

Vergaderjaar 2019–2020

28 165

Deelnemingenbeleid Rijksoverheid

Nr. 306

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 oktober 2019

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 25 juni 2019 inzake het jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 (Kamerstuk 28 165, nr. 304). De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 oktober 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De griffier van de commissie,
Weeber

Vraag 1

Welke stappen wenst u dat Schiphol in de komende jaren zet om de ambitie in 2030 een zogeheten zero emission luchthaven te zijn gestalte te geven?

Antwoord 1

Schiphol is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering en heeft zelf de ambitie uitgesproken voor een zero waste en zero emission luchthaven in 2030. Tot nu toe heeft Schiphol al veel stappen gezet om dit te kunnen verwezenlijken. Zo heeft Schiphol onder andere het aantal elektrische bussen op en rond Schiphol de afgelopen jaren uitgebreid, ondersteunt Schiphol het Corporate BioFuel-programma van KLM en is Rotterdam The Hague Airport (een 100% dochter van Schiphol) een onderzoek gestart naar duurzame kerosine uit lucht. Tevens probeert Schiphol de gehele luchtvaartsector bewust te maken van duurzaamheid. In het jaarverslag van Schiphol¹ is te lezen welke stappen Schiphol nog meer heeft gezet. Ik vind het goed dat Schiphol zichzelf deze doelstelling heeft gesteld en steun die als aandeelhouder dan ook.

Vraag 2

Heeft u specifieke wensen dan wel eisen met betrekking tot de stappen die Schiphol in samenwerking met omliggende gemeenten zet in de beperking van geluidshinder en investering in leefbaarheid?

Antwoord 2

In de kabinetsbrief van 5 juli 2019² over de ontwikkeling van Schiphol op de korte, middellange en lange termijn is het toekomstperspectief voor de Schiphol geschetst. Het is aan Schiphol om binnen de huidige en toekomstige kaders van de aanpak voor de middellange termijn en de luchtvaartnota een constructieve dialoog met de omgeving te houden. Het is vanzelfsprekend van belang dat Schiphol een goede relatie onderhoudt met zijn omgeving. Uit gesprekken met Schiphol begrijp ik dat Schiphol hier aandacht voor heeft en zoals in het jaarverslag van Schiphol valt te lezen, heeft Schiphol de voortdurende ambitie om een schone en gezonde omgeving te waarborgen en te creëren.

Vraag 3

Waarom is het dividend van de staat uit deelneming Schiphol gedaald met 23 miljoen euro?

Antwoord 3

In het dividendbeleid van Schiphol is vastgelegd dat Schiphol maximaal 60% van de netto winst die toerekenbaar is aan de aandeelhouders, exclusief de waardeverandering van vastgoed en materiele non-cash items, uitkeert. In 2018 is, net als in 2017, volgens dit beleid een maximale uitkering aan de aandeelhouders gedaan. Veranderingen in het dividend hebben dan ook te maken met veranderingen in (de samenstelling) van het resultaat van Schiphol.

Vraag 4

Ziet u wegens de doelstellingen van het internationale in 2015 ondertekende klimaatakkoord (COP21) (Kamerstuk 31 793, nr. 134) aanleiding om vanuit het aandeelhouderschap niet alleen te verlangen dat bedrijven zich bewust zijn van de maatschappelijke effecten van hun handelen (via het Global Reporting Initiative; GRI), maar ook te verlangen dat bedrijven (voorbij het enkel rapporteren via de GRI-richtlijnen) maatschappelijke effecten een substantiële rol geven in hun besluitvorming en strategische

¹ <https://www.jaarverslagschiphol.nl/>

² Kamerstuk 31 936, nr. 646.

prioritering? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke concrete stappen wilt u het komende jaar op dit punt zetten?

Antwoord 4

Vanuit het aandeelhouderschap vind ik het uiteraard belangrijk dat staatsdeelnemingen maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en ik zie dit als een bedrijfseconomische kans en maatschappelijke verantwoordelijkheid. Iedere staatsdeelneming geeft op haar eigen wijze invulling aan MVO en de raad van bestuur is hiervoor primair verantwoordelijk. Mijn ambitie hierbij is dat de staatsdeelnemingen een voorbeeldfunctie vervullen in hun eigen sector en zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande relevante richtlijnen. Hierover ga ik ook in gesprek met de deelnemingen, zoals toegezegd met de ondertekening van het IMVO-convenant Verzekeraars. Daarnaast heeft mijn ministerie onlangs een inventarisatie gedaan naar de huidige activiteiten van de staatsdeelnemingen op het gebied van MVO. Momenteel zie ik op welke wijze er een MVO-beleid voor staatsdeelnemingen tot stand kan komen. Ik zal u daarover via het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2019 verder informeren.

Vraag 5

Kunt u aangeven op welke manier en in welke mate de duurzame innovaties waaraan KLM aandacht besteedt (in zowel 2018 als het aankomende boekjaar) bijdragen aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot die wordt gegenereerd door de activiteiten van KLM?

Antwoord 5

In 2018 heeft KLM de eigen duurzaamheid strategie verder verbeterd. Een belangrijk onderdeel van deze strategie ziet op het verkleinen van de ecologische voetafdruk. KLM streeft ernaar de CO₂ emissies per passagier en de emissies voor grondprocessen per 2020 met 20% te hebben gereduceerd vergeleken met 2011. Daarnaast is in 2018 het doel gesteld om in 2030 de absolute vlucht gerelateerde emissies van de KLM Groep te hebben gereduceerd met 15% t.o.v. 2005 en de emissies voor grondprocessen te hebben verlaagd tot nul.

Om dit te realiseren is vlootvernieuwing van groot belang, waarmee brandstofverbruik aanzienlijk wordt teruggedrongen. Daarnaast leveren route optimalisatie, reductie van het gewicht aan boord en elektrificatie van grondmaterieel een bijdrage aan de verlaging van de CO₂emissies. In de nabije toekomst zal duurzame luchtvaartbrandstof een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de realisatie van deze doelstellingen. In 2019 heeft KLM een nieuwe stap gezet om biobrandstof verder te ontwikkelen met de aankondiging van de bouw in Delfzijl van de eerste fabriek voor duurzame luchtvaartbrandstof in Europa.

Voor verdere informatie over duurzame innovaties van KLM verwijs ik u graag naar de paragraaf over duurzaamheid in het jaarverslag van KLM over 2018 (pagina 22–27).

Vraag 6

Waarom is het aantal banen dat met investeringen van FMO in 2018 is gecreëerd ten opzichte van 2017 met 285.000 gedaald, hoewel er voor 2 miljard euro aan nieuwe investeringen is aangegaan (hoger dan de 1.9 miljard euro uit 2017) en banencreatie vanuit doel 8 van de Sustainable Development Goals (SDG's) voor FMO een strategische prioriteit is?

Antwoord 6

In het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 wordt onderscheid gemaakt naar:

1. Investerings voor rekening en risico van FMO;
2. Investerings met de overheidsfondsen van Ministerie van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking; en
3. Gekatalyseerde investeringen van derden.

De optelsom van de eerste twee type investeringen was in 2018 hoger dan in 2017, echter de gekatalyseerde investeringen lagen in 2018 lager dan in 2017 (€ 0,6 mld. om € 1,1 mld.). Bij de verantwoording over de strategische doelstellingen van FMO wordt uitgegaan van het totale investeringsvolume van FMO, dus inclusief de effecten van de door FMO gekatalyseerde investeringen.

In 2017 heeft een aanpassing plaatsgevonden van de macro-economische data die worden gebruikt in het FMO-Impactmodel, waarmee het aantal banen dat is gecreëerd wordt berekend. Als gevolg van de aanpassingen in het impactmodel kan een inschatting worden gemaakt van het aantal banen, waarbij zoveel mogelijk rekening kan worden gehouden met de actuele economische situatie in het land waar wordt geïnvesteerd. Het lagere totale investeringsvolume in 2018 en de aanpassingen in het FMO-Impactmodel verklaren voor een groot deel de lagere bijdragen aan banen.

Vraag 7

Waarom is, ondanks de strategische prioritering van FMO richting SDG13 (het aanpakken van klimaatverandering), het aandeel financieringen Groen gedaald van 42% in 2017 naar 36% in 2018?

Antwoord 7

Het lagere percentage groene investeringen wordt voornamelijk verklaard door het relatief lagere investeringsvolume in 2018 in de energiesector ten opzichte van het totale investeringsvolume (in 2017 29% en in 2018 20%). De investeringen in de energiesector zijn verhoudingsgewijs vaak groene investeringen.

Vraag 8

Ziet u een potentiële spanning tussen de strategische prioriteit van FMO richting het bijdragen aan economische groei (SDG8) en het terugdringen van klimaatverandering (SDG13)? Wat kunt u zeggen over de investeringsprioriteiten van FMO op het moment dat een investeringsproject bijvoorbeeld wel bijdraagt aan SDG8, maar als gevolg hiervan niet aan SDG13? Hoe wenst u dat FMO in het vervolg hiermee omspringt?

Antwoord 8

FMO stelt hoge eisen aan projecten waar de bank in investeert. Deze eisen zijn onder meer van toepassing op sociale, milieu en «corporate governance»-aspecten. FMO stuurt haar investeringen op het niveau van de investeringsportefeuille onder meer via de labels «*Green Investments*» and «*Reducing Inequalities*». Elk investeringsproject dient te voldoen aan de impactdoelstellingen, maar niet ieder individueel project kan altijd voldoen aan alle doelstellingen. Door op het niveau van de totale investeringsportefeuille te sturen heeft FMO de juiste prikkels om naast ontwikkelingsimpact ook specifiek te investeren in het terugdringen van klimaatverandering.

Vraag 9

Hoe beoordeelt FMO of projecten die in aanmerking komen voor financiering bijdragen aan de door FMO geprioriteerde SDGs? Hoe worden de SDG-overwegingen vervolgens meegenomen in een besluit een project wel of niet te financieren?

Antwoord 9

FMO hanteert strikte investeringscriteria voor de beoordeling van financieringen, waarmee de gewenste impact van investeringen wordt gewaarborgd. De beoordeling van investeringen ten aanzien van de geprioriteerde SDG's is onderdeel van de «*due diligence*»-procedure die voorafgaat aan investeringsbeslissingen door FMO. Per investeringsbeslissing wordt een overzicht gemaakt van de impact die FMO heeft in desbetreffend project op de geprioriteerde SDG's.

Vraag 10

Welk deel van de investeringen van FMO in het buitenland zijn zogenoemde exportfinancieringen? Wat is de absolute omvang van deze exportfinancieringen? Kunt u een indicatie geven hoe het relatieve deel exportfinancieringen in het afgelopen decennium is toe- dan wel afgenomen?

Antwoord 10

Sinds de introductie van exportfinanciering in 2009 is de omvang van € 10 mln. naar € 320 mln. in 2018 gegaan.

Vraag 11

Worden projecten van Nederlandse bedrijven die exportfinanciering van FMO ontvangen aan dezelfde duurzaamheidsstandaarden onderworpen als niet-exportfinancieringen van FMO?

Antwoord 11

Projecten van Nederlandse bedrijven die exportfinanciering ontvangen van FMO moeten voldoen aan dezelfde impact doelstellingen en duurzaamheidsstandaarden als niet-exportfinancieringen.

Vraag 12

Kunt u, gelet op de beantwoording door de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking van schriftelijke vragen over het financieren van belastingontwijkende bedrijven door FMO (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3777) waarin is aangegeven dat het Ministerie van Financiën in nauw contact blijft met FMO over het belastingbeleid van FMO, uiteenzetten welke concrete stappen u op dit punt reeds heeft gezet? En welke bent u van plan binnenkort te zetten?

Antwoord 12

In de beantwoording op de Kamervragen is opgenomen dat *gezien het feit dat het reeds FMO-beleid is om geen financiering te verstrekken middels structuren gericht op belastingontwijking het kabinet op dit moment geen reden ziet om met FMO in gesprek te gaan over mogelijke aanpassing van dit beleid. Wel blijven de ministeries van Buitenlandse Zaken en Financiën (bij wie het staatsaandeelhouderschap in FMO is belegd) in nauw contact met FMO t.a.v. het belastingbeleid van FMO. Als aandeelhouder bespreek ik de relevante ontwikkelingen met staatsdeelnemingen. Dit kan zien op specifieke cases, maar ook op algemene beleidsstandpunten. In deze reguliere gesprekken komt ook het belastingbeleid van FMO aan bod.*

Vraag 13

Waarom heeft de nucleaire sector een andere, lagere kredietwaardigheid dan andere sectoren?

Antwoord 13

De verdien capaciteit van een onderneming is een van de indicatoren waarop de credit rating is gebaseerd. Uit een lagere potentiële verdien capaciteit volgt een lagere credit rating. In de nucleaire sector is de

potentiële verdien capaciteit lager, onder andere doordat de wereldwijde vraag naar verrijkt uranium de afgelopen jaren is afgenomen.

Vraag 14

Waarom keert Thales geen dividend uit terwijl andere deelnemingen dat wel doen?

Antwoord 14

Thales Nederland heeft over het boekjaar 2018 geen dividend uitgekeerd aan haar aandeelhouders (de Nederlandse Staat (1%) en het Franse Thales S.A. (99%)). Door het geringe aandelenbelang van de Nederlandse Staat is de invloed op Thales Nederland beperkt. Op basis van de statuten van Thales Nederland heeft de directie de vrijheid om in overleg met de raad van commissarissen vast te stellen welk bedrag jaarlijks aan de reserves wordt toegevoegd. In 2018 heeft de directie de keuze gemaakt om de gerealiseerde nettowinst volledig aan de reserves toe te voegen.

Vraag 15

Vanaf welke schaal hebben stikstoffabrieken, zoals door de Gasunie in Groningen ontwikkeld, op geaggregeerde schaal een substantiële invloed op het totale stikstofgehalte in de Nederlandse lucht? Hoeveel stikstoffabrieken (of welke totale omvang) zijn volgens u nodig om de variabelen van de huidige politieke discussie rond het Programma Aanpak Stikstof (PAS) te veranderen?

Antwoord 15

De stikstofinstallaties halen stikstof uit de lucht, maar die komt weer vrij bij het verbranden van het met stikstof verrijkte gas. Per saldo is er dus geen invloed op het totale stikstofgehalte.

Vraag 16

Ziet u het als een ongelijk speelveld dat de NS relatief hogere prijzen moet doorberekenen op trajecten waar ook met het vliegtuig gereisd kan worden, omdat luchtvaartmaatschappijen fiscaal ontzien worden, waar de NS dat niet wordt (gedoeld wordt op het verschil in fiscale afdracht door de NS respectievelijk de KLM over de omzet die wordt gegenereerd met een reis van en naar dezelfde locatie per trein respectievelijk per vliegtuig)? Ziet u dit bovendien als een vorm van oneerlijke concurrentie?

Antwoord 16

Het kabinet hecht eraan dat de verschillende kosten voor de trein en het vliegtuig goed in kaart worden gebracht. Er bestaan niet alleen verschillen op fiscaal vlak maar bijvoorbeeld ook in de mate waarin modaliteiten betalen voor de eigen infrastructuur en dienstverlening én de toepassing van andere vormen van beprijzing zoals het EU-emissiehandelssysteem (ETS). In de Nota naar aanleiding van het verslag bij de Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag³ wordt antwoord gegeven op uiteenlopende vragen over de verhouding tussen trein en vliegtuig. Vooral het antwoord op vraag 5 gaat in op een tweetal onderzoeken dat momenteel wordt uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarmee meer inzicht wordt geboden in de verschillende kosten voor trein en vliegtuig. Uw Kamer ontvangt de resultaten van deze onderzoeken dit najaar.

Vraag 17

Ziet u het ontwikkelen van een beter op elkaar aansluitend internationaal sporennet als een wenselijke strategische prioriteit van de NS? Waarom wel, of waarom niet?

³ Kamerstuk 35 205, nr. 6.

Antwoord 17

NS legt haar strategie voor aan de aandeelhouder, maar bepaalt als private onderneming uiteindelijk zelf haar strategische prioriteiten. In algemene zin is het verbeteren van internationaal spoorvervoer onderdeel van de strategie van NS. Om de ambitie van meer internationale treinreizen waar te maken zet NS in op een versnelling en frequentieverhoging. Het beter op elkaar laten aansluiten van internationale treinverbindingen past ook binnen de beleidsagenda van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat⁴. In de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat dat voor internationale verbindingen ook in 2020 wordt ingezet op het stimuleren van internationaal treinvervoer via de drie pijlers van reistijd/frequentie, prijs en comfort in samenwerking met de betrokken partners, waaronder NS.

Vraag 18

Ziet u aanleiding om additionele prestatieverplichtingen voor internationaal spoor op te nemen in de afspraken met de NS? Waarom wel, of waarom niet?

Antwoord 18

Als aandeelhouder kan ik NS geen verplichtingen opleggen voor nationaal of internationaal spoorvervoer. Dergelijke prestatieverplichtingen vallen binnen de verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De ambities van NS ten aanzien van internationaal spoor zijn wel onderwerp van gesprek tussen NS en mij over het herijken van de strategie van NS.

Vraag 19

Houdt u er in de door de NS voorgelegde strategie rekening mee dat de strategische prioriteiten die de rendementen van de NS kunnen verhogen ten koste kunnen gaan van de rendementen van KLM, gegeven dat u een belang heeft in de rendementen van beide deelnemingen, en beide deelnemingen soms concurreren om het vervoer van dezelfde mensen van en naar dezelfde locaties?

Antwoord 19

NS en KLM zijn private ondernemingen die opereren in een markt waarin zij te maken hebben met concurrentie. Ik verlang van alle staatsdeelnemingen dat zij in hun strategie rekening houden met het verwachte rendement. Bij het bespreken van de strategie van een staatsdeelneming maak ik geen afweging tussen staatsdeelnemingen onderling.

Vraag 20

Welke gevolgen heeft een no-deal Brexit op 31 oktober 2019 dan wel op 31 januari 2020 voor UCN?

Antwoord 20

Voor UCN zelf zijn de directe gevolgen van de Brexit beperkt. UCN is de houdstermaatschappij die het Nederlandse één derde aandeel in Urenco beheert. UCN kan financiële gevolgen van een Brexit ondervinden, omdat Urenco meer kosten moet maken in geval van een Brexit dan in het geval van voortgezet lidmaatschap van het Verenigd Koninkrijk van de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie. Deze extra kosten kunnen gevolgen hebben voor de dividenden die UCN ontvangt van Urenco.

Vraag 21

⁴ Kamerstuk 35 300 XII, nr. 2.

Welke gevolgen hebben een no-deal Brexit op 31 oktober 2019 dan wel 31 januari 2020 voor NS, gegeven haar belangen in Abellio in het Verenigd Koninkrijk en de HSL Amsterdam-Rotterdam-Londen? Welke stappen kunt en zult u als vertegenwoordiger van de Staat zetten om een zo optimaal mogelijke omgang van beide deelnemingen met een mogelijke no-deal Brexit te realiseren?

Antwoord 21

Abellio UK is alleen actief in het Verenigd Koninkrijk en levert geen diensten voor internationaal, grensoverschrijdend reizigersvervoer. Alle benodigde exploitatielicenties (zoals licenties van de Office of Rail and Road, goedkeuring van treinen) zijn en blijven van kracht in het geval van een no-deal Brexit. Vanuit juridisch oogpunt heeft de Brexit geen directe invloed op de activiteiten van Abellio UK.

De waarde van het Britse pond ten opzichte van de euro is sinds de aankondiging van de Brexit flink gedaald. Abellio UK staat niet bloot aan wezenlijke valutarisico's. Het enige gevolg van een lagere koers is het omrekeningsrisico voor NS. Het omrekeningsrisico heeft gevolgen voor de omrekening van geïnvesteerd vermogen, balansposten en resultaten naar euro. In het geval van een harde Brexit kunnen de waarde van de Britse pond en de economische groei verder afnemen. De Brexit kan gevolgen hebben voor de soepele invoer van nieuwe treinen en reserveonderdelen en bij een afremmende economische groei voor reizigersopbrengsten en rentabiliteit. Contractuele en andere maatregelen zijn getroffen om risico's te beperken.

Als aandeelhouder vind ik het van belang dat alle staatsdeelnemingen goed voorbereid zijn op alle mogelijke scenario's van de Brexit en heb ik de staatsdeelnemingen daar op gewezen. De maatregelen die de staatsdeelnemingen treffen zijn over het algemeen bedrijfsvertrouwelijk.

Vraag 22

Welke voorzieningen zijn bij COVRA getroffen voor toekomstige aanschaf van verbrandingsovens? Heeft dit verdere invloed op de eigen vermogenspositie van het bedrijf?

Antwoord 22

Voor investeringen mag geen voorziening worden opgenomen. Bij aanschaf wordt de investering geactiveerd op de balans en vervolgens afgeschreven over de levensduur. De aanschaf heeft dus geen direct effect op de eigenvermogenspositie van het bedrijf. De jaarlijkse afschrijvingen hebben vervolgens wel een effect op het resultaat en dus ook op het eigen vermogen.

Vraag 23

Welke gevolgen zal Brexit hebben voor het Britse aandeelhouderschap in Urenco?

Antwoord 23

Het Verenigd Koninkrijk heeft een paar jaar geleden besloten om de verkoop van haar belang in Urenco te onderzoeken. Het standpunt van de Britse overheid is dat verkoop pas aan de orde kan zijn als de publieke belangen geborgd zijn. In 2018 is de Britse overheid in het kader daarvan gestart met het opstellen van een wetsvoorstel. Door de Brexit heeft dit wetsvoorstel geen prioriteit voor de Britse overheid.

De risico's voor Urenco (en daarmee indirect voor diens Nederlandse, Britse en Duitse aandeelhouders) verbonden aan de Brexit hangen mede af van de vraag of een terugtrekkingsakkoord tot stand komt en in werking

treedt en welke toekomstige samenwerking tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie tot stand komt. De Europese Commissie heeft diverse «notices» gepubliceerd over de gevolgen van de status van het Verenigd Koninkrijk als derde land. In het bijzonder de «Notice to Stakeholders – Withdrawal of the United Kingdom and the Euratom acquis» van 25 september 2018 en de «Notice to Stakeholders – Withdrawal of the United Kingdom and EU rules in the field of import/export licenses for certain goods» van 25 januari 2018, zijn relevant voor de activiteiten van Urenco. Uit deze notices blijkt dat Urenco rekening zal moeten houden met extra vergunningsprocedures en administratieve formaliteiten voor de uitvoer van nucleaire materialen en technologie. Ook zal Urenco rekening moeten houden met gevolgen voor het uitwisselen en detacheren van personeel van de Duitse en Nederlandse vestigingen met de Britse vestiging van Urenco. Deze gevolgen zullen aanpassingen in de bedrijfsvoering van Urenco met zich meebrengen en mogelijk meer kosten. Daarnaast blijven het Verdrag van Almelo en het Verdrag van Cardiff volgens de verdragspartijen onverkort gelden na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie. Tot slot heeft Urenco actief maatregelen getroffen en plannen ontwikkeld om in te spelen op de gevolgen van een Brexit. Deze informatie is bedrijfsvertrouwelijk.

Vraag 24

Bestaan er signalen dat er veranderingen ophanden zijn ten aanzien van het aandeelhouderschap in Urenco?

Antwoord 24

Er zijn mij geen signalen bekend dat op korte termijn veranderingen zullen optreden in het aandeelhouderschap in Urenco. Zoals aangegeven in de beantwoording van de schriftelijke vragen over het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2017, zal ik de Kamer informeren mochten er veranderingen optreden.

Vraag 25

Hoeveel van de investeringen van Tennet zijn bedoeld voor de Nederlandse markt?

Antwoord 25

€ 12 miljard heeft betrekking op investeringen in Nederland.

Vraag 26

Kunt u een overzicht geven van de verdeling van investeringen bestemd voor de Nederlandse markt en de Duitse markt ten opzichte van het gehele bedrag van investeringen?

Antwoord 26

Het gehele bedrag aan investeringen bedraagt € 35 miljard. Hiervan is € 12 miljard bestemd voor Nederland (waarvan € 7 miljard offshore) en € 23 miljard bestemd voor Duitsland (waarvan € 7 miljard offshore).

Vraag 27

Investeert TenneT nu Nederlands publiek geld in projecten in Duitsland? Zo ja, om hoeveel geld gaat het?

Antwoord 27

In 2016 heeft de Nederlandse Staat een kapitaalstorting toegezegd aan het Nederlandse deel van TenneT met een omvang van € 1.190 miljoen. Hierbij is de toezegging gedaan dat de Staat als aandeelhouder alleen bijdraagt aan investeringen in het Nederlandse deel van TenneT. Het benodigde eigen vermogen voor de Duitse investeringen is tot nu toe

door TenneT steeds ingevuld uit operationele kasstromen van TenneT Duitsland en door de verkoop van minderheidsaandelen in Duitse offshore projecten.

Vraag 28

Kunt u middels een tabel een compleet overzicht geven van alle buitenlandse activiteiten per staatsdeelneming en hoeveel hierin is geïnvesteerd? Hoeveel hebben alle staatsdeelnemingen in totaal in buitenlandse activiteiten geïnvesteerd en is dit bedrag toe- of afgenomen ten opzichte van 2017?

Antwoord 28

In het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 staat een overzicht met de financiële omvang van de buitenlandse activiteiten van staatsdeelnemingen. Hierbij past de kanttekening dat het overzicht zoals opgenomen in het jaarverslag abusievelijk ten dele niet was geactualiseerd voor het jaar 2018. Hierbij ontvangt u dat overzicht (inclusief de belangrijkste activiteiten per deelneming) alsnog. De actualisatie laat voor een aantal deelnemingen voor 2018 een lichte groei zien ten opzichte van 2017.

Tabel 1: Buitenlandse activiteiten staatsdeelnemingen (ultimo 2018, euro)

Deelneming	Activa buitenland	Percentage balans-totaal	Toelichting
BNG Bank	0,534 mld	0,4% (2017: 0,5%)	BNG Bank heeft belegd in buitenlands staatspapier om een te grote concentratie van beleggingen in Nederland te voorkomen. De bank neemt echter geen nieuwe posities meer in voor wat betreft leningen aan en beleggingen in papier van klanten in het buitenland. BNG bank bouwt de bestaande portefeuille niet actief af, maar verkoopt indien zich een aantrekkelijke mogelijkheid voordoet.
Gasunie	2,116 mld	23,0% (2017: 22,0%)	Eigendom Duits gasnetwerk (middels Gasunie Deutschland GmbH & Co. KG) en belangen in een aantal internationale (onderzeese) pijpleidingen.
Havenbedrijf Rotterdam	0,164 mld	3,0% (2017: 1,8%)	Joint venture partner in Sohar Industrial Port Company en Sohar International Development Company voor de verdere aanleg en beheer van de haven in Sohar, Oman. Minderheidsaandeelhouder in de haven van Pecém (Brazilië). Daarnaast heeft Havenbedrijf Rotterdam een joint venture in Brazilië voor de ontwikkeling van een nieuwe haven in Porto Central. Verder heeft Havenbedrijf Rotterdam een dochtervennootschap ten behoeve van het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor een havenontwikkeling in Indonesië.
NS	1,342 mld	19,1% (2017: 21,3%)	NS is met dochter Abellio met treinen en bussen actief in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. In 2016 zijn met NS regels afgesproken om de risico's van de buitenlandse activiteiten te beheersen. Er is een risicokader overeengekomen dat de hoeveelheid risicodragend kapitaal maximeert.
Schiphol	1,071 mld	14,6% (2017: 15,4%)	Minderheidsbelang in de luchthavens van Parijs en Brisbane. Joint venture partner met betrekking tot een concessie tot exploitatie van terminal 4 van het vliegveld JFK (New York).
TenneT	16,067 mld	74,0% (2017: 69,0%)	Eigendom Duits elektriciteitsnetwerk (middels Tennet GmbH & Co. KG) en verschillende interconnectoren.
Thales	0,0057 mld	1,0% (2017: 1.1%)	Thales heeft één deelneming in het buitenland: 40% in Yaltes S.A. (Turkije). * voorlopige cijfers over 2018.
UCN	0,706 mld	99,90% (2017: 99,8%)	Aandelen in de Brits-Duits-Nederlandse onderneming URENCO.

Vraag 29

Hoe verklaart u het dat staatsdeelnemingen steeds meer in het buitenland actief zijn, terwijl deze hun zaken in het binnenland niet op orde hebben?

Vraag 49

Hoe wordt erop toegezien dat buitenlandse investeringen door Nederlandse staatsdeelnemingen het algemeen belang dienen? Hoe wordt voorkomen dat buitenlandse investeringen door (dochters van) staatsdeelnemingen ten koste gaan van een verbetering van de dienstverlening in Nederland?

Antwoord op vraag 29 en vraag 49

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 28, is er voor een aantal deelnemingen inderdaad een groei van buitenlandse activiteiten zichtbaar, gemeten naar omvang van buitenlandse activa. Als gekeken wordt naar het percentage van buitenlandse activa in het balanstotaal, wijzigt dit voor de meeste deelnemingen niet veel en neemt deze voor een aantal deelnemingen zelfs af ten opzichte van 2017. Corrigerend voor de algemene balansontwikkeling van staatsdeelnemingen, is een opwaartse trend van buitenlandse activiteiten over breedte van de portefeuille staatsdeelnemingen dus niet waarneembaar.

Ik ben als aandeelhouder trots op de mooie portefeuille aan bedrijven waar ik aandeelhouder van ben en de resultaten die deze bedrijven in 2018 hebben behaald. De staatsdeelnemingen leveren een belangrijke bijdrage aan de borging van de publieke belangen, wat centraal staat in mijn aandeelhouderschap. Zoals vastgelegd in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 (Kamerstuk 28 165, nr. 165) geldt ook voor buitenlandse investeringen dat de bijdrage van de investering aan de borging van het (Nederlandse) publieke belang centraal staat bij de beoordeling. Buitenlandse investeringen mogen de Nederlandse activiteiten niet in gevaar brengen en de risico-rendementsverhouding moet in orde zijn. Verwijzend naar de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 heb ik de deelnemingen in 2018 nogmaals op enkele aandachtspunten gewezen.

In de praktijk zal elk investeringsvoorstel vanzelfsprekend individueel worden beoordeeld en spelen ook de omstandigheden op het moment van beoordeling een rol. In mijn opinie zijn buitenlandse investeringen alleen gerechtvaardigd als de kernactiviteiten in Nederland op orde zijn. Daarnaast vind ik de strategische logica van de investering van belang en ook het track record dat de deelneming heeft opgebouwd in het buitenland belangrijk. Waar nodig stel ik bijzondere eisen aan de vormgeving of inrichting van buitenlandse activiteiten (bijvoorbeeld juridische en financiële afscherming van de Nederlandse activiteiten) of stel ik een maximum aan in het buitenland geïnvesteerd vermogen. Hiermee wordt geborgd dat de continuïteit van de dienstverlening in Nederland niet in gevaar komt.

Vraag 30

Wanneer bent u van plan om de overige ABN AMRO-aandelen die in het bezit zijn van de staat te verkopen?

Vraag 43

Om welke reden heeft het kabinet nog niet besloten het belang in ABN AMRO af te bouwen? Wanneer denkt het kabinet dit te gaan doen?

Antwoord op vraag 30 en vraag 43

Wat in het regeerakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) staat geldt nog steeds: ABN AMRO wordt zo snel als verantwoord mogelijk is, volledig naar de markt gebracht. De timing van dergelijke transacties

wordt bepaald op basis van verschillende factoren, zoals de ontwikkeling van de aandelenprijs, open en gesloten periodes, interesse bij investeerders en de marktomstandigheden. NLFI weegt deze factoren voordat zij mij adviseert om aandelen te verkopen. Verdere mededelingen over de rationale van de timing van transacties kunnen niet gedaan worden, aangezien die een negatief effect op voorgenomen transacties kunnen hebben.

Vraag 31

Kunt u een historisch overzicht verstrekken van de grootte van de portefeuille aan staats- en beleidsdeelnemingen van 1980 tot heden? Kunt u daarin ook het aantal staats- en beleidsdeelnemingen weergeven?

Antwoord 31

Tabel 2 geeft een overzicht van de grootte van de portefeuille en het aantal staats- en beleidsdeelnemingen van 1980 tot heden. Per jaar is aangegeven welke deelnemingen zijn aangegaan, volledig of gedeeltelijk zijn afgestoten en het aantal deelnemingen in totaal. Dit overzicht is samengesteld op basis van de Nota Heroverweging Collectieve Uitgaven 1985, de Nota Beleid inzake Staatsdeelnemingen 1996, de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2001, de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2007 en de meest recente Nota Deelnemingenbeleid 2013.

Tabel 2: Overzicht staatsdeelnemingen

JAAR	NIEUWE DEELNEMINGEN (aangegaan in JAAR)	VOLLEDIG AFGESTOTEN / GELIQUID- DEERD (in JAAR)	GEDEELTELIJK AFGESTOTEN (in JAAR)	AANTAL (per 31 december JAAR)
1980	Nederlandse Scheepbouw Mij. BV			47
1981	NV Aandelenbezit streekvervoer	Daisy Systems Holland BV Mercon Steelstructures BV NV Nederlandse buurtvervoer Mij. NV Nederland Tramweg Mij. UDEC BV Beneluxtunnel NV		42
1982	Nederlandse Waterschapsbank NV			44
1983	Mij. voor Industriële Projecten NV	Kon. Luchtvaartmij. NV AKZO NV Kon. Ned. Hoogovens en Staalfabrieken NV Transform BV Van Doorne's Transmissie BV NV Hembrug Nederlandse Scheepbouw Mij. BV		38
1984	COVRA NV AVR-Bouw Chemie BV			39
1985		Gero		38
1986	Postbank		KLM II Hoogovens	39
1987	Circle Information Systems (CIS)	De Vries Robbé	Vredestein I	39
1988	Fokker SDU			41
1989	KPN Nederlandse Omroep Zender Maatschappij (Nozema) Nederlands Meetinstituut (NMI) Energie Beheer Nederland (EBN) OV-studentenkaart	CIS Stoomvaart Mij. Zeeland (SMZ) Postbank Verenigd Streekvervoer Limburg (VSL) Brabantse Buurtspoorwegen en Autobusdiensten	DSM I en II	41
1990	NV Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij NV Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij PinkRoccade (voorheen Roccade, RCC) Nederlands Inkoopcentrum (NIC)	Maatschappij Overijsselsche Kanalen (MOK)	NMB Postbank I Eurometaal	44
1991	NV Overijsselse Ontwikkelingsmaatschappij Internationale Nederlanden Groep NV (ING)	NMB Postbank II Maatschappij voor Industriële Projecten (MIP)		44

JAAR	NIEUWE DEELNEMINGEN (aangegaan in JAAR)	VOLLEDIG AFGESTOTEN / GELIQUI- DEERD (in JAAR)	GEDEELTELIJK AFGESTOTEN (in JAAR)	AANTAL (per 31 december JAAR)
1992	Alpinvest	Vredestein II		44
1993	DAF Trucks		Fokker	45
1994	De Nederlandsche Munt	OV-studentenkaart	ING I en II	45
1995		Admin.kantoor aandelen Hoogovens	KPN I	43
1996	RBB	Nederlands Congres Gebouw (NCG)	DAF Trucks	40
		DSM III	KPN II	
		Koninklijke Nederlandse Springstoffen- fabrieken		
1997	Arbo Management Groep BV	DAF Trucks		40
1998	TNT Post Groep NV	Fokker Holding		44
	NV Westerscheldetunnel	Alpinvest Holding NV		
	Twinning Holding NV		Koninklijke Luchvaart Maatschappij NV	
1999	DLV Adviesgroep NV		NIB Capital Bank	45
	MTS Amsterdam NV	Vuil Afvoer Maatschappij NV	PinkRocade I	
	NOB Holding NV	Kon. Hoogovens en Staalfabrieken NV	Arbo Management Groep	
2000	Holland Weer Services BV			43
		NV Haven van Vlissingen		
2001	Tennet BV	Holland Metrology NV	PinkRocade II	44
	Saranna BV	B.V. Weerbureau HWS	TNT Post Groep NV	
	Kenniswijk Eindhoven BV	Arbo Management Groep BV	Eurometaal Holding NV	
2002	KG Holding NV			44
2003	Ontwikkelingsmaatschappij Oost Nederland NV	Internationale Nederlanden Groep		44
	ADC Archeologisch Diensten Centrum NV	NV Overijsselse Ontwikkelingsmaat- schappij		
		NV Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij		
2004		Nederlandse Pijpleidingmaatschappij		43 ¹
		NIB Capital Bank NV		
2005	GasUnie Trade & Supply (Huidig GasTerra) afgesplitst van GasUnie Grondexploitatie maatschappij Meerstad CV	Groningen Airport Eelde NV		41
	NOVEC BV	DLV Adviesgroep N.V.		
		Eurometaal Holding N.V.		
2006		Nozema Services N.V.		34
		PinkRocade N.V.		
		Kenniswijk Eindhoven B.V.		
		Koninklijke KPN NV		
		TNT NV (voorheen TPG NV)		
		AVR Chemie CV		
		Saranne BV		
		ADC Archeologisch Diensten Centrum NV		
		SDU NV		
2007	Havenbedrijf Rotterdam	CF Kantoor voor Staatsobligaties BV		34
2008	ASR Nederland NV	NOVEC BV	Connexion Holding NV	37
	RFS Holdings	NV Luchtvaartterrein Texel		
	Fortis Bank Nederland / ABN AMRO Bank (ABN AMRO Group NV)			
2009	Fortis Corporate Insurance			33
		NV Westerscheldetunnel		
		NOB Holding NV		
		Novem BV		
2010	DC-ANCP (voorheen NAATC)	Fortis Corporate Insurance		36
	Winair	MTS Amsterdam NV		
	Saba Bank			
	NIO			
2011	NLFI			37
2012				37
2013	SNS Reaal	Connexion Holding NV		36
	Propertize BV	Grondexploitatie maatschappij Meerstad CV		
	Innovation Quarter	NV Rechterland		
	Saba Statia Cable System BV	ALTMAA		

JAAR	NIEUWE DEELNEMINGEN (aangegaan in JAAR)	VOLLEDIG AFGESTOTEN / GELIQUI- DEERD (in JAAR)	GEDEELTELIJK AFGESTOTEN (in JAAR)	AANTAL (per 31 december JAAR)
2014		Twinning KG Holding BV		35
2015	SNS Bank (via SNS Holding NV)		ABN AMRO Group NV	36
2016		Koninklijke Nederlandse Munt NV Propertize BV	ABN AMRO Group NV ASR Nederland NV	34
2017		ASR Nederland NV	ABN AMRO Group NV	33
2018				33
2019	Air France-KLM			34 ²

¹ In 2004 is afgesproken dat Holland Casino en Staatsloterij (thans Nederlandse Loterij) op dezelfde manier zullen worden behandeld en meetellen als staatsdeelnemingen.

² Per 15 oktober 2019.

Vraag 32

Wanneer was de portefeuille staats- en beleidsdeelnemingen het grootst? Hoeveel staats- en beleidsdeelnemingen had de staat destijds, hoeveel waarde vertegenwoordigde dit bezit? Hoe heeft de portefeuille zich vervolgens ontwikkeld?

Antwoord 32

De portefeuille staats- en beleidsdeelnemingen was in 1980 met 47 deelnemingen het grootst. De waarde van de totale portefeuille in 1980 bedroeg fl. 34 miljard⁵. Zie Tabel 2 voor de verdere ontwikkeling van de portefeuille.

Vraag 33

Kunt u een overzicht verstrekken van alle afgebouwde belangen in staats- en beleidsdeelnemingen sinds begin jaren tachtig?

Antwoord 33

Zie Tabel 2 voor een overzicht van alle deels of volledig afgebouwde belangen in staats- en beleidsdeelnemingen sinds 1980.

Vraag 34

Van welke staats- en beleidsdeelnemingen is het belang sinds de jaren tachtig afgebouwd tot nul? Kunt u aangeven in welke sectoren deze bedrijven actief waren? Welke waarde vertegenwoordigt dit tegenwoordig?

Antwoord 34

Sinds 1980 is van 71 staats- en beleidsdeelnemingen het belang afgebouwd tot nul. Zie Tabel 2 voor een overzicht van deze deelnemingen. Deze 71 ondernemingen waren in tal van sectoren actief, zoals de telecomsector, vervoerssector, de industrie en de bankensector. De huidige waarde van deze deelnemingen is niet te achterhalen, omdat veel van deze deelnemingen inmiddels niet meer in huidige vorm bestaan.

Vraag 35

Wat doet de staat als aandeelhouder met het dividend dat staatsdeelnemingen uitkeren?

Vraag 36

Wat doet de staat als aandeelhouder met het dividend dat staatsdeelnemingen uitkeren?

⁵ Miljoenennota 1983, pagina 201.

Antwoord 35 en 36

Het dividend dat staatsdeelnemingen uitkeren gaat naar de algemene middelen.

Vraag 37

Welk belang had Nederland in theorie kunnen opbouwen als alle uit staatsdeelnemingen afkomstige dividenden die de staat in deze kabinetsperiode ontvangt, zouden worden gebruikt om aandelen in geprivatiseerde staatsbedrijven te kopen?

Antwoord 37

Het dividend dat staatsdeelnemingen uitkeren is EMU-relevant en loopt mee onder het totale uitgavenplafond. De aankoop van ondernemingen is een financiële transactie en daarmee niet EMU-relevant. Dit betekent dat het dividend dus niet gebruikt kan worden om aandelen in geprivatiseerde staatsbedrijven te kopen.

Ter illustratie kan slechts een theoretische denkexercitie gedaan worden. Het is op dit moment niet duidelijk hoeveel dividend er van de staatsdeelnemingen zal worden ontvangen tijdens deze kabinetsperiode. Echter, als grove benadering voor het dividend dat de Staat tijdens deze kabinetsperiode mogelijk zal ontvangen kan het gemiddelde van afgelopen twee jaar worden genomen, en dat vervolgens vermenigvuldigd met vier (aantal jaren van een kabinetsperiode). In 2018 heeft de Staat € 826 miljoen dividend ontvangen, in 2017 heeft de Staat € 867 miljoen dividend ontvangen; gemiddeld € 847 miljoen. Hieruit volgt de schatting dat er € 3,39 miljard dividend in deze kabinetsperiode zal worden ontvangen. Ook de waardering van geprivatiseerde staatsbedrijven is niet eenduidig vast te stellen omdat daar een uitvoerige due diligence voor nodig is. Ter illustratie is gekeken naar de laatste volledige geprivatiseerde onderneming, ASR Nederland N.V., omdat die beursgenoteerd is en er dus een marktprijs voor de aandelen is. Met de geschatte dividendontvangsten van € 3,39 miljard kan momenteel, bij de huidige aandelenkoers van ca. € 33,- (26 september 2019) en een beurswaarde van € 4,67 miljard, een belang van 72,5% in ASR Nederland N.V. worden verkregen. Dit is echter geen voornemen van het kabinet.

Vraag 38

Welke belangen in bedrijven zijn deze kabinetsperiode door de regering aangegaan dan wel uitgebreid?

Antwoord 38

In deze kabinetsperiode heeft de staat een belang van 14% genomen in Air France-KLM.

Vraag 39

Hoeveel green bonds is Volksbank van plan uit te geven?

Antwoord 39

Ik heb van de Volksbank begrepen dat het totaalbedrag aan *Green Bonds* afhankelijk is van een aantal ontwikkelingen, waaronder de hypotheekproductie (van de merken) van de Volksbank. Naar verwachting zal het totaalbedrag aan Green Bonds van de Volksbank ultimo 2020 tenminste € 500 miljoen bedragen. De Volksbank heeft aangegeven de intentie te hebben om in 2020 alle *senior unsecured* transacties middels Green Bonds te doen.

Vraag 40

Is er een verklaring te geven voor de sterke afname van het gemiddelde uitkeringspercentage van dividend van 62% in 2017 naar 37% in 2018?

Antwoord 40

Het gemiddelde uitkeringspercentage wordt berekend door de totale dividenduitkering (inclusief het dividend voor medeaandeelhouders) van de deelnemingen te delen door de totale winst. De totale winst van de deelnemingen was in 2018 ruim 40% hoger dan in 2017, terwijl de totale dividenduitkering 5% lager was in 2018 vergeleken met 2017. Dit verschil in totale winst is grotendeels toe te schrijven aan de hogere winst van KLM in 2018 in vergelijking met 2017. Waar er in 2017 een negatief resultaat werd geboekt door een eenmalig effect van de herstructurering van de pensioenen, kwam het resultaat van KLM in 2018 uit op een winst van € 572 miljoen. Vanwege de hogere totale winst in en de lagere totale dividenduitkering valt het gemiddelde uitkeringspercentage in 2018 een stuk lager uit vergeleken met 2017.

Vraag 41

Op welke termijn wil het kabinet het aandeel in de Nederlandse Loterij afbouwen, aangezien het kabinet het aanbieden van kansspelen niet als een overheidstaak beschouwt?

Antwoord 41

De Nederlandse Loterij heeft de status van niet-permanente deelneming, zoals u in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 heeft kunnen lezen. Er is echter nog geen besluit genomen om de Nederlandse Loterij daadwerkelijk te privatiseren. De periode waarbinnen tot privatisering wordt overgegaan valt op dit moment niet te duiden. Een essentieel onderdeel voor deze afweging is hoe de loterijmarkt zal worden ingericht. De Minister voor Rechtsbescherming en de Staatssecretaris van Financiën hebben uw Kamer in dit kader op 5 juli 2019 een Kamerbrief gestuurd.⁶In deze brief worden de contouren geschetst voor de toekomstige ontwikkeling van het loterijstelsel. Ook wordt in deze brief een aantal vervolgonderzoeken aangekondigd. Op basis van de contouren en onderzoeksresultaten zal verder worden gewerkt aan een toekomstbestendig loterijstelsel.

Vraag 42

Waarom opent Holland Casino, voor het eerst in 14 jaar, een nieuwe vestiging (in Amsterdam West-Sloterdijk), terwijl het kabinet een nieuw privatiseringstraject aan het overwegen is voor Holland Casino?

Antwoord 42

Het investeringsbesluit voor een nieuwe vestiging in Amsterdam-West werd genomen in 2015. Een goede landelijke dekking en financieel levensvatbare vestigingen zijn van belang voor zowel het dienen van de publieke belangen die met Holland Casino zijn gemoeid (waaronder de kanalisatie naar legaal aanbod, tegengaan van kansspelverslaving en bescherming van de consument) als voor de continuïteit van de onderneming. Dit waren de belangrijkste overwegingen voor het openen van een nieuwe vestiging in Amsterdam-West, wat mogelijk werd door het vrijkomen van de vergunning voor Schiphol. Een eventuele privatisering neemt de noodzaak tot investeren niet weg, verstandige investeringen dragen juist bij aan de waarde en verkoopbaarheid van Holland Casino.

Vraag 43

Om welke reden heeft het kabinet nog niet besloten het belang in ABN AMRO af te bouwen? Wanneer denkt het kabinet dit te gaan doen?

Antwoord 43

Zie antwoord vraag 30.

⁶ Kamerstuk 24 557, nr. 152.

Vraag 44

Kunt u uitleggen waarom ABN AMRO in de ogen van het kabinet beter naar de markt kan worden gebracht?

Antwoord 44

De overheid heeft in 2008 ABN AMRO tegen aanzienlijke kosten aangekocht om de financiële stabiliteit zeker te stellen en de bank te redden en te behouden voor Nederland. Het heeft daarbij altijd voorop gestaan dat dit een tijdelijke noodmaatregel betrof en dat ABN AMRO op termijn weer zou worden verkocht.

Vraag 45

Is de evaluatie van BNG, NWB en TenneT inmiddels afgerond? Is daarbij een fusie tussen BNG en NWB aan de orde geweest? Wat is hiervan de uitkomst?

Antwoord 45

De evaluatie van BNG Bank en NWB is nog niet afgerond. Uw Kamer wordt over de uitkomst van de evaluatie in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2019 geïnformeerd.

De evaluatie van TenneT betrek ik in mijn visie op de toekomst van TenneT, die ik momenteel samen met de Minister van Economische Zaken en Klimaat uitwerk. In dat kader heb ik uw Kamer op 13 september 2019 een brief gestuurd waarin ik in ga op de rol van TenneT in de Noordwest-Europese elektriciteitsmarkt en op de voorwaarden voor invulling van de eigenvermogensbehoefte van TenneT⁷. Medio 2020 zal ik uw Kamer daarover opnieuw informeren.

Vraag 46

Welke staatsdeelnemingen hebben het afgelopen een nieuw lid van hun Raad van Bestuur of van hun Raad van Commissarissen benoemd? Hoeveel van de nieuwe leden van Raden van Bestuur en Raden van Commissarissen waren vrouw en hoeveel man?

Antwoord 46

Tabel 3 geeft een overzicht van de benoemingen in 2018 (exclusief herbenoemingen) bij de staatsdeelnemingen waar de Staat als aandeelhouder wezenlijke invloed heeft. Hieruit blijkt dat tien mannen en zeven vrouwen zijn benoemd.

Tabel 3: Benoemingen in 2018

Deelneming	Orgaan	M/V	Naam
BNG Bank	rvc	V	mw. M. van Elst
BNG Bank	directie/rvb	V	mw. G.J. Salden
COVRA	rvc	V	mw. F.E. Leene
COVRA	rvc	M	dhr. R.M.M. Fonville
FMO	directie/rvb	M	dhr. P.J. van Mierlo
FMO	rvc	V	mw. F. Karimi
Gasunie	rvc	M	dhr. A.S. Visser
Havenbedrijf Rotterdam	rvc	M	dhr. W.F. van Benten
NWB Bank	directie/rvb	V	mw. L.M.T. van Velden ¹
NWB Bank	directie/rvb	M	dhr. J.M. de Bruijne
Schiphol	directie/rvb	M	dhr. D.A. Benschop
Schiphol	rvc	V	mw. S.G. Brummelhuis
Schiphol	rvc	M	dhr. D. Collier
TenneT	directie/rvb	V	mw. M. van Beek
TenneT	rvc	M	dhr. A.F. van der Touw
UCN	rvc	M	dhr. J.M. Kroon

⁷ Kamerstuk 28 165, nr. 305.

Deelneming	Orgaan	M/V	Naam
UCN	rvc	M	dhr. M. Blacquièrre

¹ Mevrouw Van Velden was al lid van de directie van NWB Bank, maar is in 2018 benoemd tot voorzitter.

Vraag 47

Hoe vult u als aandeelhouder uw rol in ten aanzien van het vaststellen van het bezoldigingsbeleid?

Antwoord 47

De raad van commissarissen van een staatsdeelneming doet een voorstel voor het beloningsbeleid voor de raad van bestuur. Dat beloningsbeleid bevat bepalingen over onder andere de maximale beloning en de vertrekvergoeding. De Staat als aandeelhouder stemt pas in met dit voorstel als dit in lijn is met de uitgangspunten van het beloningskader dat de Staat hanteert voor staatsdeelnemingen. Een voorbeeld van een uitgangspunt is dat de variabele beloning maximaal twintig procent van het vaste salaris bedraagt. De Algemene Vergadering van Aandeelhouders stelt daarna het beloningsbeleid vast. Binnen dat beloningsbeleid bepaalt de raad van commissarissen van een staatsdeelneming hoe zij individuele bestuurders beloont.

Vraag 48

In 2018 heeft de Staat negentien investeringsvoorstellen goedgekeurd, kunt u aangegeven hoeveel investeringsvoorstellen zijn afgekeurd? Hoeveel van de afgekeurde voorstellen waren bedoeld voor binnenlandse investeringen? Hoeveel van de afgekeurde voorstellen waren bedoelde voor buitenlandse investeringen?

Antwoord 48

In 2018 heeft de Staat als aandeelhouder één investeringsvoorstel van een deelneming niet goedgekeurd, dit betrof een investering in het buitenland.

Hier wil ik aan toevoegen dat er een verschil is tussen de aan de aandeelhouder voorgelegde investeringen en alle investeringen die door de staatsdeelnemingen overwogen en met de aandeelhouder besproken zijn. Sommige investeringen worden niet formeel voorgelegd, bijvoorbeeld doordat de Staat in een vroeg stadium aangeeft dit niet te kunnen steunen, de deelneming zelf de conclusie trekt dat de investering niet bijdraagt aan het publiek belang of dat de risico's voor de Nederlandse activiteiten te groot zouden zijn. Door vroegtijdige betrokkenheid en het adequaat in acht nemen van het deelnemingenbeleid, wordt het aantal afgekeurde investeringsvoorstellen tot een minimum beperkt.

Vraag 49

Hoe wordt erop toegezien dat buitenlandse investeringen door Nederlandse staatsdeelnemingen het algemeen belang dienen? Hoe wordt voorkomen dat buitenlandse investeringen door (dochters van) staatsdeelnemingen ten koste gaan van een verbetering van de dienstverlening in Nederland?

Antwoord 49

Zie antwoord op vraag 29.

Vraag 50

Welke risicovrije voet wordt gebruikt voor de bepaling van het normrendement en aan de hand waarvan wordt de bèta per staatsdeelneming bepaald?

Antwoord 50

De staatsdeelnemingenportefeuille bestaat uit Nederlandse ondernemingen, waardoor de rente op Nederlandse staatsobligaties wordt aangehouden als inschatting voor de risicovrije rente. De bèta per staatsdeelneming wordt vastgesteld op basis van vergelijkbare beursgenoteerde ondernemingen. Op deze wijze kan er een inschatting worden gemaakt van het risicoprofiel van een specifieke staatsdeelneming.

Vraag 51

Met hoeveel is BNG Bank van plan om het kabinet financieel te ondersteunen? Hoeveel is BNG Bank van plan om te steken in de energietransitie?

Antwoord 51

De missie van BNG Bank is om de publieke sector in staat te stellen maatschappelijke doelstellingen te realiseren. Financiering van de energietransitie is in dit kader een belangrijk speerpunt van de bank. Dit doet zij onder meer door financiering aan te bieden voor alle looptijden tegen zo laag mogelijke prijzen. Over heel 2019 verwacht de bank € 10,7 miljard aan langlopende financieringsmiddelen te verstrekken, voor het overgrote deel in de vorm van balansfinanciering van decentrale overheden, corporaties en zorginstellingen, die hiermee hun duurzaamheidsambities kunnen realiseren. Daarbij komt nog de financiering die BNG Bank verstrekt voor specifieke energieprojecten; in het eerste halfjaar van 2019 heeft BNG Bank € 500 miljoen aan specifieke energieprojecten gefinancierd.

Vraag 52

In hoeverre liggen de tarieven van De BNG Bank N.V, die financiële dienstverlening verzorgt voor overheden en instellingen uit de semi-publieke sector, lager dan de tarieven die bij commerciële banken worden gehanteerd?

Antwoord 52

De markt waarin BNG Bank opereert is zeer competitief. Een sterke inkooppositie is dan ook cruciaal voor een succesvolle invulling van de missie van de bank (zie vraag 51). De bank beschikt over drie triple-A ratings (gelijk aan de Nederlandse Staat) en dat stelt haar in staat de benodigde financiering op de internationale financiële markten tegen gunstige voorwaarden op te nemen. Daarbij komt dat de bank niet streeft naar winstmaximalisatie. De mate waarin de bank erin slaagt om tegen zo laag mogelijke tarieven financiering aan te bieden, kan worden afgeleid uit het marktaandeel in de risicovrije kredietverlening (aan of onder garantie van overheden). In 2018 was dit marktaandeel 71%⁸.

Vraag 53

Hoe komt het dat COVRA verlies heeft geboekt? Hoe komt het dat het eigen vermogen 8 miljoen euro en het vreemd vermogen 247 miljoen euro bedraagt en op welke wijze is COVRA van plan om haar financiële positie in de toekomst te verbeteren?

Antwoord 53

Het vreemd vermogen van COVRA bestaat grotendeels uit voorzieningen (verplichtingen). De belangrijkste voorzieningen die COVRA heeft zijn de

⁸ Jaarverslag 2018 BNG Bank, p. 35.

verplichtingen voor toekomstige uitgaven voor de opslag en de eindberging van radioactief afval (de eindberging dient rond 2130 operationeel te zijn).

In 2018 heeft COVRA het doelrendement op de middelen voor langetermijnopslag en eindberging wederom niet gehaald door de lage rentestand. De aangroei van deze middelen blijft hierdoor al enige jaren achter bij de jaarlijkse oprenting van de voorzieningen met 4,3%; hierdoor loopt in 2018 een «renteverlies» van € 9,9 miljoen door de boeken. Op de operationele activiteiten (afgezien van de effecten van het achterblijvend rendement op de gespaarde financiële middelen) heeft COVRA wel een winst geboekt van € 7,3 miljoen, waardoor het normrendement op de operationele activiteiten wordt behaald. Onder de streep resteert een nettoverlies van € 2,6 miljoen. Het in 2018 geleden verlies komt ten laste van het eigen vermogen. Het negatieve eigen vermogen is dus het gevolg van een reeks jaren van lage rendementen op de middelen voor langetermijnopslag en eindberging.

In 2018 is het beleggingsstatuut goedgekeurd door de aandeelhouder en eind 2018 is gestart met de implementatie van het nieuwe beleggingsbeleid om op de lange termijn het rendement en de financiële positie van COVRA te verbeteren.

Vraag 54

Kunt u per regio aangeven hoeveel winst FMO met haar investeringen heeft geboekt?

Antwoord 54

FMO publiceert geen overzicht van de winst per regio. FMO publiceert daarentegen wel de inkomsten per regio. In Tabel 4 vindt u daarvan het overzicht. Dit betreft onder meer de rente-inkomsten, de dividendinkomsten en het resultaat op de «*private equity*-investeringen».

Tabel 4: Inkomsten FMO per regio (bedragen x € 1.000)

Afrika	Azië	Latijns-Amerika & de Caraïben	Europa en Centraal-Azië	Niet regio-specifiek	Totaal
74.368	90.962	27.928	14.414	78.387	286.059

Vraag 55

Hoe komt het dat het salaris van de CIO van FMO is verhoogd van 243.000 euro naar 325.000 euro?

Antwoord 55

De vaste beloning van de CIO van FMO bedroeg in 2017 € 243 duizend en in 2018 € 247 duizend. Deze verhoging is in lijn met het beloningsbeleid conform de CAO Banken. In het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2018 zijn bij het totale salaris voor 2018 (€ 247 duizend) van de (oud-) bestuurders van FMO per abuis de pensioenvergoeding (€ 58 duizend) en de overige vergoedingen (€ 21 duizend) opgeteld. Deze drie onderdelen tellen gezamenlijk op tot het opgenomen bedrag van afgerond € 325 duizend.

Vraag 56

Hoe komt het dat het salaris van de CRFO van FMO is verhoogd van 49.000 euro naar 277.000 euro?

Antwoord 56

De CRFO van FMO is op 15 oktober 2017 in dienst getreden en kreeg in 2017 haar jaarsalaris uitbetaald naar rato van de periode dat zij in functie was. Het salaris van de CRFO van FMO over 2018 is, behoudens de verhoging conform de CAO Banken, ongewijzigd ten opzichte van 2017 en is in lijn met het beloningsbeleid.

Vraag 57

Hoe valt te verklaren dat FMO minder winst heeft geboekt dan in 2017?

Antwoord 57

De belangrijkste reden voor de lagere winst in 2018 is het lagere resultaat op de verkoop van *private equity*-investeringen. In 2017 was dit € 153 mln. In 2018 was dit € 3,9 mln. negatief. Dit verschil wordt voor een groot deel verklaard doordat 2018 het eerste jaar was waarin FMO IFRS9 heeft toegepast. Hierdoor zijn de jaarcijfers 2018 minder goed vergelijkbaar met eerdere jaren. Het resultaat op de verkoop van de *private equity*-investeringen was € 91,2 mln. positief, maar hiervan was per 1 januari 2018 al € 95,2 mln. verwerkt in de boekwaarde op de balans. Het resultaat op de verkopen van deze investeringen was in 2018 daardoor € 3,9 mln. negatief.

Vraag 58

Welke concrete gevolgen heeft het kabinetsbeleid om de gaswinning in Groningen zo snel mogelijk af te bouwen voor de toekomstige operaties en investeringsportefeuille van de Gasunie? Zijn er in 2018 plannen geweest om meer dan één stikstoffabriek te bouwen?

Antwoord 58

Om de gaswinning uit Groningen zo snel als mogelijk te beëindigen zijn verschillende maatregelen in gang gezet. Eén van deze maatregelen is de bouw van de stikstoffabriek in Zuidbroek. Daarnaast zal Gasunie Transport Services (GTS) vanaf januari 2020 extra stikstof inkopen voor hun mengstation bij Wieringermeer en zal vanaf komend gasjaar 2019–2020 de inzet van de bestaande conversiecapaciteit verder geoptimaliseerd worden. De benutting van de stikstofinstallaties is nader toegelicht in de Kamerbrieven van 10 september 2019 en 17 juni 2019⁹.

Met het stoppen van de gaswinning in Groningen zal Nederland in toenemende mate gas uit het buitenland moeten importeren. Op dit moment wordt door Gasunie bezien in hoeverre de transportcapaciteit om gas uit het buitenland naar Nederland te brengen dient te worden verzaamd en in hoeverre aanvullende investeringen nodig zijn in bijvoorbeeld gasopslagen. Ook het Duitse gasnetwerk van Gasunie kan hieraan een bijdrage leveren. Dit zal ook nader worden onderzocht bij zowel het capaciteitsafbouwplan voor de beëindiging van de Groningen gaswinning en zal ook worden verkend door de hoogambtelijke taskforce die opgericht is met de overheden, netbeheerders en energietoezichthouders van Nederland, Frankrijk, Duitsland en België. Deze taskforce zal met name de ombouw van de laagcalorische markt in de betrokken landen monitoren en zal waar nodig aanvullende maatregelen identificeren¹⁰.

Vraag 59

Waarom is het salaris van de Directeur GTS van Gasunie gestegen van 76.000 euro naar 248.000 euro?

Antwoord 59

⁹ Kamerstuk 33 529, nrs. 660 en 678.

¹⁰ Kamerstuk 33 529, nr. 678.

De directeur van GTS is per september 2017 aangetreden. Zijn salaris was over dat jaar daarom naar rato van zijn dienstverband. 2018 was het eerste volledige jaar.

Vraag 60

Wat betekent de energietransitie voor de Gasunie? Hoeveel zal Gasunie extra investeren als gevolg hiervan?

Antwoord 60

De energietransitie is voor Gasunie een kans om de jarenlange opgebouwde kennis en ervaring met gasinfrastructuur in te zetten voor verschillende projecten. Denk hierbij voor de korte termijn aan de ontwikkeling van groen gas, warmtenetten en/of de aanleg voor de benodigde infrastructuur van Carbon Capture Storage (CCS). Op middellange termijn is waterstof een belangrijk speerpunt, want (delen van) het bestaande netwerk zijn opnieuw inzetbaar voor het transport van waterstof. De kansen voor Gasunie om zichzelf te herpositioneren zijn er dus en dat is ook het doel, daarenboven kan dat ook positieve effecten hebben op de werkgelegenheid in het noorden. De energietransitie is zich nog aan het uitkristalliseren, dat maakt het lastig om gefundeerde uitspraken te doen over de te verwachten omvang van de door Gasunie te realiseren investeringen in de energietransitie. Ook omdat Gasunie bij projecten veelal samenwerkt met andere (markt)partijen. De verwachting is dat Gasunie in de periode tot 2030 enkele miljarden zal investeren in de transitie.

Vraag 61

Zijn er voorbeelden voorhanden van concrete plannen die het Havenbedrijf Rotterdam heeft genomen om de ambitie van een reductie van de CO₂-uitstoot te realiseren?

Antwoord 61

Havenbedrijf Rotterdam heeft de ambitie om de CO₂-uitstoot in de haven substantieel terug te dringen, aansluitend bij de doelstellingen zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord. Havenbedrijf Rotterdam draagt op verschillende manieren bij aan tal van projecten die als doel hebben om de haven te verduurzamen en CO₂-uitstoot te reduceren. Een belangrijk voorbeeld van een project waaraan Havenbedrijf Rotterdam meewerkt is de ontwikkeling van een grootschalig warmtenet voor de levering van restwarmte uit de Rotterdamse haven aan woningen en tuinders in Zuid-Holland. Een ander groot project is Porthos (Port of Rotterdam CO₂ Transport Hub and Offshore Storage). Dit is een initiatief van onder andere Havenbedrijf Rotterdam voor de aanleg van een CO₂-leiding door het Rotterdamse havengebied naar een opslaglocatie voor CO₂ onder de Noordzee waarin CO₂ van de industrie wordt opgeslagen. Ook werkt Havenbedrijf Rotterdam met partners uit de industrie aan een Waste-2-Chemicals installatie. Deze installatie vormt niet-recycleerbaar afval om tot chemicaliën en biobrandstoffen en biedt zo een duurzaam alternatief voor afvalverbranding.

Vraag 62

Ziet de overheid het aanbieden van kansspelen in Holland Casino en het verdienen daaraan als een overheidstaak? Zijn er cijfers die onderbouwen in welke mate het aandeelhouderschap van de overheid in Holland Casino bijdraagt om kansspelverslaving tegen te gaan?

Antwoord 62

Holland Casino is sinds 2013 ingedeeld in de categorie niet-permanente deelnemingen. Voor deelnemingen in deze categorie ziet het kabinet in principe geen toegevoegde waarde (meer) van het aandeelhouderschap van de Staat. Middels de wijziging van de Wet op de kansspelen in

verband met de modernisering van het speelcasinoregime, zou de privatisering van Holland Casino geregeld worden. Dit wetsvoorstel is dit voorjaar, gelijktijdig met het wetsvoorstel Kansspelen op afstand, behandeld in de Eerste Kamer.

Het wetsvoorstel Kansspelen op afstand, waarmee online kansspelaanbod in Nederland wordt gereguleerd is inmiddels aangenomen. Over het wetsvoorstel Modernisering speelcasinoregime, waarin onder andere de privatisering van Holland Casino werd geregeld, verschilden de meningen in de Eerste Kamer. De wenselijkheid van de samenloop van beide wetsvoorstellen speelde daarbij een rol. Op 17 mei 2019 heeft de Minister voor Rechtsbescherming, mede namens de Staatssecretaris van Financiën, het voornemen aangekondigd om het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de kansspelen in verband met de modernisering van het speelcasinoregime in te trekken¹¹. Het kabinet is nog steeds van mening dat de publieke belangen rondom het kansspelbeleid (waaronder het voorkomen van kansspelverslaving) door wet- en regelgeving en strikt toezicht door de Kansspelautoriteit afdoende geborgd kunnen worden. Er zijn geen cijfers bekend die een verband leggen tussen staatsaandeelhouderschap en kansspelverslavingspreventie. Het heeft dan ook nog steeds de voorkeur om het aanbieden van landgebonden casinospelen in Nederland door private partijen te laten plaatsvinden in plaats van door een staatsdeelneming. Het kabinet gaat daarom opnieuw naar de tekentafel met het oog op het treffen van voorbereidingen voor een mogelijk nieuw privatiseringstraject. Holland Casino blijft daarmee voorlopig een niet-permanente deelneming.

Vraag 63

Hoe beoordeelt u het gegeven dat het variabele salaris van de president en CEO van KLM bijna even hoog is als zijn vaste salaris?

Antwoord 63

In het beloningskader dat de Staat hanteert voor bestuurders van staatsdeelnemingen is de variabele beloning maximaal twintig procent van het vaste salaris. De Nederlandse Staat heeft 5,92% van de aandelen in KLM. De invloed van de Staat op de beloning van het bestuur van KLM is daarom zeer beperkt.

Vraag 64

Kunt u aangeven voor welk bedrag aan leningen NIO in het verleden in totaal aan ontwikkelingslanden heeft verstrekt? Welk bedrag is er tot nu toe door de ontwikkelingslanden terugbetaald?

Antwoord 64

Op 17 november 2010 zijn de aandelen NIO door de Nederlandse Staat overgenomen van FMO. Ultimo 2010 was de waarde van de uitstaande leningenportefeuille € 641 mln. Sindsdien is door ontwikkelingslanden € 365 mln. afgelost en is in het kader van herstructurering van leningen € 4 mln. kwijtgescholden. Op 31 december 2018 was de resterende waarde van de uitstaande leningenportefeuille € 272 mln.

Vraag 65

Wat zijn de belangrijkste investeringen die hebben bijgedragen aan de over 2018 gerealiseerde verbetering van de operationele prestaties? En hoe verhouden de investeringen die nodig zijn geweest voor de prestatieverbetering zich tot het normrendement van NS?

Antwoord 65

¹¹ Kamerstuk 34 471, I.

NS heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het succesvol verbeteren van de operationele prestaties. Zo zijn er de afgelopen drie jaar 70.000 zitplaatsen bijgekomen met de ingebruikname van 81 gemoderniseerde dubbeldekkers en 272 nieuwe sprinters, zijn nieuwe stations (o.a. Eindhoven) en 5 Stationshuiskamers geopend en is de klantwaardering met een percentage van 86% (reizigers die een 7 of hoger geven) nog nooit zo hoog geweest als in 2018. Staatsdeelnemingen zijn verplicht investeringen boven het statutaire drempelbedrag ter goedkeuring voor te leggen aan mij als aandeelhouder. Iedere investering die staatsdeelnemingen aan mij voorleggen wordt uitgebreid getoetst. Zo wordt onder andere getoetst of de investering in lijn is met de strategie van de onderneming, hoeveel rendement er wordt verwacht en welke risico's de investering kent. In 2018 heb ik voor NS onder andere de vervolggorder van de Sprinter Nieuwe Generatie en de modernisering van 250 dubbeldekkertreinen goedgekeurd. Naast deze investeringen doet NS tal van andere investeringen onder het drempelbedrag die niet aan mij voorgelegd hoeven worden, maar wel bijdragen aan de verbetering van de operationele prestaties. Voorbeelden hiervan zijn diverse aanpassingen aan en modernisering van werkplaatsen om deze geschikt te maken voor instroom nieuw materieel en de landelijke uitrol van de ZitplaatsZoeker in de NS-app.

Vraag 66

Ziet u in de nog onzekere ordening op het Nederlandse spoor vanaf 2025 risico's voor staatsdeelneming NS? Zo ja, welke en op welke manier kan de aandeelhouder deze risico's mitigeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 66

In 2020 neemt het kabinet een integraal besluit over de ordening op het spoor. Eén van de elementen van dit besluit is de keuze of de nieuwe vervoerconcessie na 2024 voor het hoofdnet onderhands aan NS wordt gegund of wordt aanbesteed. De gevolgen voor NS zijn onzeker totdat het kabinet een besluit heeft genomen. Na de besluitvorming zal ik als aandeelhouder met NS in gesprek gaan over de gevolgen van dat besluit.

Vraag 67

Wat vindt de aandeelhouder van de uitspraak van de rechtbank Rotterdam, waarin het besluit van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) om aan de NS een mededingingsboete van 40.950.000 euro op te leggen, is vernietigd, omdat volgens de rechter niet overtuigend was bewezen dat NS een economische machtspositie heeft op het hoofdnet en dat de Mededingingswet niet was overtreden? Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over (het vervolg van) de beroepsprocedure?

Antwoord 67

Ik heb de Tweede Kamer op 20 september 2019¹² medegedeeld dat de ACM hoger beroep heeft ingesteld bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven en dat ik de Kamer op de hoogte zal stellen van de uitkomst zodra die bekend is. Zolang deze zaak in behandeling is, doe ik daar geen uitspraken over.

Vraag 68

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het rijden van de Fyra-treinen in Italië?

Antwoord 68

NS heeft in 2014 haar V-250 treinen verkocht aan AnsaldoBreda. In de overeenkomst tussen NS en AnsaldoBreda/Finmeccanica is bepaald dat,

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 865.

in het geval van een succesvolle doorverkoop, NS een vergoeding van € 3,5 miljoen per trein ontvangt bij verkoop van trein 7 tot en met 12. De treinen zijn doorverkocht aan de Italiaanse spoorvervoerder Trenitalia en in 2019 toegelaten op het Italiaanse spoor. Alle opschortende voorwaarden in het verkoopcontract tussen AnsaldoBreda en de koper (waar NS geen partij bij is) zijn voldaan. NS heeft in 2019 € 21 miljoen ontvangen van AnsaldoBreda.

Vraag 69

Hoeveel zijn de prijzen van een treinkaartje gestegen in de laatste tien jaar?

Antwoord 69

De prijzen van het treinkaartje bij NS zijn de afgelopen tien jaar gestegen met circa 23%, waarvan meer dan de helft betrekking heeft op een inflatiecorrectie. Het restant is te verklaren vanuit de hogere gebruiksvergoeding voor de infrastructuur en de BTW stijging van 6% naar 9%.

Tabel 5: Tariefstijging NS treinkaartje en inflatie (procentueel per jaar)

Jaar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tariefstijging NS	3,7%	1,6%	1,5%	2,2%	2,3%	3,4%	2,0%	2,0%	0,4%	1,2%	4,6%
Inflatie	1,2%	1,3%	2,3%	2,5%	2,5%	1,0%	0,6%	0,3%	1,4%	1,7%	

Vraag 70

Hoeveel zijn de autokosten (aanschaf, onderhoud, brandstof, parkeren, verzekeren en belastingen) gestegen in de afgelopen tien jaar? Indien de prijsstijging van een treinkaartje hoger was dan de stijging van de totale autokosten, was is hiervan de oorzaak?

Antwoord 70

Het CBS rapporteert dat de autokosten tussen 2009 en 2019 met 25% zijn gestegen. Bij de autokosten zijn de aanschaf, het onderhoud, brandstoffen, parkeren, de verzekering en de motorrijtuigenbelasting meegeteld. De prijzen voor het reizen met de trein lagen in juli 2019 gemiddeld eveneens bijna een kwart hoger dan in 2009.

Vraag 71

Ziet de NS het als een van haar kernactiviteiten om de trein betaalbaar en toegankelijk te maken of houden? Zo ja, hoe is dit terug te vinden in de strategie van de NS?

Antwoord 71

In haar strategie *Spoorslags Beter*¹³ omschrijft NS haar maatschappelijke doel als «het bieden van een hoogwaardig, betaalbaar en duurzaam openbaar vervoerproduct, dat bijdraagt aan de mobiliteit in Nederland.»

Vraag 72

Waarom is het salaris van de Directeur Commercie & Ontwikkeling van NS gestegen van 265.000 euro naar 361.000 euro?

Antwoord 72

Het salaris van de Directeur Commercie & Ontwikkeling van NS over 2018 is ongewijzigd ten opzichte van 2017 en is in lijn met het beloningsbeleid. De Directeur Commercie & Ontwikkeling van NS is op 1 april 2017 in dienst getreden en kreeg dat jaar zijn jaarsalaris uitbetaald naar rato van het aantal maanden dat hij in functie was.

¹³ https://www.ns.nl/binaries/_ht_1533651776032/content/assets/ns-nl/over-ons/strategiedocument-2016-spoorslags-beter.pdf

Vraag 73

Hoe stelt u zich als aandeelhouder op in de strijd die het grondpersoneel van Schiphol voert voor een beter salaris?

Antwoord 73

Schiphol is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering. Ik vind het van belang dat werkenden in Nederland een fatsoenlijke beloning ontvangen voor het werk dat zij verrichten en staatsdeelnemingen dienen zich dan ook bewust te zijn van hun maatschappelijke positie. Het is de verantwoordelijkheid van ondernemingen en werkgevers om met hun opdracht-nemers en werknemers de arbeidsvoorwaarden, waaronder het salaris, vorm te geven.

Vraag 74

Hoe zet u zich als aandeelhouder in om Schiphol minder CO₂ te laten uitstoten? Welk effect heeft dit tot dusver?

Antwoord 74

Schiphol is sinds 2012 klimaatneutraal en heeft de ambitie om in 2030 een zero waste en zero emission luchthaven te zijn. Schiphol is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering en heeft zelf de ambitie uitgesproken een zero waste en zero emission luchthaven in 2030 te verwezenlijken. In het jaarverslag van Schiphol valt te lezen dat Schiphol op schema ligt om dit doel te verwezenlijken. Tevens tracht Schiphol een leidende rol te pakken in de bredere luchtvaartsector om duurzaamheid voor de gehele sector te stimuleren. Dit betreft onder andere maatregelen, initiatieven en stimuleringen om CO₂uitstoot te reduceren. Het onderwerp komt aan de orde tijdens reguliere gesprekken met Schiphol. Ik ben verheugd dat Schiphol heeft aangegeven op schema te liggen.

Vraag 75

Waarom wordt SRH niet afgewikkeld door het NLFI? NLFI wikkelt toch ook het belang van RFS af?

Antwoord 75

Mijn voorganger heeft in zijn brief van 2 mei 2017 toegelicht waarom SRH van NLFI verplaatst werd naar het Ministerie van Financiën.¹⁴

Sinds de verplaatsing van SNS Bank N.V. (thans: de Volksbank N.V.) van SNS REAAL N.V. (thans: SRH) naar de staat per 30 september 2015 heeft SRH geen dochtervennootschappen meer. De naam van de vennootschap SNS REAAL is na de verplaatsing van de bank gewijzigd in SRH. SRH heeft geen economische activiteiten meer en wordt momenteel afgewikkeld. Aangezien SRH partij is in verschillende gerechtelijke procedures zal de afwikkeling naar verwachting nog enige tijd in beslag nemen.

NLFI geeft aan dat het beheer van de aandelen van SRH door NLFI niet langer aansluit bij de wettelijke en statutaire doelstelling van NLFI, aangezien SRH niet langer een financiële instelling is en de economische activiteiten van SRH inmiddels zijn afgebouwd. Bij SRH resteren uitsluitend juridische dossiers. Het Ministerie van Financiën is namens de staat betrokken bij een aantal van deze dossiers die verband houden met de nationalisatie van SNS REAAL N.V. en is derhalve al nauw betrokken bij de resterende werkzaamheden van SRH. Tegen deze achtergrond ligt een overdracht van SRH van NLFI naar het Ministerie van Financiën voor de hand.

¹⁴ Kamerstuk 33 532, nr. 71.

Op 22 mei 2019 heb ik u geïnformeerd over de situatie van RFS.¹⁵De situatie van SRH is niet volledig vergelijkbaar met die van RFS. Tot de uitkering van de aandelen Saudi British Bank aan NLF1 op 27 juni 2019 was er sprake van economische activiteiten in RFS. Na uitkering resteren geen materiële andere activa in RFS en zal het consortium afgewikkeld worden. In tegenstelling tot bij SRH is het niet de verwachting dat dit nog jaren zal duren en is er geen inhoudelijke relatie tussen RFS en het ministerie.

Vraag 76

Hoeveel green bonds heeft TenneT inmiddels uitgegeven?

Antwoord 76

TenneT heeft € 8,15 miljard aan groene financieringen uitstaan.

Vraag 77

Hoe staat het met de voortgang van het onderzoek naar de consequenties van de organisatiestructuur van TenneT en haar kapitaalbehoefte, gelet op de analyse waaraan TenneT in verband met de energietransitie werkt over haar rol binnen de Noordwest-Europese elektriciteitstransportmarkt?

Antwoord 77

Op 13 september 2019 heb ik, mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat, uw Kamer een brief¹⁶ gestuurd waarin wordt ingegaan op de uitkomsten van het onderzoek.

Vraag 78

Kunt u de 35 miljard euro uitsplitsen wat betreft de investeringsagenda van TenneT met betrekking tot de energietransitie?

Antwoord 78

Circa 80% van de investeringsagenda is direct of indirect gerelateerd aan de energietransitie.

Vraag 79

Hoe houdt de Staat als 1%-aandeelhouder zicht op kasstromen en vermogensoverdrachten naar de Franse moedermaatschappij? Wat is hierover afgesproken bij de verkoop van Hollandse Signaalapparaten door Philips?

Antwoord 79

Thales Nederland stelt ieder jaar de jaarrekening op overeenkomstig de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek. Hiermee wordt inzicht verschaft in de financiële gegevens van Thales Nederland. De Nederlandse Staat stelt jaarlijks de jaarrekening als medeaandeelhouder vast. Zoals gebruikelijk bij internationaal opererende bedrijven, worden kasoverschotten en -tekorten bij alle bedrijfsentiteiten van Thales geoptimaliseerd door cash- en liquiditeitsmanagement vanuit Thales S.A. Dit zorgt voor minder grote afhankelijkheid van externe financiering. De staat heeft geen inzage in de details van de private verkoop van Hollandse Signaalapparaten door Philips aan Thomson-CSF.

Vraag 80

Heeft de voorgenomen omvorming van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) gevolgen voor de aandeelhouder? Zo ja, wat zijn de gevolgen en hoe gaat de aandeelhouder daarmee om?

¹⁵ Kamerstuk 31 789, nr. 97.

¹⁶ Kamerstuk 28 165, nr. 305.

Antwoord 80

De Staat is enig aandeelhouder van ProRail BV. Namens de Staat oefent de Staatssecretaris van IenW deze bevoegdheden uit. Zo vindt twee keer per jaar een Algemene Vergadering van Aandeelhouders plaats. Als ProRail wordt omgevormd tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo) is er niet langer sprake van aandeelhouderschap maar draagt de eigenaar binnen de bestuurlijke driehoek van opdrachtgever-opdrachtnemer-eigenaar verantwoordelijkheid voor de continuïteit van de organisatie en de kwaliteit van de dienstverlening. Tot de zbo-vorming zal de aandeelhouder zijn bevoegdheden op grond van het Burgerlijk Wetboek en de statuten van ProRail volledig uitoefenen in samenspraak met de raad van bestuur en de raad van commissarissen van ProRail.