leden van de SP-fractie vragen bijzondere aandacht voor diensten die door staatsdeelnemingen worden uitbesteed. Een vaak genoemd negatief voorbeeld daarbij is het aantal bagage-afhandelingsbedrijven op Schiphol, waar medewerkers pas na een wilde staking een luisterend oor kregen voor de beroerde werkomstandigheden waar zij dagelijks mee te maken krijgen. De leden van de SP-fractie zouden van de Minister graag een totaaloverzicht ontvangen van de structurele werkzaamheden die door staatsdeelnemingen worden uitbesteed. Kan zij dit toezeggen? Uitbestedingen van structurele werkzaamheden horen wat deze leden betreft niet bij goed werkgeverschap. Deze leden zijn dan ook benieuwd naar de wijze waarop – bijvoorbeeld – een grote werkgever als NS zijn schoonmaakwerkzaamheden heeft geregeld. Worden hiervoor uitzendbureaus ingeschakeld en zo ja, welke arbeidsvoorwaarden gelden er voor de schoonmakers die de treinen en gebouwen van NS schoonmaken? Deelt de Minister de opvatting van deze leden dat schoonmakers in vaste dienst zouden moeten komen van de primaire opdrachtgever, zoals ook bij het Rijk inmiddels de bestaande praktijk is?

Deze leden zijn verheugd om te lezen dat de Minister maatschappelijk verantwoord ondernemen en actief aandeelhouderschap hoog op haar agenda heeft staan. Deelt de Minister de mening van de leden van de SP-fractie dat het uitbesteden van structureel werk aan onderaannemers in dit kader ongewenst is? En deelt de Minister de mening dat structurele werkzaamheden moeten worden beloond met vaste contracten tegen een leefbaar uurloon van 15 euro? De leden van de SP-fractie zouden graag

een overzicht ontvangen van de beroepsgroepen die direct of indirect werkzaam zijn voor staatsdeelnemingen waarvoor een uurloon van minimaal 15 euro nog geen realiteit is. Graag ontvangen zij hierop een reactie van de Minister.

In haar brief over het deelnemingenbeleid noemt de Minister een afwegingskader voor het afstoten of aangaan van deelnemingen, zo lezen de leden van de fractie van GroenLinks. Kan de Minister aangeven hoe de huidige deelnemingen binnen dit afwegingskader vallen? Daarnaast noemt de Minister enkele criteria waaraan staatsdeelnemingen moeten voldoen, zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen. Kan de Minister voor alle huidige staatsdeelnemingen aangeven in hoeverre die voldoen aan deze criteria?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de Minister «meer dan voorheen» een rol ziet voor deelnemingen en dat meer nadruk komt te liggen op de borging van publieke belangen. Betekent dat dat de Minister voornemens is nieuwe staatsdeelnemingen aan te gaan en het aantal staatsdeelnemingen te doen stijgen? Aan welke terreinen denkt de Minister hierbij? De leden van de GroenLinks-fractie denken hierbij bijvoorbeeld aan de energievoorziening; deelt de Minister dit?

De leden constateren dat de nieuwe Nota een breuk met het verleden is. De leden van de GroenLinks-fractie concluderen daarom dat het beleid rondom huidige en toekomstige deelnemingen gaat veranderen. Kan de Minister per deelneming toelichten op welke manier de strategische agenda verandert? En zo niet, wat is dan de implicatie van deze nieuwe Nota? De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder van mening dat de overheid op het gebied van de energietransitie en klimaatdoelstellingen sturender zou moeten optreden en het instrument staatsdeelnemingen daarvoor volledig zou moeten inzetten. Deelt de Minister dit standpunt? Hoe is de Minister van plan dit in de praktijk te brengen? De leden vragen daarnaast of het genoemde actieve aandeelhouderschap anders is dan in de afgelopen jaren, en zo ja, wat dit in de praktijk betekent.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn van mening dat staats- en beleidsdeelnemingen een voorbeeldfunctie zouden moeten hebben op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Voor de leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn MVO-schendingen door staats- en beleidsdeelnemingen, zoals het faciliteren van belastingontwijking door KLM, het opereren zonder de juiste vergunningen door Schiphol, het verdiepen van de klimaatcrisis door Bonaire Brandstof Terminals B.V., en de grove mensenrechtenschendingen die mogelijk worden gemaakt door FMO, onacceptabel. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het teleurstellend dat de Kamer over MVO-kwesties, waaronder bovengenoemde, onvoldoende geïnformeerd wordt via de jaarverslagen. Volgens hen kan dit omdat het op dit moment mogelijk is om te shoppen tussen Sustainable Development Goals (SDG's). De manier waarop staats- en beleidsdeelnemingen over hun MVO-beleid mogen rapporteren laat te veel ruimte voor greenwashing. Deelnemingen kunnen besluiten om SDG's waar zij niet goed op scoren, buiten beschouwing te laten. Juist de jaarverslagen zijn volgens de leden van de Partij voor de Dieren-fractie een logische plek waar integraal overzicht op de voortgang op het gebied van MVO gecreëerd kan worden. Is de Minister het ermee eens dat de SDG's alleen kunnen werken als ze allemaal tegelijk in acht worden genomen? Zo ja, is ze bereid om een integraal MVO-beeld verplicht te stellen in rapportages, om greenwashing tegen te gaan?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen zich daarnaast af wat er is gebeurd met de toezegging die de Minister deed tijdens het commissiedebat Staatsdeelnemingen in januari. Zij gaf aan dat zij zou kijken hoe het mogelijk is om, in het kader van beleidscongruentie, MVO-rapportage in de jaarverslagen ook verplicht te stellen voor beleidsdeelnemingen, net zoals dat nu ook voor staatsdeelnemingen is geregeld. Hoewel de vakministers over de beleidsdeelnemingen gaan, kan

juist de Minister van Financiën, door MVO-rapportage verplicht te stellen, zorgen voor ontkokering, rijksbrede vooruitgang op het gebied van MVO en goed en gemakkelijk overzicht voor de Tweede Kamer. In de vooruitblik op het beheer en in de nota over het nieuwe deelnemingenbeleid wordt gesproken over «deelnemingen». Worden hier nog steeds alleen de staatsdeelnemingen bedoeld of betekent dit dat het MVO-rapportagebeleid vanaf het volgende jaarverslag ook geldt voor beleidsdeelnemingen?

### **TenneT**

Ten aanzien van TenneT hebben de leden van de VVD-fractie stevige zorgen over de problemen in het elektriciteitsnet, die ervoor zorgen dat bedrijven op diverse plekken in het land niet meer worden aangesloten. Zij begrijpen dat voor Nederland en Duitsland sprake is van voorgenomen investeringen ter omvang van 60 miljard euro en dat voor de realisatie van de energietransitie een investering van 90 miljard euro nodig zou zijn. Kan de Minister nader toelichten hoe deze benodigde investeringsomvang is berekend en welk deel van de reeds aangekondigde investeringen in Nederland en welk deel in Duitsland is gepland? Ook vragen zij de Minister toe te lichten of met de voorgenomen investeringen de huidige overbelasting in het elektriciteitsnet in Brabant en Limburg wordt weggenomen en welke risico's voor nieuwe overbelasting er nog zijn. Ten aanzien van de eigenvermogensbehoefte van TenneT geeft de Minister aan de Kamer in de zomer te informeren. Zij vragen de Minister toe te lichten wat de status is van gesprekken met de Duitse overheid over de eigenvermogensbehoefte voor het Duitse deel.

De leden van de SGP-fractie hebben vragen over de investeringsagenda van TenneT en de maximale, jaarlijkse investeringen die TenneT kan doen. Deze leden lezen dat de politieke ambities tot 2030 tot een investeringsbedrag van 90 miljard euro leiden. Tegelijk kan TenneT op dit moment maximaal 6 miljard euro uitvoeren. Welke rol ziet het kabinet voor zichzelf als aandeelhouder van TenneT om deze discrepantie op te lossen? Is dit enkel het stimuleren van dialoog tussen TenneT en de beleidsverantwoordelijke ministeries in Nederland en Duitsland of is deze rol breder?

### **Gasunie**

Ten aanzien van Gasunie vragen de leden van de VVD-fractie een nadere toelichting op de huidige capaciteit van LNG-terminals en vragen zij wat de reeds geplande uitbreiding is en welke uitbreiding nodig is om onafhankelijkheid van Russisch gas te verzekeren en welke investeringen hiervoor nodig zijn.

### **KLM en Schiphol**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister met de nieuwe CEO van KLM in gesprek wil over de naleving en afwikkeling van het steunpakket. Zij vragen de Minister of dit gesprek reeds heeft plaatsgevonden en wat hiervan de uitkomsten waren. Ook vragen zij de Minister of zij in gesprek is met Schiphol over de vraag hoe de chaotische toestanden op de luchthaven van de afgelopen maanden structureel worden opgelost en voorkomen.

De leden van de PVV-fractie lezen dat de staatsagent geconcludeerd heeft dat KLM niet op koers ligt op het gebied van structurele kostenreductie en de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage en nog geen maatregel heeft genomen die facilitering van mogelijke belastingontwijking beëindigt. De leden van de PVV-fractie willen concreet weten welke specifieke verbeteringen we kunnen verwachten en op welke termijn deze zullen plaats-

vinden. Hoe wegen deze voorwaarden op tegen het gegeven dat ze eventueel negatief kunnen uitpakken voor het herstellvermogen van KLM?

Voorts willen de leden van de PVV-fractie weten waarom operationeel directeur René de Groot onlangs is vertrokken bij KLM en door wie hij zal worden vervangen. Hoe beoordeelt de Minister het gegeven dat een tweede topman in een week tijd bij KLM is vertrokken?

De leden van de SP-fractie zijn erg benieuwd hoe de Minister uitvoering gaat geven aan de motie-Alkaya (Kamerstuk 36 108, nr. 9) die de overheid oproept om zich als aandeelhouder in te spannen voor betere arbeidsvoorwaarden bij KLM. Een eerste stap hiertoe is inmiddels gezet en dat was hard nodig. Deze motie roept het kabinet eveneens op om in de nieuwe Nota voorstellen te doen om zijn invloed binnen Staatsdeelnames in de toekomst te vergroten. De afspraken over de krimp van Schiphol en de betere beloning van de daar opererende medewerkers stemmen deze leden vooralsnog hoopvol. Krimp op Schiphol dient volgens deze leden niet te worden opgevangen met rijksbijdragen die regionale luchthavens stimuleren. De leden van de SP-fractie vragen de Minister vanuit die optiek of de Schiphol Group voornemens is om te investeren in Maastricht Aachen Airport.

De leden van de SP-fractie vragen de Minister daarnaast om te reageren op de uitspraak van de International Labour Organisation (ILO), onderdeel van de Verenigde Naties, die stelt dat het opleggen van specifieke arbeidsvoorwaarden als onderdeel van staatssteun niet is geoorloofd zonder voorafgaande raadpleging van vakbonden.<sup>1, 2</sup> Klopt het dat de reductie-eisen ten aanzien van beloning die vanuit de overheid zijn gesteld aan KLM-medewerkers daarmee onrechtmatig zijn en dat niet gesneden had mogen worden in geldende cao's? En klopt het dat KLM daarmee haar verantwoordelijkheid als werkgever niet is nagekomen? Zo ja, wat gaat de Minister doen om deze fout te herstellen en hoe kijkt de Minister vanuit die optiek aan tegen het loonoffer dat aan KLM-medewerkers is opgelegd om aan de bezuinigingsseis van 15 procent te voldoen?

Het is de leden van de GroenLinks-fractie opgevallen dat in de laatste voortgangsrapportage van de Staatsagent KLM staat dat er nog geen vorderingen zijn gemaakt op het gebied van belastingontwijking door piloten. Tegelijkertijd geeft de Minister in haar brief aan dat de lening is afgerond. De leden van de GroenLinks-fractie vragen wat dit verder betekent voor de voortzetting van het steunpakket aan KLM. Daarnaast vragen de leden van de GroenLinks-fractie waarom er nog geen meerjarenplan is dat voldoet aan de voorwaarde van structurele kostenreductie. De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over het steunpakket aan KLM. Klopt het dat de middelen die KLM uit het steunpakket gebruikt heeft volledig terugbetaald zijn? Kan het kabinet precies aangeven wat dat voor gevolgen heeft voor de voorwaarden die aan dit steunpakket verbonden zijn/waren? Aan welke voorwaarden moet nog voldaan worden en voor welke termijn?

### **Nederlandse Spoorwegen/Abellio**

Omdat de strategie van de Nederlandse Spoorwegen (NS) is dat activiteiten van de NS in het buitenland moeten bijdragen aan het belang van de Nederlandse reiziger, en in het verlengde daarvan het belang van de

<sup>1</sup> Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, 25 maart 2022 (<https://www.vnv.nl/nieuws/ilo-bevestigt-dat-overheidsdictaat-aan-klm-vakbonden-onjuist-was>).

<sup>2</sup> Telegraaf, 14 juni 2022: «Schimmenspel rond loonoffer bij KLM».

Nederlandse belastingbetaler, vragen de leden van de D66-fractie naar aanleiding van de brief over de toekomst van Abellio wat de strategie van andere staatsdeelnemingen op het gebied van activiteiten in het buitenland is. Deze leden begrijpen dat de Minister afwijzend staat tegenover buitenlandse activiteiten van deelnemingen die enkel financieel rendement opleveren en vragen naar de toegevoegde waarde voor de Nederlandse samenleving anders dan financieel rendement van buitenlandse activiteiten door staatsdeelnemingen die sinds 2013 hebben plaatsgevonden. Op welke manier krijgt de toegevoegde waarde van activiteiten in het buitenland door een staatsdeelneming een plaats in het afwegingskader deelnemingenbeleid, zo vragen de leden van de fractie van D66 verder.

De leden van de PVV-fractie vragen allereerst naar een update als het gaat om de heroverweging van de positie van NS in het Verenigd Koninkrijk, omdat de activiteiten in het Verenigd Koninkrijk niet zouden bijdragen aan het belang van de reiziger in Nederland.

Tevens willen de leden van de PVV-fractie weten of NS de activiteiten in het Verenigd Koninkrijk moet afbouwen van de Minister, mede gelet op het gegeven dat zij in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid 2022 stelt dat «activiteiten die alleen een winst oogmerk hebben en niet ondersteunend zijn aan de publieke belangen of gelieerd zijn aan de Nederlandse kernactiviteiten, in principe niet op de goedkeuring van de aandeelhouder kunnen rekenen.» Welke andere staatsdeelnemingen kunnen/moeten hierdoor hun activiteiten in het buitenland afbouwen?

De leden van de PVV-fractie willen tevens weten waarom NS niet haar activiteiten in Duitsland gaat stopzetten, gelet op het gegeven dat Abellio daar jarenlang verlies heeft gedraaid.

De leden van de SP-fractie hebben reeds geruime tijd zorgen omtrent de buitenlandse activiteiten van Abellio, dochteronderneming van staatsdeelneming NS. Deze leden achten het onwenselijk dat dochterpartijen van staatsdeelnemingen zich trachten in te vechten in de openbaarvervoersmarkten van andere landen. Maar al te vaak is een concurrentiestrijd met een race naar de bodem op het gebied van dienstverlening en arbeidsvoorwaarden het eindresultaat. Daar zijn de reizigers niet bij gebaat en ook het openbaar vervoer wordt in zijn geheel niet beter van deze concurrentiestrijd. Wat de leden van de SP-fractie betreft geldt dit zowel voor Nederlandse vervoerders die in het buitenland opereren als voor buitenlandse vervoersbedrijven die op de Nederlandse markt actief zijn. Het ruime financiële verlies van 265 miljoen euro van Abellio in Duitsland heeft deze leden gesterkt in hun opvatting dat vervoersbedrijven in overheidshanden zich strikt moeten toeleggen op hun kerntaken in hun herkomstgebieden. Deze leden hopen dat de Minister deze opvatting kan omarmen. Zij steunen in elk geval het voornemen van de Minister ten aanzien van het afbouwen van de Duitse activiteiten van Abellio hiertoe. Bovenop het forse verlies van 265 miljoen komen nog de kosten voor het beëindigen van de afgesloten concessies en de kosten van een mogelijk verlies vanuit de insolventieprocedure. Kan de Minister inmiddels aangeven wat de totale kostenpost van het Duitse avontuur van Abellio is geweest? En deelt de Minister de opvatting van deze leden dat deze geleden verliezen met gemeenschapsgelden zeer nuttig ingezet hadden kunnen worden voor het stimuleren van het Nederlandse treinvervoer en het aantrekken van voldoende medewerkers in deze sector?

De leden van de SP-fractie benadrukken dat NS zelf al jaren in financieel zwaar weer verkeert en juist dan passen risicovolle investeringen over de grens niet, zo menen deze leden. Het moet voor medewerkers van NS wrang zijn om te constateren dat Abellio ook in Duitsland aanloopt tegen grote personeelstekorten. Te meer daar NS-medewerkers momenteel een enorm gebrek aan collega's ervaren, terwijl er vorig jaar door NS nog

werd besloten tot een krimp van 2300 banen. Naast de uitval van treindiensten zorgt het personeelsgebrek voor een hoge werkdruk onder de in dienst zijnde medewerkers. Deelt de Minister die opvatting? En wat betekent de afbouw van Abellio in Duitsland voor de aldaar in dienst zijnde medewerkers?

Verder zijn deze leden benieuwd op basis van welke informatie en drijfveren werd besloten om Abellio zich te laten begeven op de Duitse OV-markt. Kan de Minister een totaaloverzicht verschaffen van de motieven die hieraan ten grondslag hebben gelegen?

Voor de leden van de SP-fractie staat niet ter discussie dat samenwerking met vervoerspartners over de grens noodzakelijk is voor het realiseren van meer en beter grensoverschrijdend vervoer. Maar wat deze leden betreft blijft het daar dan ook bij.

Kan de Minister toezeggen dat vanaf dit moment niet meer wordt afgeweken van het voornemen om de taken van Abellio te beperken tot het stimuleren van grensoverschrijdend vervoer en betere verbindingen naar grote Duitse steden, in plaats van te pogen onderdeel uit te maken van de binnenlandse Duitse vervoersmarkt? En kan de Minister inmiddels mededelen wat haar voorgenomen koerswijziging betekent voor de verdere activiteiten van Abellio in het Verenigd Koninkrijk?

Hoewel deze activiteiten vooralsnog winstgevend zijn, vrezen deze leden voor de toekomst een soortgelijk scenario als in Duitsland heeft plaatsgevonden. Deelt de Minister deze zorgen en zo ja, welke stappen worden ondernomen om ook de activiteiten in het Verenigd Koninkrijk af te bouwen en alle beschikbare inzet en capaciteit te richten op het Nederlandse openbaar vervoer?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat Abellio tijdens haar bestaan tot nu toe een fors nettoverlies heeft geleden, en dat NS en Abellio niet in staat zijn om het aantal grensoverschrijdende verbindingen te doen toenemen, aangezien die macht niet bij de concessiehouder ligt. De leden van de GroenLinks-fractie vragen daarom of de Minister kan aangeven of Abellio wat de Minister betreft nog bestaansrecht heeft, en zo ja, waarom. Kan de Minister concreet benoemen welke voordelen het bestaan van Abellio heeft voor Nederlandse reizigers? Op welke manieren draagt Abellio bij aan betere informatievoorziening en het makkelijker boeken van een treinreis naar Duitsland?

## **UCN**

Omdat de status van UCN als niet-permanente staatsdeelneming deels op de toevallige gebeurtenis van de verkoop door het Verenigd Koninkrijk van haar aandeel in UCN gebaseerd lijkt te zijn, vragen deze leden naar de mogelijkheden voor permanente staatsdeelnemingen om als niet-permanente staatsdeelneming te worden geclassificeerd als een andere aandeelhouder, zoals een decentrale overheid, besluit haar aandeel te verkopen.

## **ABN AMRO/Volksbank**

De leden van de PVV-fractie vragen voorts naar een update van de berichtgeving over de mogelijke overname van ABN AMRO door BNP Paribas. Hoe gaat de Minister voorkomen dat we ABN AMRO straks verkwanselen aan de Fransen, zoals we dat hebben gedaan bij KLM? Kan de Minister de Kamer garanderen dat ABN AMRO nooit in handen zal komen van een buitenlandse partij?

De leden van de PVV-fractie willen verder weten of de Minister voordelen ziet in een fusie tussen ABN AMRO en De Volksbank. Zou een fusie ABN AMRO een beter renderende bank maken en is de Minister bereid deze optie nader te onderzoeken?



De leden van de PVV-fractie willen voorts weten wanneer de staat zijn belang van 56,3 procent in ABN AMRO naar de beurs zal brengen. Waarom zijn de resterende aandelen van ABN AMRO nog steeds niet naar de beurs gebracht?

Ten aanzien van de Volksbank blijven de leden van de PVV-fractie vragen wanneer de Volksbank zal worden omgevormd tot een MKB-bank.

### **De Nederlandse Loterij en Holland Casino**

De leden van de ChristenUnie-fractie uiten hun zorgen over het feit dat de rijksoverheid met staatsdeelnemingen als de Nederlandse Loterij en Holland Casino tientallen miljoenen euro's verdient, terwijl tegelijkertijd in Nederland tienduizenden mensen met gokproblemen of andere vormen van verslavingsproblematiek kampen. Deze leden constateren dat deze beide staatsdeelnemingen zich geconformeerd hebben aan een reclamecode waarvan de Consumentenbond aangeeft dat deze jongeren en andere kwetsbare consumenten niet voldoende in bescherming neemt. Deze leden vragen de het kabinet om een specificatie van de reclame-uitgaven die door deze staatsdeelnemingen zijn gedaan. Ook vragen deze leden om een specificatie van de uitgaven die de staat doet in het kader van gokpreventie. Zijn deze uitgavenposten in de ogen van het kabinet met elkaar in het reine te brengen? Hiernaast vragen deze leden hoe de uitspraken van Minister voor Langdurige Zorg en Sport over de onwenselijkheid van de sponsoring van voetbalclubs door gokbedrijven zich verhouden tot het reclamebeleid van de staatsdeelnemingen Nederlandse Loterij en Holland Casino. In aanvulling hierop vragen deze leden het kabinet om een schets van de financiële implicaties van een eventuele afbouw van het staatsaandeel in deze gokbedrijven.

De leden van de SGP-fractie hebben vragen over de wens van het kabinet dat deelnemingen op een maatschappelijke verantwoorde wijze bijdragen aan de borging van publieke belangen. Deze leden delen deze wens, maar zijn van mening dat deze wens op gespannen voet staat met de deelneming in Holland Casino en Nederlandse Loterij. Waarom is het aanbieden van kansspelen een zaak van publiek belang? Tevens vragen de leden van de SGP-fractie of het kabinet kan ingaan op de tegenstelling tussen enerzijds de stimulering van kansspelen door het kabinet middels deze staatsdeelnemingen en anderzijds de wens tot het tegengaan van kansspelverslaving. Wordt kansspelverslaving niet juist gevoed door het stimuleren van kansspelen?

De leden van de SGP-fractie lezen dat het aantal gokreclames sinds november en december 2021 is gedaald, een positieve ontwikkeling volgens deze leden. Deze leden vragen of het kabinet ook cijfers kan delen over de stijging of daling van het aantal gokreclames tussen nu en de periode voor de opening van de markt. Deze leden constateren dat ook het kabinet de daling van het aantal reclames als een goede ontwikkeling ziet. Zij vragen of en hoe het kabinet zich gaat inzetten voor een verdere daling.