

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

II Reactie van de minister van Financiën en de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst

1. Inleiding

Met interesse hebben wij kennisgenomen van de vragen die door de verschillende fracties zijn gesteld voor het schriftelijk overleg staatsdeelnemingen. Hieronder vindt u de beantwoording van de vragen. De vragen uit de hoofdstukken 2 t/m 8 worden beantwoord door de minister van Financiën. Dit betreft de vragen over de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid en vragen over het MVO-beleid, TenneT, Gasunie, KLM, Schiphol, NS/Abellio en NLFI. De vragen uit hoofdstuk 9 over de kansspelaanbieders worden beantwoord door de staatssecretaris van Financiën - Fiscaliteit en Belastingdienst. In de beantwoording wordt de volgorde van het verslag aangehouden.

2. Contouren Nota Deelnemingenbeleid/MVO-beleid.

De leden van D66 vragen of kan worden toegelicht wat de verschillen zijn in de positieve impact op mens, maatschappij en milieu van bedrijven waarin de Staat een aandeelhouder ten opzichte van vergelijkbare bedrijven waarin de Staat geen aandelen bezit. De leden van D66 vragen ook naar 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).

Deelnemingen onderscheiden zich allereerst doordat zij een publiek belang borgen. Publieke belangen zijn maatschappelijke zaken waarvan de maatschappij ze belangrijk vindt, waarbij overheidsingrijpen nodig is om ze te borgen en wet- en regelgeving niet volstaat. Deelnemingen zetten zich bijvoorbeeld in voor de bereikbaarheid van Nederland, de leveringszekerheid van energie en de concurrentiekracht van de Nederlandse economie. Deelnemingen waarin de staat aandelen houdt leveren daardoor per definitie via hun kerntaken een positieve bijdrage aan de maatschappij. Bij vergelijkbare bedrijven waarin de staat geen aandelen bezit is dat geen gegeven.

Daarnaast wil ik dat deelnemingen zich onderscheiden doordat ze een voorbeeldrol pakken ten aanzien van MVO, waarbij de positieve impact op mens, maatschappij en milieu in de regel groter is dan voor vergelijkbare bedrijven geldt. In de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2022 (hierna: Nota 2022) is beschreven dat deelnemingen door middel van een analyse hun positie ten aanzien van voorlopers op MVO-gebied in hun sector zichtbaar maken. Dit onderzoek zal inzichtelijk maken of deelnemingen inderdaad een voorbeeldrol pakken en wat eventuele verschillen zijn ten aanzien van hun impact op mens, maatschappij en milieu t.o.v. vergelijkbare bedrijven waar de staat geen aandeelhouder in is. Hierover zal ik rapporteren in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen.

Bij ABN AMRO en de Volksbank voert NLFI het aandeelhouderschap uit. Net als de staat bij de reguliere staatsdeelnemingen voert NLFI een dialoog met beide banken over hun MVO-beleid. Ik zal NLFI in overweging geven of bovengenoemd onderzoek ook voor de tijdelijke financiële instellingen meerwaarde heeft en uitgevoerd kan worden zodat inzichtelijk kan worden gemaakt hoe ABN AMRO en de Volksbank ten opzichte van hun *peers* presteren.

De leden van D66 vragen daarnaast op welke manieren het actief aandeelhouderschap van de Staat op het gebied van het MVO-beleid sinds de vorige Nota Deelnemingenbeleid uit 2013 concreet vorm heeft gekregen.

In de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 (hierna: Nota 2013) kwam het begrip 'maatschappelijk verantwoord ondernemen' niet voor. In 2020 is een eerste aanzet voor het MVO-beleid gegeven. In dit beleid heeft de staat als aandeelhouder concrete verwachtingen geformuleerd ten aanzien van MVO. Van deelnemingen wordt verwacht dat zij een voorbeeldrol vervullen in hun sector ten aanzien van MVO en verschillende standaarden en raamwerken implementeren. Daarnaast vraagt de staat deelnemingen ambitieuze MVO-doelstellingen te formuleren. Daarover wordt gerapporteerd in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen. Met de ingang van dit beleid is de focus van de staat als

aandeelhouder verbreed en meer op MVO-aspecten komen te liggen. In de Nota 2022 is dit MVO-beleid verder doorontwikkeld. In de Nota 2022 is uitgewerkt dat de staat als aandeelhouder meer aandacht heeft voor MVO-aspecten in de reguliere aandeelhoudersbevoegdheden zoals de consultatie van de strategie en het beoordelen van investeringen. Daarnaast is nieuw ten opzichte van 2020 dat de staat onderzoek zal doen naar het ambitieniveau, de uitvoering en de behaalde resultaten ten aanzien van MVO aan de hand van een vergelijking met peers. Ook is de Science Based Targets Initiative (SBTi) geïntroduceerd in het beleid. Met behulp van het SBTi zullen de deelnemingen een wetenschappelijk onderbouwd reductiedoel stellen in lijn met het Akkoord van Parijs. De verwachte aansluiting bij de United Nations Global Compact (uit het beleid van 2020) is daarentegen komen te vervallen. Een belangrijke afweging hierbij was dat het MVO-beleid uitvoerbaar en overzichtelijk moet blijven. De SBTi is meer onderscheidend dan de United Nations Global Compact ten opzichte van de overige richtlijnen die deelnemingen dienen te implementeren, zoals de United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights en de OESO-richtlijnen. Als aandeelhouder zie ik nog steeds toegevoegde waarde in vrijwillige aansluiting bij de United Nations Global Compact, maar het is om bovengenoemde redenen geen vereiste meer vanuit het beleid. Concluderend, de staat als aandeelhouder heeft nu meer oog voor MVO-aspecten dan in 2013. Het thema staat regelmatig op de agenda in reguliere gesprekken tussen de staat als aandeelhouder en de deelnemingen, waar dat in 2013 nog niet het geval was.

De leden van de fractie van D66 vragen op welke manier Nederland, als aandeelhouder van KLM, invloed heeft uitgeoefend om het belang van spoedige terugbetaling van ticketgelden aan gedupeerde reizigers van het faillissement van D-Reizen te benadrukken.

Begin juli van dit jaar heb ik kennisgemaakt met de nieuwe CEO van KLM. Hierbij was ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat aanwezig. Wij hebben in dat gesprek aandacht gevraagd voor deze kwestie en gevraagd of KLM nogmaals naar de positie van de gedupeerde reizigers wil kijken. Vanuit KLM is aangegeven dat het een lastige kwestie is, omdat KLM de ticketgelden heeft terugbetaald aan D-Reizen en dat KLM dus dubbel zou vergoeden indien ze ook de gedupeerde reizigers de ticketgelden zouden terugbetalen. Tijdens het gesprek heeft KLM wel aangegeven er nogmaals naar te zullen kijken. Samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat blijf ik aandacht vragen voor deze kwestie.

Voorts vragen de leden van D66 of de minister kan toelichten op welke manier het kabinet invloed uitoefent op een staatsdeelneming om het MVO-beleid op het gewenste niveau te krijgen.

De staat stimuleert en stuurt deelnemingen op diverse manieren. De staat gaat met de deelnemingen het gesprek aan over MVO, bijvoorbeeld over de MVO-doelstellingen en de invulling van de strategie. Daarnaast gaat de staat met de deelnemingen onderzoek doen naar het ambitieniveau, de uitvoering en de behaalde resultaten ten aanzien van MVO aan de hand van een vergelijking met peers. Dit onderzoek is een belangrijke methode om meer inzicht te krijgen in het ambitieniveau en daar op te kunnen sturen. Tot slot rapporteert de staat in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen over de voortgang op de MVO-doelstellingen en de resultaten van het peeronderzoek. De verwachting is dat er van rapportage, en door bespreking daarvan met uw Kamer, eveneens een stimulerende en sturende werking uitgaat.

Voor het stimuleren van het behalen van emissiereductiedoelstellingen, verwacht de staat dat deelnemingen zich aansluiten bij het Science Based Targets initiative (SBTi).

De leden van de D66-fractie vragen op basis van welke criteria het aandeelhouderschap en de omvang van het aandeel van de Staat is beoordeeld bij de huidige staatsdeelnemingen.

In de Nota 2013 staan vier criteria die het kabinet gebruikte om te toetsen of een deelneming wordt aangegaan:

1. Nationaal publiek belang. Leidend is dat er sprake dient te zijn van een publiek belang op rijksniveau, dat niet louter met andere instrumenten zoals wet- en regelgeving, toezicht, subsidies of heffingen geborgd kan worden.

2. Welomschreven beleidsdoelstelling. Het publieke belang dient te zijn vertaald in een welomschreven beleidsdoelstelling, bij voorkeur vastgelegd in wet- en regelgeving.
3. Rendement. Een staatsdeelneming moet als vennootschap in staat zijn om een rendement te behalen op zijn producten of diensten, passend bij de risico's die met de ondernemingsactiviteiten gepaard gaan en waarbij de continuïteit van de onderneming wordt gewaarborgd.
4. Periodieke toetsing. Periodieke toetsing van het aandeelhouderschap in deelnemingen gedurende het aandeelhouderschap moet uitwijzen of de geformuleerde beleidsdoelstelling wordt behaald.

Uit de Beleidsdoorlichting Deelnemingenbeleid 2020¹ bleek dat de criteria 'nationaal publiek belang' en 'rendement' in de praktijk het zwaarst werden gewogen. De overige twee criteria ('welomschreven beleidsdoelstelling' en 'periodieke toetsing') waren vooral een uitvloeisel van de twee eerdergenoemde criteria. Over de omvang van het aandeel zijn geen overwegingen in de Nota 2013 opgenomen, dit is maatwerk. Uit de Beleidsdoorlichting blijkt dat voor het bepalen van de omvang primair wordt gekeken naar welke omvang van het aandeel voldoende is om het publieke belang te kunnen borgen. Factoren die verder in de afweging worden meegenomen zijn onder meer: de functie van het bedrijf in de Nederlandse maatschappij en economie, welke mate van risico gepaard gaat met de deelname en of het een reeds bestaand dan wel op te richten onderneming betreft.

In de Nota 2022 is een nieuw afwegingskader opgenomen. Daarbij is ook aandacht voor de omvang van het aandeel, de duur van het aandeelhouderschap en welk departement de rol van aandeelhouder vervult.

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?

In 2021 hebben 47 bestuurders werkzaam bij veertien staatsdeelnemingen en zes beleidsdeelnemingen meer verdiend dan de meestverdienende ambtenaar van het departement waar de deelneming onder valt.² Deze beloningsverschillen zijn de uitkomst van het door de staat gehanteerde beloningsbeleid voor bestuurders van staatsdeelnemingen.

Het beloningsbeleid moet deelnemingen in staat stellen om gekwalificeerde en deskundige bestuurders en commissarissen aan te trekken. In de periode 2015-2021 is het beloningsbeleid voor bestuurders van de staatsdeelnemingen herijkt.³ Daarbij is de volgende systematiek als hulpmiddel gebruikt: allereerst is de maximale beloning bepaald door te kijken naar welk deel van de activiteiten overwegend binnen publieke kaders en welk deel van de activiteiten overwegend binnen private kaders plaatsvindt. Vervolgens is voor het publieke deel de Wet normering topinkomens als referentie gebruikt en voor het private deel (maximaal) de mediaan van een private peergroup met vergelijkbare bedrijven.

De herijkingen hebben geleid tot een matiging van maximale beloningen en in sommige gevallen tot een gelijkblijvende beloning. Het kabinet vindt de huidige beloningsniveaus passend en is van mening dat de herijking van het beloningsbeleid voor de raden van bestuur de afgelopen periode voor de staatsdeelnemingen tot de gewenste uitkomst heeft geleid: beloningsmaxima die deelnemingen in staat stellen geschikte bestuurders te vinden en die maatschappelijk verantwoord zijn.

¹ Kamerstukken II, 2020–2021, 31 935, nr. 67.

² Onder verwijzing naar artikel 383 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek maakt Thales alleen de gezamenlijke beloningen van het bestuur bekend, daarom is de bestuurder van Thales in deze telling niet meegenomen. Ook de beloningen van de bestuurders van ABN AMRO en Volksbank zijn niet meegenomen aangezien deze onder beheer van NLFI vallen.

³ Daarmee doelt het kabinet op herijkingen in de periode 2015-2021 bij staatsdeelnemingen waarbij de staat als aandeelhouder doorslaggevende zeggenschap heeft, zoals bij Havenbedrijf Rotterdam (waar sprake is van joint control), dan wel de grootste minderheidsaandeelhouder is (zoals bij NWB Bank). Deze herijking heeft bij een aantal staatsdeelnemingen niet plaatsgevonden vanwege het geringe aandelenbelang van de staat (Air France-KLM, KLM en Thales) of het bijzondere karakter van die deelnemingen (ABN AMRO en Volksbank, in beheer bij NLFI).

De leden van de SP-fractie vragen een totaaloverzicht van de structurele werkzaamheden die door staatsdeelnemingen worden uitbesteed. Ook vragen zij of NS zijn schoonmaakwerkzaamheden heeft geregeld via uitzendbureaus en welke arbeidsvoorwaarden gelden voor de schoonmakers die de treinen en gebouwen van NS schoonmaken, en of schoonmakers in vaste dienst zouden moeten komen van NS. Deze leden vragen of ik hun opvatting deel dat het uitbesteden van structureel werk aan onderaannemers ongewenst is en dat structurele werkzaamheden moeten worden beloond met vaste contracten tegen een leefbaar uurloon van 15 euro. Tot slot vragen de leden om een overzicht van de beroepsgroepen die direct of indirect werkzaam zijn voor staatsdeelnemingen waarvoor een uurloon van minimaal 15 euro nog geen realiteit is.

De keuze voor het al dan niet uitbesteden van werkzaamheden is een bedrijfsmatige afweging, waar het bestuur van de deelneming verantwoordelijk voor is. Als aandeelhouder beschik ik niet over informatie over welke werkzaamheden deelnemingen zelf uitvoeren of uitbesteden. Dat geldt eveneens voor het uurloon van het eigen en ingehuurd personeel van de deelnemingen. Dit betreft bovendien vaak (bedrijfs)vertrouwelijke informatie.

Binnen de mogelijkheden die ik als aandeelhouder heb, vraag ik echter van de deelnemingen een voorbeeldrol te vervullen op het gebied van MVO. Binnen MVO komen onder andere aspecten terug die zich richten op goed werkgeverschap richting werknemers.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe de huidige deelnemingen binnen het afwegingskader voor het aangaan en afstoten van deelnemingen vallen.

Het kabinet gaat het afwegingskader gebruiken om af te wegen of voor het borgen van een publiek belang aandeelhouderschap door de staat het juiste instrument is. Dat afwegingskader wordt toegepast voor zowel het aangaan als afstoten van deelnemingen. Voor iedere deelneming in de huidige portefeuille wordt minimaal een keer per zeven jaar geëvalueerd of het aandeelhouderschap van de staat nog van toegevoegde waarde is voor het borgen van het publiek belang. Uit die evaluaties moet blijken of de deelneming nog past binnen het afwegingskader. De evaluaties zal ik jaarlijks met uw Kamer delen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen daarnaast of ik voornemens ben nieuwe staatsdeelnemingen aan te gaan en het aantal staatsdeelnemingen te doen stijgen en zo ja, aan welke terreinen ik hierbij denk. Ook constateren zij dat de nieuwe Nota een breuk met het verleden is. Zij vragen per deelneming toe te lichten op welke manier de strategische agenda verandert en wat de implicatie van de Nota is.

De Nota 2022 continueert het beleid om terughoudend te zijn bij het aangaan van deelnemingen. Voor een dergelijk ingrijpende vorm van overheidsingrijpen moeten aantoonbaar dringende redenen zijn. Dat wordt per situatie bekeken, aan de hand van het afwegingskader aangaan en afstoten van een deelneming. De Nota bevat dan ook geen algemene lijn om het aantal deelnemingen toe of af te laten nemen.

De strategische agenda per deelneming verandert niet per definitie door de Nota 2022. De strategie van de onderneming is immers een verantwoordelijkheid van de deelneming zelf. Wat wel verandert door de Nota, is de mate van betrokkenheid die ik als aandeelhouder heb bij de strategie. Meer dan voorheen, wil ik betrokken zijn bij de strategie van deelnemingen om er zorg voor te dragen dat de koers die de onderneming kiest in lijn is met het publieke belang. Daartoe dient de strategie financieel goed onderbouwd te zijn en aandacht te besteden aan een maatschappelijk verantwoorde uitvoering daarvan.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat de overheid op het gebied van de energietransitie en klimaatdoelstellingen sturender zou moeten optreden en het instrument staatsdeelnemingen daarvoor volledig zou moeten inzetten. Zij vragen of ik dit standpunt deel en hoe ik dit in de praktijk wil brengen.

De energietransitie en klimaatdoelstellingen zijn belangrijke speerpunten voor dit kabinet. De energie- en klimaattransitie wordt specifiek genoemd als ontwikkeling in de Nota 2022, omdat deze ontwikkeling nu al zichtbaar effect heeft op het deelnemingenbeleid. Zo neemt het aantal investeringen door deelnemingen als TenneT en Gasunie steeds verder toe om de energietransitie te kunnen realiseren. Het inzetten van het aandeelhouderschap van de

staat kan een mogelijkheid zijn om bij te dragen aan de energietransitie en klimaatdoelstellingen. Het kabinet zal per situatie bekijken in hoeverre aandeelhouderschap het juiste instrument is om het publieke belang te borgen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen daarnaast of het actieve aandeelhouderschap anders is dan in de afgelopen jaren, en zo ja, wat dit in de praktijk betekent.

Het actieve aandeelhouderschap is op onderdelen aangescherpt, waarbij het publieke belang nog centraler komt te staan. Ik vraag veel van de deelnemingen, binnen de mogelijkheden die ik als aandeelhouder heb. Dat vind ik ook terecht, want het gaat hier om bedrijven die van groot belang zijn voor ons land. Daar heb ik me uiteraard wel te verhouden tot de vennootschapsrechtelijke kaders. De aanscherping van het actieve aandeelhouderschap is onder andere terug te zien bij de strategie van deelnemingen: als aandeelhouder wil ik daar nauwer bij betrokken worden en zal ik de deelnemingen meegeven welke aspecten de staat van belang vindt in de strategie voor de betreffende deelneming. Ook verwacht ik van deelnemingen een voorbeeldrol, bijvoorbeeld ten aanzien van MVO en brede diversiteit.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de minister het ermee is eens dat de SDG's alleen kunnen werken als ze allemaal tegelijk in acht worden genomen? En zo ja, of de minister bereid is om een integraal MVO-beeld verplicht te stellen in rapportages, om greenwashing tegen te gaan.

De staat verwacht van de deelnemingen dat ze in de hele breedte van de bedrijfsvoering hoge MVO-standaarden hanteren. Steeds meer deelnemingen rapporteren ook over een waardecreatiemodel, waarin vele verschillende MVO-aspecten samenkomen. Gezien de komst van de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), toekomstige nationale IMVO-wetgeving en de Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), vind ik het op dit moment niet wenselijk om vanuit het aandeelhouderschap losstaande rapportage-eisen aan deelnemingen op te leggen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen in het kader van MVO rapportage naar de term 'deelnemingen'. Worden hier nog steeds alleen de staatsdeelnemingen bedoeld of betekent dit dat het MVO-rapportagebeleid vanaf het volgende jaarverslag ook geldt voor beleidsdeelnemingen?

In de Nota 2022 is beschreven dat de staat als aandeelhouder rapporteert over MVO in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen. Dit geldt voor zowel staats- als beleidsdeelnemingen. Als aandeelhouder van staatsdeelnemingen zie ik toe op de uitvoering van het beleid voor zover het staatsdeelnemingen betreft. Voor beleidsdeelnemingen geldt dat deze verantwoordelijkheid is belegd bij de beleidsverantwoordelijke minister. Ik zal de departementen die aandeelhouder zijn van de beleidsdeelnemingen verzoeken om over MVO dezelfde informatie aan te leveren voor het jaarverslag als staatsdeelnemingen.

3. TenneT

De leden van de VVD-fractie constateren 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. Zij vragen toe te lichten hoe deze benodigde investeringsomvang is berekend en welk deel van de reeds aangekondigde investeringen in Nederland en welk deel in Duitsland is gepland. De leden van de SGP-fractie vragen welke rol het kabinet voor zichzelf als aandeelhouder van TenneT ziet om de geconstateerde discrepantie op te lossen.

Het klopt dat TenneT verwacht in de periode 2022-2031 minimaal € 60 miljard te kunnen investeren in het Nederlandse en Duitse elektriciteitsnet, terwijl TenneT tegelijkertijd heeft berekend dat de projecten voortkomend uit de politieke ambities tot 2030 tot investeringen van ongeveer € 90 miljard zouden leiden. Dit laatste bedrag (€ 90 miljard) is door TenneT berekend op basis van een zogenaamde *bottom-up* analyse van de benodigde investeringen gebaseerd op onder meer het Ontwerpinvesteringsplan Net op Land 2022-2031, het Duitse *Netzentwicklungsplan 2035* en de Verkenning Aanlanding Wind op Zee 2030. De investeringsagenda van TenneT bestaat voor circa 40% uit investeringen in Nederland en voor circa 60% uit investeringen in Duitsland.

Zoals bekend⁴, komt de gesignaleerde discrepantie voort uit het feit dat TenneT als gevolg van politieke klimaatambities het aantal projecten dat het moet realiseren ieder jaar ziet toenemen, terwijl het tijdsbestek waarbinnen deze projecten moeten worden opgeleverd, verkort wordt. Vanwege de lange doorlooptijden van vergunningentrajecten en de huidige schaarste op de arbeidsmarkt voor technisch personeel en de grondstoffenmarkt, zorgt de energietransitie voor een enorme opgave voor de TenneT-organisatie en de achterliggende keten van aannemers, leveranciers en andere industriële dienstverleners.

Uiteraard spant TenneT zich dagelijks in om een zo groot mogelijk aantal investeringen binnen het gewenste tijdspad uit te kunnen voeren. Het aantrekken van personeel en de beschikbaarheid van grondstoffen is dan ook een terugkerend onderwerp in mijn reguliere gesprekken met het bestuur van de onderneming. Daarnaast treft de minister van Klimaat en Energie verschillende maatregelen om de TenneT en de andere netbeheerders te faciliteren in een snelle ruimtelijke inpassing van de energie-infrastructuur. Zo is er bijvoorbeeld fors geïnvesteerd in de vergroting van de slagkracht van de Rijkscoördinatieregeling. Tegelijkertijd is de realiteit ook dat de discrepantie waarschijnlijk niet geheel weggenomen kan worden. Daarom heb ik de onderneming gevraagd de dialoog te intensiveren met de beleidsverantwoordelijke ministeries in Nederland en Duitsland over de potentiële consequenties en risico's hiervan voor de algehele doorloop van de energietransitie. Zo spreekt de minister voor Klimaat en Energie momenteel met o.a. TenneT over een algemeen prioriteringskader voor projecten in het kader van de energietransitie.

De leden van de VVD-fractie vragen 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.

TenneT investeert fors in het elektriciteitsnet in Noord-Brabant en Limburg en zal dit de komende jaren ook blijven doen. Daarnaast voert TenneT momenteel een congestiemanagementonderzoek uit voor deze provincies, waarvan de resultaten in september verwacht worden. Door het toepassen van congestiemanagement kunnen pieken in de vraag naar transportcapaciteit tegen een vergoeding worden verlaagd waardoor er meer ruimte ontstaat op het desbetreffende net en daarmee enige verlichting kan worden geboden. Helaas verwacht het kabinet dat ondanks deze acties de situatie van transport schaarste voorlopig nog zal blijven bestaan en ook in meerdere andere delen van Nederland zal optreden. Er lopen reeds voor andere regio's congestiemanagement onderzoeken. Naast de definitieve oplossing voor de transport schaarste via een groot uitbreidingsinvesteringsprogramma van TenneT en de regionale netbeheerders wordt in de tussentijd gewerkt aan het slimmer en optimaler gebruik van het bestaande net zoals toepassing en verbetering van congestiemanagement en andere maatregelen. De mate waarin dit verlichting kan bieden verschilt per deelgebied.

De leden van de VVD-fractie vragen toe te lichten wat de status is van de gesprekken met de Duitse overheid over eigenvermogensbehoefte voor het Duitse deel van TenneT.

Op 19 april 2022 heb ik uw Kamer gemeld dat ik nog in gesprek met TenneT ben over de hoogte van de kapitaalbehoefte voor de Nederlandse en Duitse activiteiten en heb ik toegezegd uw Kamer daar in de zomer nader over te informeren. Ook zou ik u informeren over de voortgang rond de gesprekken over de invulling van de eigen vermogen behoefte voor het Duitse deel van TenneT.

De gesprekken over de laatste inschattingen van de kapitaalbehoefte van het Duitse deel van TenneT lopen nog. Parallel daaraan voert de Nederlandse staat verkennende gesprekken met de Duitse staat over de invulling van de Duitse kapitaalbehoefte. Zodra de gesprekken concreet worden, zal ik uw kamer daarover nader informeren.

Voor wat betreft de kapitaalbehoefte van het Nederlandse deel van TenneT heeft TenneT inmiddels al wel haar inschattingen van de kapitaalbehoefte geactualiseerd. Zoals ook de vorige keren het geval was, is hierbij het uitgangspunt geweest dat TenneT haar A-/A3 credit rating behoudt. De Nederlandse staat heeft de inschattingen van TenneT laten

⁴ Kamerstukken II 2021/2022, 28 165, nr. 369

toetsen door een externe adviseur. Uit deze nieuwe inschattingen volgt dat de kapitaalbehoefte voor het Nederlandse deel van TenneT fors is gestegen van € 4,25 mld. voor de periode 2021 tot en met 2030⁵ naar € 9,3 mld. voor de periode 2022 tot en met 2031.

De stijging van de 10-jaars kapitaalbehoefte van de Nederlandse activiteiten heeft verschillende oorzaken. Uit de gevalideerde berekeningen van TenneT blijkt dat een groot deel van de stijging wordt veroorzaakt door de inpassing van meerdere, nieuwe projecten die volgen uit het coalitieakkoord, zoals bijvoorbeeld de aansluiting van extra windenergie op zee. Daarnaast leiden ook de gestegen prijzen tot een toename van de vermogensbehoefte. Daarentegen heeft de nieuwe (tarief)reguleringssystematiek van de ACM voor de periode 2022-2026 juist een licht dempend effect op de kapitaalbehoefte gehad.

De hierboven genoemde omvang van de kapitaalbehoefte van het Nederlandse deel betreft een schatting van TenneT. Externe ontwikkelingen, zoals prijsstijgingen, beleidskeuzes of andere beslissingen kunnen grote impact hebben op deze schattingen, zeker op de langere termijn. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om beleidsbeslissingen op het gebied van de energietransitie, energiewetgeving of nieuwe regulering van de ACM. Dit geldt overigens ook voor de Duitse kapitaalbehoefte, die TenneT momenteel nog actualiseert.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de ingeschatte jaarlijkse eigen vermogen behoefte voor het Nederlandse deel van TenneT voor komende jaren.

Periode	2022	2023	2024	2025
Bedrag (in mln. euro)	1.230	1.822	556	1.414

Ik zal uw Kamer bij Miljoenennota nader informeren over de budgettaire verwerking van de stijging van de eigen vermogen behoefte van TenneT voor de Nederlandse activiteiten voor de komende jaren.

4. 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.

De huidige LNG-importcapaciteit is 12 miljard m³ (bcm) gas per jaar, deze capaciteit is volledig gerealiseerd bij de GATE-terminal op de Maasvlakte. Op 22 april 2022 heeft de minister voor Klimaat en Energie kenbaar gemaakt dat Gasunie alles in werk zal stellen om de capaciteit van deze terminal nog dit jaar te verhogen naar een maximum van 16 bcm per jaar bij een volledige jaarinzet. Deze additionele 4 bcm zal dit najaar beschikbaar zijn.

Tegelijkertijd werkt Gasunie aan de realisatie van een nieuwe, tijdelijke LNG-terminal in de Eemshaven. Dit najaar zal in de Eemshaven voor een periode van vijf jaar 8 bcm aan nieuwe LNG-importcapaciteit worden gerealiseerd, met behulp van twee drijvende LNG-installaties. De volledige importcapaciteit van deze installaties is inmiddels gecontracteerd door marktpartijen. De twee drijvende installaties zullen begin september aanmeren, waarna de werkzaamheden starten om deze te koppelen aan het netwerk van Gasunie.

De totale Nederlandse LNG-importcapaciteit komt daarmee eind dit jaar op 24 bcm per jaar, een verdubbeling van de huidige capaciteit. Ter vergelijking: de totale Nederlandse gasbehoefte is circa 41 bcm per jaar. De 24 bcm wordt overigens niet volledig in Nederland afgenomen. Een gedeelte wordt geëxporteerd naar andere Europese landen. Zodoende levert de uitbreiding van de LNG-importcapaciteit een bijdrage aan de leveringszekerheid van heel Europa.

Zoals de minister voor Klimaat en Energie op 21 juli 2022⁶ heeft aangegeven in de Kamerbrief over Nord Stream 1 is de verwachting dat de Nederlandse leveringszekerheid de komende tijd niet in gevaar komt. Eén van de aannames die hieraan ten grondslag ligt is

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 28 165, nr. 369.

⁶ Kamerstukken II, 2021/2022, 29023, nr. 337

dat de volledige 24 bcm LNG-importcapaciteit wordt benut. De uitbreiding van de LNG-capaciteit speelt dus een belangrijke rol in het onafhankelijk worden van Russisch gas.

Tegelijkertijd is belangrijk om te noemen dat de onafhankelijkheid van Russisch gas niet verzekerd kan worden enkel door het uitbreiden van de LNG-importcapaciteit. Er dient vervolgens ook genoeg aanbod en aanvoer te zijn van LNG. Daarnaast is het belangrijk om dit vraagstuk in breder perspectief te zien. Nederland is onderdeel van een geïntegreerde Noordwest-Europese energiemarkt. Nederland heeft er baat bij dat de leveringszekerheid in omringende landen eveneens geborgd wordt, onder andere vanwege economische effecten in het geval van afschakeling en Europese solidariteitsafspraken in het geval van zeer omvangrijke gastekorten.

5. KLM en Schiphol

De leden van de VVD-fractie vragen of het gesprek met de nieuwe CEO van KLM over de naleving en afwikkeling van het steunpakket reeds heeft plaatsgevonden en wat hiervan de uitkomsten waren.

Begin juli van dit jaar heb ik kennisgemaakt met de nieuwe CEO van KLM. Hierbij was ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat aanwezig. In dit gesprek heb ik benadrukt dat KLM de gemaakte afspraken moet nakomen. KLM heeft aangegeven dat de gewijzigde omstandigheden (zoals de krappe arbeidsmarkt) tot knelpunten in de naleving van de meer bedrijfseconomische steunvoorwaarden leidt. KLM zal dit de komende tijd met een onderbouwing inzichtelijk maken.

Uitgangspunt blijft, zowel voor de Nederlandse staat als KLM, dat de afspraken worden nageleefd en dat daarmee een verbetering van de concurrentiepositie noodzakelijk blijft. In het licht van dit uitgangspunt zullen de door KLM aangevoerde knelpunten worden gezien.

De leden van de VVD-fractie vragen of ik in gesprek ben met Schiphol over de vraag hoe de chaotische toestanden op de luchthaven van de afgelopen maanden structureel worden opgelost en voorkomen.

Samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat ben ik doorlopend in gesprek met de onderneming. In deze gesprekken sturen wij aan op een evaluatie van de ontstane problemen die uiteindelijk zal moeten leiden tot een structurele oplossing.⁷ In lijn met de motie-Alkaya⁸ heb ik Schiphol opgeroepen ook het in- en uitbestedingsvraagstuk te bekijken.

De leden van de PVV-fractie lezen dat de staatsagent heeft geconcludeerd 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 beëindigd. De leden van de PVV-fractie willen concreet weten welke specifieke verbeteringen we kunnen verwachten en op welke termijn deze zullen plaatsvinden.

Het is aan KLM om de komende periode de maatregelen te nemen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan bovengenoemde steunmaatregelen en daaraan verdere invulling te geven. De staatsagent houdt daar namens de Nederlandse staat toezicht op. De staatsagent zal na de zomer met een nieuwe rapportage komen. In de tussentijd zal het kabinet bij KLM blijven aandringen op naleving van de steunvoorwaarden. Eventuele knelpunten in de naleving van de steunvoorwaarden die door KLM worden aangevoerd zullen met KLM worden besproken.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de eerdergenoemde steunvoorwaarden opwegen tegen het gegeven dat ze eventueel negatief kunnen uitpakken voor het herstellvermogen van KLM?

Uitgangspunt voor zowel de Nederlandse staat als KLM is dat KLM de voorwaarden naleeft.

KLM heeft evenwel aangegeven in de naleving van bepaalde steunvoorwaarden (bijvoorbeeld inzake de arbeidsvoorwaardelijke bijdrage door de arbeidsmarkt krapte)

⁷ Kamerstukken II, 2021-2022, Aanhangsel van de Handelingen 3321.

⁸ Kamerstukken II, 2021-2022, 36 108, nr. 10.

knelpunten te ervaren. KLM is gevraagd om deze knelpunten te onderbouwen en inzichtelijk te maken. Deze knelpunten zullen vervolgens worden besproken.

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. Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie hoe de minister het gegeven beoordeelt dat een tweede topman in een week tijd bij KLM is vertrokken.

De operationeel directeur was sinds 1990 werkzaam bij KLM en heeft bekend gemaakt graag een nieuwe uitdaging aan te willen gaan en zijn carrière voort te willen zetten bij British Airways. Dit is een besluit van de bestuurder zelf geweest. Het is de taak van de raad van commissarissen van KLM om een opvolger te vinden. Per 1 september jl. is Maarten Stienen de nieuwe operationeel directeur van KLM.

De leden van de SP-fractie zijn erg benieuwd hoe de minister uitvoering gaat geven aan de motie-Alkaya (Kamerstuk 36108, nr. 9) die de overheid oproept om zich als aandeelhouder in te spannen voor betere arbeidsvoorwaarden bij KLM.

Het is primair aan de deelnemingen, waaronder KLM, om de arbeidsvoorwaarden binnen de organisatie op een acceptabele wijze vorm te geven. Zoals aangegeven in de Kamerbrief over de Nota 2022 zal ik evenwel, in lijn met de motie Alkaya, de deelnemingen hier nadrukkelijk op blijven bevragen en verwacht ik ook hier van deelnemingen een voorbeeldrol.

Specifiek inzake KLM heeft het ministerie van Financiën de afgelopen periode in verschillende gesprekken met KLM benadrukt dat binnen de voorwaarden zoals die zijn afgesproken in het steunpakket en het uitgangspunt dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen, er ruimte is voor de verhoging van de lonen van bepaalde doelgroepen.

Onlangs heeft KLM met de vakbonden een nieuwe CAO voor het grondpersoneel afgesproken waarin betere arbeidsvoorwaarden en een salarisverhoging zijn afgesproken. Daarbij is voor het grondpersoneel in de minst verdienende functiegroepen een aanvullende verhoging overeengekomen.

De leden van de SP-fractie stellen dat krimp op Schiphol niet dient te worden opgevangen met rijksbijdragen die regionale luchthavens stimuleren. Zij vragen vanuit die optiek of de Schiphol Group voornemens is om te investeren in Maastricht Aachen Airport.

Schiphol en Maastricht Aachen Airport (MAA) verkennen na het positieve besluit van de Provincie Limburg nog altijd de mogelijkheden voor een intensievere samenwerking tussen beide luchthavens. Een van de scenario's die beide partijen bespreken is een samenwerking in onder andere de exploitatie, commercie en vastgoedontwikkeling, maar ook een participatie in MAA ligt op tafel. Voor een deelname heeft Schiphol verschillende voorwaarden met MAA en de Provincie Limburg gedeeld, waaronder het vereiste van een sluitende business case. Naar aanleiding van het besluit van de provinciale staten van Limburg om MAA open te houden, past MAA momenteel haar business case aan. Op basis daarvan, zal Schiphol beoordelen of een investering in de Limburgse luchthaven opportuun is.

Overigens is de verkenning in december 2021 gestart op initiatief van MAA en staat deze dus geheel los van het kabinetsbesluit om het aantal vliegbewegingen op Schiphol te reduceren. Voor de volledigheid merk ik bovendien op dat ik een eventuele investering van Schiphol in een regionale luchthaven niet als een rijksbijdrage zie. Schiphol is zelf verantwoordelijk voor dit soort financiële beslissingen. Als aandeelhouder sta ik hierbij op afstand. Enkel indien de samenwerking tussen Schiphol en MAA leidt tot een investering die de drempelwaarde van EUR 200 miljoen overstijgt dient Schiphol goedkeuring aan haar aandeelhouders te vragen.

De leden van de SP-fractie vragen of het klopt dat de reductie-eisen ten aanzien van beloningen die vanuit de overheid zijn gesteld aan KLM-medewerkers met de ILO-uitspraak onrechtmatig zijn en daarmee niet gesneden had mogen worden in geldende CAO's. Deze leden vragen daarnaast of het klopt of KLM daarmee haar verantwoordelijkheid als werkgever niet is nagekomen en zo ja, wat ga ik doen om deze fout te herstellen en hoe ik

vanuit die optiek aankijk tegen het loonoffer van KLM-medewerkers om aan de bezuinigingseis van 15 procent te voldoen?

Zoals aangegeven in de Kamerbrief over de derde rapportage van de staatsagent, is het kabinet van mening dat er geen sprake is geweest van zelfstandig opgelegde maatregelen vanuit de Nederlandse staat.⁹ In het kader van de benodigde kostenreductie en de verbetering van de concurrentiepositie heeft het kabinet aangegeven dat een substantiële bijdrage van het personeel nodig zal zijn langs het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten dragen. Er is een voorstel gedaan op welke manier, en conform dit principe, hier nadere invulling aan kan worden gegeven door KLM in overleg met de betrokken vakbonden. Het is daarnaast aan KLM om invulling te geven aan de structurele kostenreductievereiste.

De Nederlandse staat is het met de aanbeveling van de ILO eens dat de maatregel niet langer dient te duren dan strikt noodzakelijk is. Het steunpakket voldoet hieraan, omdat de voorwaarden die zijn overeengekomen met KLM juridisch van kracht blijven tot de steun is afbetaald en beëindigd. Het ILO-rapport heeft geen juridische gevolgen voor de geldigheid van deze voorwaarde.

De leden van de SGP-fractie vragen of het klopt dat de middelen die KLM uit het steunpakket gebruikt heeft volledig terugbetaald zijn. De leden van de GroenLinks-fractie en de SGP-fractie vragen wat de terugbetaling van de steun door KLM betekent voor de voortzetting van het steunpakket aan KLM en aan welke voorwaarden nog voldaan moeten worden en voor welke termijn?

Het steunpakket voor KLM bestaat uit een directe lening van maximaal EUR 1,0 miljard en een garantie van 90% op een kredietfaciliteit van banken aan KLM van maximaal EUR 2,4 miljard. Het klopt dat de middelen die KLM uit het steunpakket heeft gebruikt, respectievelijk EUR 277 miljoen onder de directe lening en EUR 665 miljoen onder de kredietfaciliteit, volledig terugbetaald zijn. KLM kan op dit moment nog beschikken over een directe lening van maximaal EUR 723 miljoen en een kredietfaciliteit van banken van 1,735 miljard.

Het steunpakket is daarmee kleiner geworden, maar nog steeds van kracht. Daarmee zijn ook de voorwaarden zoals die zijn gesteld aan het steunpakket en het toezicht daarop door de staatsagent van kracht. In zijn derde rapportage heeft de staatsagent uitgebreid gerapporteerd over de voorwaarden waaraan moet worden voldaan.¹⁰ Het gaat daarbij zowel om bedrijfseconomische en financiële voorwaarden als om luchtvaart gerelateerde voorwaarden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom er nog geen meerjarenplan is dat voldoet aan de voorwaarde van structurele kostenreductie.

Het is aan KLM om de gestelde steunvoorwaarden na te leven en daaraan invulling te geven. Dit geldt ook voor de vereiste structurele kostenreductie. De staatsagent heeft geconstateerd dat KLM een voortvarende start heeft gemaakt met de naleving van deze voorwaarde, maar dat de doorgevoerde kostenreducties niet structureel zijn.

KLM heeft aangegeven dat zij in september een meerjarenplan zullen opstellen, waarin KLM deze constatering van de staatsagent wil adresseren. KLM zal daarbij de staatsagent betrekken. De staatsagent zal in zijn vierde rapportage rapporteren over de uitkomsten van dit meerjarenplan, voor zover niet bedrijfsvertrouwelijk.

6. Nederlandse Spoorwegen/Abellio

Naar aanleiding van de brief over de toekomst van Abellio vragen de leden van de D66-fractie wat de strategie van andere staatsdeelnemingen op het gebied van activiteiten in het buitenland is en wat de toegevoegde waarde voor de Nederlandse samenleving is anders dan financieel rendement van buitenlandse activiteiten door staatsdeelnemingen die sinds 2013 hebben plaatsgevonden? En op welke manier krijgt de toegevoegde waarde

⁹ Kamerstukken II, 2021-2022, 29232 nr. 54

¹⁰ Kamerstukken II, 2021-2022, 29232 nr. 54

van activiteiten in het buitenland door een staatsdeelneming een plaats in het afwegingskader deelnemingenbeleid?

De strategie van staatsdeelnemingen geeft de visie van het bestuur weer op de langetermijnkoers van de onderneming en de huidige en toekomstige activiteiten. De buitenlandse activiteiten van staatsdeelnemingen kunnen op verschillende manieren (in)direct bijdragen aan het te borgen publieke belang, een aantal voorbeelden hiervan zijn:

- De activiteiten van Gasunie in Duitsland dragen bij aan een goed functionerende Europese gasmarkt en leveringszekerheid in Nederland. Het belang hiervan voor Nederland neemt verder toe door de gefaseerde beëindiging van de productie in Groningen;
- De activiteiten van TenneT in Duitsland hebben bijgedragen aan markt- en systeemintegratie in Europa. Daardoor is de leveringszekerheid en betaalbaarheid van elektriciteit in Nederland verbeterd. Daarnaast leiden kennisoverdracht, standaardisatie en schaalvoordelen binnen TenneT tot voordelen bij investeringsprojecten in Nederland.
- De bijdrage van de internationale activiteiten van Schiphol aan de Nederlandse publieke belangen is hoofdzakelijk indirect, via financieel rendement. Het rendement op deze investeringen levert een bijdrage aan het bekostigen van investeringen op de luchthaven in Nederland, waar Schiphol te maken heeft met een grote investeringsagenda. Daarnaast zijn er leereffecten van dit soort activiteiten, welke positieve impact kunnen hebben op de activiteiten in Nederland. Zo kan Schiphol bijvoorbeeld op kleinere schaal innovaties testen alvorens deze op Amsterdam Airport Schiphol in gebruik worden genomen.

De Nota 2022 bevat een kader dat inzicht geeft in hoe ik naar branchevreemde of buitenlandse activiteiten kijk. De bijdrage aan de publieke belangen staat daarbij centraal.

Leden van PVV-fractie vragen allereerst naar een update als het gaat om de heroverweging van de positie van NS in het Verenigd Koninkrijk.

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.'

Leden van de SP-fractie vragen de minister of zij inmiddels kan 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?

Zoals in de Nota 2022 is aangegeven is de staat als aandeelhouder bij buitenlandse activiteiten kritischer dan bij kernactiviteiten, omdat deze activiteiten verder af staan van het door de deelneming primair te borgen publieke belang. Het publieke belang dat NS dient te borgen is het bereikbaar houden van Nederland via het hoofdrailnet. Daarnaast heeft NS in haar strategie aangegeven dat de buitenlandse activiteiten van NS moeten bijdragen aan het belang van de Nederlandse reiziger (door bijvoorbeeld het uitvoeren en verbeteren van grensoverschrijdend vervoer). Het uitvoeren van binnenlands vervoer in het Verenigd Koninkrijk is niet in het directe belang van de Nederlandse reiziger en ondersteunt daarom niet het publieke belang van NS noch de strategie van NS. NS heeft haar aanwezigheid in het Verenigd Koninkrijk daarom heroverwogen en besloten om Abellio UK te verkopen aan het zittende management. Ik heb deze verkoop goedgekeurd, omdat dit past binnen de strategie van NS en de kaders van de Nota 2022.

De leden van de PVV-fractie willen weten welke andere staatsdeelnemingen hun activiteiten in het buitenland kunnen/moeten afbouwen gezien de lijn in de nieuwe nota dat 'activiteiten met alleen een winst oogmerk en niet ondersteunend zijn aan de publieke belangen niet op goedkeuring van de aandeelhouder kunnen rekenen'?

In de Nota 2022 is een kader opgenomen hoe ik naar branchevreemde en buitenlandse activiteiten kijk, in de Nota 2022 'brede activiteiten' genoemd. Dit kader geldt voor nieuwe activiteiten en investeringen van deelnemingen. Voor bestaande activiteiten is het kader bedoeld om richting te geven tijdens het strategietraject en gesprekken tussen de aandeelhouder en de deelneming.

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.

Vanwege de financiële situatie in Duitsland heeft NS vorig jaar besloten een voorlopige insolventieprocedure te starten. Uw Kamer is via een brief op 28 februari 2022¹¹ geïnformeerd over de uitkomsten van deze insolventieprocedure. Uit de insolventieprocedure volgt een afgeslankt Abellio Duitsland dat zich zal focussen op het grensoverschrijdende verkeer tussen Nederland en Duitsland, waarmee ook Nederlandse reizigers gebaat zijn. Deze activiteiten passen daarmee binnen de strategie van NS en binnen het kader van de Nota 2022.

Leden van de SP-fractie stellen dat boven op het forse verlies van 265 miljoen nog komen 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?

De afwikkeling van de herstructurering loopt op dit moment nog, hierdoor kan ik nog geen definitief inzicht in de totale kosten geven. Zodra dit beschikbaar is zal ik u hierover informeren, zoals aangegeven in mijn brief van 28 februari 2022.

De leden van de SP-fractie willen weten of de minister de opvatting van deze leden deelt dat de 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 stellen dat het voor medewerkers van NS wrang moet 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?

In mijn antwoord op deze vragen ga ik tevens in op de resultaten van de aangenomen motie Alkaya c.s.¹² van 3 februari 2022. In deze motie wordt verzocht om te onderzoeken of de huidige voorziene krimp in het totaal aantal medewerkers als gevolg van tegenvallende financiële resultaten vanwege COVID-19 invloed kan hebben op de beschikbaarheid van de beoogde dienstverlening.

COVID-19 heeft grote financiële gevolgen voor NS. Om terug te kunnen keren naar een gezonde financiële positie heeft NS een besparingsprogramma opgesteld. Hierbij zet NS onder andere in op het bevorderen van digitalisering, innovatie, verduurzaming en flexibiliteit. Bij rijdend personeel (machinisten en hoofdconducteurs) voorziet NS in de toekomst een groei van het benodigde personeelsbestand, als gevolg van het verwachte aantrekken van vervoer post-COVID. Bij het rijdend personeel is daarom geen krimp in personeel voorzien bij het besparingsprogramma, maar zet NS juist alle zeilen bij om het natuurlijke verloop de komende jaren op te vangen en het personeelsbestand zelfs uit te breiden. De banen die structureel verdwijnen bij NS betreffen vooral arbeidsplaatsen bij ondersteunende processen en indirecte functies. Het verkleinen van de organisatie wordt in belangrijke mate ingevuld op basis van natuurlijk verloop in de komende jaren. NS heeft een sociaal plan opgesteld en medewerkers worden van werk naar werk begeleid binnen of buiten NS. Er is sprake van werkgelegenheidsgarantie. NS heeft aangegeven geen overhaaste besluiten te nemen en kijkt goed naar eventuele effecten op de continuïteit van de publieke dienstverlening.

¹¹ Kamerstukken II 2021-2022, 28 165, nr. 368

¹² Kamerstukken II 2021-2022, 28 165, nr. 361

Het rijdend personeel is dus geen onderdeel van de voorziene krimp van 2.300 medewerkers. Desondanks heeft NS recent enkele treindiensten moeten afschalen. De oorzaken hiervan zijn echter niet de financiële resultaten vanwege COVID-19 of de verliezen van Abellio Duitsland. NS heeft mij laten weten dat zij voorbereid was op een uitstroom aan collega's door onder andere (vervroegd) pensioen en vertrekregelingen en had de wervingscampagne hierop aangepast. De enorme krapte op de arbeidsmarkt na COVID-19 was echter groter dan verwacht, met als gevolg dat de aanwas van nieuwe medewerkers achterblijft. De combinatie van een hoog ziekteverzuim en de krapte op de arbeidsmarkt zorgt momenteel voor een tekort aan machinisten en hoofdconducteurs, waardoor NS enkele treinen moet afschalen.¹³ Ik begrijp van NS dat deze krapte zorgt voor een hoge werkdruk bij het huidige personeel van NS. Alleen al om die reden vind ik deze situatie ongewenst. NS heeft een taskforce opgericht om naar korte en lange termijn oplossingen te zoeken voor de personeelskrapte. Bovendien is de wervingscampagne geïntensiveerd op verschillende mediakanalen. Ook gaat NS in Nederland rond met een treinsimulator om mensen te enthousiasmeren voor werken bij NS en is de aandraagbonus verhoogd. Gelijktijdig probeert NS de uitstroom van personeel op de plekken waar personeelskrapte is te vertragen en parttimecontracten uit te breiden. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en ik hebben NS gevraagd om ons periodiek op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.

Leden van de SP-fractie vragen wat de afbouw van Abellio in Duitsland voor de aldaar in dienst zijnde medewerkers betekent?

Voor de concessies die Abellio Duitsland behoudt, geldt dat het personeel in dienst blijft van Abellio. Voor de overgedragen concessies is het personeel overgegaan naar de nieuwe uitvoerder van de concessie. Ik heb van NS begrepen dat deze overgang soepel is verlopen en dat negatieve gevolgen voor het personeel zoveel mogelijk zijn beperkt.

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?

De buitenlandse activiteiten van NS dienden oorspronkelijk drie doelen: earn, learn and prepare. Het was destijds belangrijk dat NS zich kon voorbereiden op een geliberaliseerde spoormarkt, zodat NS in de toekomst eventuele aanbestedingen in Nederland goed kon voorbereiden. Sinds 2003 is NS met Abellio actief in het Verenigd Koninkrijk en sinds 2008 in Duitsland. De beoogde liberalisering van de spoormarkt in Europa zette echter onvoldoende door, waardoor NS in 2017 haar strategie heeft aangescherpt. De buitenlandse activiteiten van NS moeten sindsdien bijdragen aan het belang van de Nederlandse reiziger door betere internationale verbindingen en grensoverschrijdend verkeer (ook in het kader van duurzaamheid) en een positief financieel resultaat.

Leden van de SP-fractie vragen de minister om de toezegging 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?

Abellio is in de afgelopen jaren zeer ingrijpend veranderd. Het Britse deel wordt verkocht en in Duitsland is afscheid genomen van een groot aantal concessies. Het overgebleven Abellio zal zich richten op het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen en de verbinding met grote (Duitse) steden. Hiervoor zal Abellio samenwerken met NS International waar dit regionale grensoverschrijdende verbindingen betreft.

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.

Daarnaast vragen deze leden of de minister concreet kan 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?

¹³ Kamerstukken II 2021-2022, 29 984, nr. 981

Door het voortbestaan van Abellio in de Duitse markt streeft NS ernaar 'voet aan de grond' te houden in Duitsland. Hierdoor kan Abellio/NS in de toekomst mededingen in aanbestedingen rondom grensoverschrijdend verkeer. NS zet zich in om het reizen naar Duitsland voor reizigers aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld door op de site van NS International te wijzen op meer dan 1.800 Duitse bestemmingen, in te zetten op het faciliteren van het gebruik van de OV-chipkaart in Duitsland en goede en uitgebreide dienstregeling- en boekingsinformatie te geven aan de Nederlandse reizigers.

7. UCN

In de context van de vermeende toevallige verkoop door het Verenigd Koninkrijk van haar aandeel in UCN, vragen enkele 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.

In de Nota 2013 werd de categorie niet-permanente deelnemingen voor het eerst gehanteerd. Voor deelnemingen in die categorie (Holland Casino, Nederlandse Loterij en UCN) zag het toenmalige kabinet in principe geen toegevoegde waarde (meer) van het aandeelhouderschap van de staat. Bijna tien jaar later zijn deze drie deelnemingen echter nog steeds deelnemingen. Dit zorgt voor onduidelijkheid en creëert een uitzonderingspositie voor deze deelnemingen bij het uitvoeren van het deelnemingenbeleid. Om onduidelijkheid over de status van deze deelnemingen te voorkomen, is het onderscheid permanent en niet-permanent in de Nota 2022 opgeheven: een deelneming is een reguliere deelneming, tot het moment dat de deelneming daadwerkelijk is afgestoten. Dat betekent dat voor alle reguliere deelnemingen het deelnemingenbeleid van toepassing is.

8. 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?

De vaste commissie voor Financiën heeft mij eerder verzocht de Tweede Kamer te informeren naar aanleiding van de berichtgeving over de interesse van BNP Paribas in ABN AMRO. In reactie hierop heb ik op 29 juni 2022 de Tweede Kamer geïnformeerd dat ik een vertrouwelijke brief ter inzage heb gelegd bij de commissiegriffier.¹⁴

Ik kan geen publieke mededelingen doen over de specifieke overwegingen rond de verkoop van het belang in ABN AMRO. Zoals ik eerder aan uw Kamer heb laten weten, wordt in algemene zin de timing van verkooptransacties bepaald op basis van verschillende factoren zoals de ontwikkeling van de aandelenprijs, open en gesloten periodes, interesse bij investeerders en de marktomstandigheden.¹⁵ NLFI weegt deze factoren voordat zij mij adviseert om (eventueel) aandelen te verkopen.

Als een strategische koper een voorstel doet voor de overname van het staatsbelang in ABN AMRO dan zal een brede belangenafweging plaatsvinden waarin onder meer gekeken wordt naar de impact op de diversiteit van de financiële sector. Dit is voor het ministerie van Financiën als beleidsmaker voor de financiële sector een belangrijk aandachtspunt. Dit criterium is ook bij de verkenning van de toekomstopties voor de Volksbank aan bod gekomen.¹⁶

Aanvullend hierop kan ABN AMRO, in geval van ongewenst aandeelhoudersactivisme, terugvallen op twee mechanismen die bedoeld zijn om het belang van de onderneming te borgen:

- Vóór de beursgang van ABN AMRO in 2015 is een Stichting Administratiekantoor Continuïteit ABN AMRO Bank (STAK AAB) opgericht om de zelfstandigheid, de continuïteit en identiteit van ABN AMRO te beschermen. Worden die zelfstandigheid,

¹⁴ Kamerstukken II, 2021-2022, 31789 nr. 108

¹⁵ Kamerstukken II, 2019-2020, nr. 1356

¹⁶ Kamerstukken II, 2020-2021, 33532 nr. 91

continuïteit of identiteit bedreigd, dan kan STAK AAB de volmacht van de certificaathouders om te stemmen beperken, uitsluiten of herroepen.¹⁷ Bij een dergelijk besluit staat het belang van ABN AMRO voorop. STAK AAB let daarbij ook steeds op de belangen van andere stakeholders zoals de klanten, spaarders, depositohouders, aandeelhouders en werknemers van ABN AMRO en op de belangen van de samenleving.¹⁸

- Beursvennootschappen, zoals ABN AMRO, hebben sinds vorig jaar de mogelijkheid om 250 dagen bedenktijd in te roepen in geval van een (aangekondigd) (vijandige) overnamebod dat naar het oordeel van het bestuur wezenlijk in strijd is met het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

Daarnaast geldt dat toestemming van de ECB vereist is middels een verklaring van geen bezwaar (vvgb) voordat een onderneming of persoon een bank mag overnemen. Naast de Europese vereiste voor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) kent de Nederlandse wet een aanvullend nationaal vvgb-vereiste als een bank bepaalde activiteiten wil ondernemen zoals een fusie of overname met een andere bank.¹⁹ Hierbij toetst de toezichthouder onder andere of sprake is van een ongewenste ontwikkeling in de financiële sector. Naast de beoordeling door de prudentiële toezichthouders, spelen mededingingsautoriteiten een rol bij de goedkeuring van fusies en overnames. Hun taak is het om marktmacht en overmatige concentratie tegen te gaan.

Kan de minister de Kamer garanderen dat ABN AMRO nooit in handen zal komen van een buitenlandse partij?

Voor de volledigheid: ABN AMRO is een beursgenoteerde onderneming en deels reeds in handen van buitenlandse aandeelhouders. In het vervolg van dit antwoord veronderstel ik dat met deze vraag bedoeld wordt op een volledige overname.

Voor een volledige overname is het van belang dat de geïnteresseerde koper alle of bijna alle aandeelhouders overtuigt om de aandelen te verkopen. Indien een buitenlandse koper zich aandient, dan zal de staat het voorstel beoordelen en een brede belangenafweging maken. Hier kan een positieve beoordeling uit volgen. ABN AMRO vervult weliswaar een voor de Nederlandse economie cruciale functie, maar die kan ook door volledig private (buitenlandse) partijen worden vervuld. Hierbij is van belang dat sinds de financiële crisis het prudentiële raamwerk, het toezicht en resolutie binnen de Unie verder zijn versterkt en geharmoniseerd. Indien de staat het voorstel negatief beoordeelt dan wordt een volledige overname voorkomen.

De verdere afbouw van het staatsbelang in ABN AMRO kan uiteindelijk leiden tot de volledige afbouw van het staatsbelang in ABN AMRO. Ook daarna kan interesse van een buitenlandse partij in ABN AMRO ontstaan. In dat geval wordt het belang van ABN AMRO geborgd door de, hiervoor beschreven, STAK AAB en de wettelijke bedenktijd voor beursvennootschappen.

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?

In de verkenning naar de toekomstopties van de Volksbank is reeds ingegaan op de verkoop van de Volksbank aan een strategische koper.²⁰ Het Nederlandse bankenlandschap bevat vier grootbanken: ING, Rabobank, ABN AMRO en de Volksbank. Deze vier banken hebben gezamenlijk een marktaandeel van ruim 80%. Daarmee is de Nederlandse bankensector, ook in internationaal perspectief, zeer geconcentreerd. Wanneer er interesse zou bestaan van Nederlandse banken voor een binnenlandse consolidatie zal door de toezichthouder(s), de Europese Commissie en/of de ACM, beoordeeld moeten worden of een dergelijke transactie voldoet aan de mededingingsregels. Een fusie tussen ABN AMRO en de Volksbank zal naar verwachting de diversiteit van de sector negatief beïnvloeden

¹⁷ Zolang NLFI één derde of meer van het aantal uitstaande aandelen in bezit heeft, zal NLFI met dit besluit vooraf moeten instemmen.

¹⁸ Zie ook de website van STAK AAB: www.stakaab.org

¹⁹ Zie artikel 3:96 Wft.

²⁰ Kamerstukken II, 2021-2022, 33532 nr. 91

waar dit het aantal spelers en keuzemogelijkheden betreft. Diversiteit is voor het ministerie van Financiën als beleidsmaker voor de financiële sector een belangrijk aandachtspunt.

Vanuit financieel perspectief zou het bijzondere geval waarin ABN AMRO en de Volksbank fuseren voor de staat positief zijn. Het is namelijk de verwachting dat er synergievoordelen gerealiseerd kunnen worden vanwege de overlap in activiteiten tussen beide banken. Een deel van het synergievoordeel zal zich in dat geval kunnen vertalen in een hogere verkoopprijs van de Volksbank en het resterende synergievoordeel vertaalt zich in een hogere beurskoers waar de staat als grootaandeelhouder van ABN AMRO mede van profiteert. Hierbij is het wel goed om te beseffen dat de synergievoordelen ontstaan doordat er overlap zit in de activiteiten van beide banken. Een fusie van beide banken kan dus ook negatieve gevolgen hebben voor het aantal bankkantoren en banen in deze sector.

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?

Ik kan geen publieke mededelingen doen over de specifieke overwegingen rond de verkoop van het belang in ABN AMRO. Mijn voorganger heeft in het vertrouwelijke deel van het schriftelijk overleg van 16 december 2021 toegelicht welke ontwikkelingen de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden en wat de redenen waren dat er geen nadere afbouw heeft plaatsgevonden.

Ik heb in het Commissiedebat Staatsdeelnemingen van 26 januari 2022 het voornemen van het kabinet uitgesproken om de afbouw van het staatsbelang in ABN AMRO te hernemen. Ik heb destijds aangegeven NLFI gevraagd te hebben om opnieuw te kijken naar de afbouwstrategie en de voorwaarden te beoordelen waaronder een afbouw kan plaatsvinden. In mijn vertrouwelijke brief van 29 juni 2022 heb ik de huidige stand van zaken nader toegelicht.

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

De Volksbank heeft vorig jaar haar nieuwe strategie gepresenteerd. Onderdeel van deze nieuwe strategie is dat de bank inzet op groei door het verder vergroten van de maatschappelijke impact. De Volksbank heeft aangegeven zich hierbij expliciet op het kleine MKB te richten, waarbij het de dienstverlening aan klein-zakelijke ondernemers uitbreidt.

NLFI en ik hebben, in lijn met de ACM-maatregelen in verband met het belang van dat NLFI namens de staat houdt in zowel ABN AMRO als de Volksbank, overigens geen betrokkenheid bij de strategie van de Volksbank. De Volksbank bepaalt zelfstandig het strategisch-commerciële beleid.

9. Nederlandse Loterij en Holland Casino

Leden van de ChristenUnie-fractie vragen de het kabinet om een specificatie van de reclame-uitgaven die door deze staatsdeelnemingen zijn gedaan.

In boekjaar 2021 hebben Holland Casino (HC) en Nederlandse Loterij (NLO) respectievelijk €23 miljoen en €77 miljoen aan marketingkosten gemaakt. Een specificatie van de marketingkosten op niveau van reclame-uitgaven is concurrentiegevoelige- en bedrijfsvertrouwelijke informatie die niet gedeeld kan worden.

Onderzoeksbureau Nielsen houdt gegevens bij van de bruto mediabestedingen van de grootste online kansspelaanbieders. Volgens Nielsen hebben Holland Casino Online en TOTO in de periode oktober 2021 tot juli 2022 in totaal respectievelijk €16,2 miljoen en €15,3 miljoen uitgegeven.

Ook vragen deze leden om een specificatie van de uitgaven die de staat doet in het kader van gokpreventie?

Het voorkomen van kansspelverslaving is een belangrijke pijler van het kansspelbeleid. Aanbieders van risicovolle kansspelen hebben hierin een grote verantwoordelijkheid om in te grijpen wanneer iemand risicovol speelgedrag vertoont. Hiervoor maken zij onder andere

IT-kosten om spelers met risicovol speelgedrag te kunnen identificeren. Bovendien hebben de kansspelaanbieders medewerkers in dienst genomen om contactmomenten met deze spelers te faciliteren. Daarnaast dragen aanbieders ook bij aan het verslavingspreventiefonds. Uit dit fonds wordt het aanbieden van anonieme hulp, het Loket Kansspel en onderzoek op het gebied van (voorkomen van) kansspelverslaving betaald. Overigens worden kosten van de behandeling van een kansspelverslaving, als er een ggz-diagnose is, vergoed vanuit de Zorgverzekeringswet.

Leden van de ChristenUnie-fractie vragen of deze uitgavenposten in de ogen van het kabinet met elkaar in het reine zijn te brengen

Tussen het uitvoeren van het kansspelbeleid, het aanbieden van een voldoende attractief spelaanbod (kanalisatie) en het zorgen voor financiële continuïteit van de onderneming in een markt met sterke concurrentie zit onmiskenbaar spanning. Door het openstellen van de markt voor online kansspelen hebben HC en NLO hun marketinguitgaven verhoogd om in de nieuwe online markt een substantiële positie te verkrijgen. HC en NLO blijven hierdoor ook bij het toetreden van concurrerende partijen in staat hun belangrijke maatschappelijke opdracht als verantwoord aanbieder en uitvoerder van het kansspelbeleid te kunnen vervullen. Door de reclameactiviteiten kunnen zij ook onlinespelers wijzen op hun aanbod van vertrouwde kwaliteit in de nieuwe, open markt. Ik doe een blijvend beroep op de maatschappelijke rol van beide organisaties en ik verwacht van HC en NLO dat zij initiatief op dit onderwerp blijven tonen en een voorbeeldfunctie vervullen.

Daarnaast heeft het kabinet op 8 juli 2022 besloten over een aanpassing van het Besluit werving, reclame en verslavingspreventie. Door dit wijzigingsbesluit, dat ter consultatie voorligt, mogen aanbieders van risicovolle online kansspelen per 1 januari 2023 geen ongerichte reclame meer maken voor hun gokaanbod. Per 1 januari 2025 zal alle sponsoring van onder andere programma's, evenementen en sport niet meer toegestaan zijn. Door dit wijzigingsbesluit worden reclame-uitgaven voor risicovolle online kansspelen aan banden gelegd. Hierdoor zullen naar verwachting ook de reclame-uitingen van NLO en HC significant dalen.

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 het hierboven genoemde conceptbesluit voor verbod voor reclame-uitingen voor risicovolle kansspelen geldt er voor sportsponsoring een uitstel van 2 jaar. Per 1 januari 2025 mag conform dit concept besluit ook sponsoring op sportlocaties en shirtsponsoring niet meer plaatsvinden. Met de fasering wordt de sportsector in de gelegenheid gebracht om alternatieve sponsoren te vinden.

In aanvulling hierop vragen deze leden van de ChristenUnie-fractie het kabinet om een schets van de financiële implicaties van een eventuele afbouw van het staatsaandeel in deze gokbedrijven.

Als aandeelhouder ontvangt de Nederlandse staat jaarlijks dividend (afdracht) van NLO en HC. Voor NLO geldt een wettelijk afdracht percentage (63% van de totale afdracht) en voor HC is de hoogte van het dividend afhankelijk van verschillende financiële indicatoren. Het afbouwen van het belang in NLO en HC zou financiële implicaties hebben op dit jaarlijkse dividend. Een verkooptransactie zou leiden tot eenmalige financiële baten voor de staat. De hoogte hiervan is niet onderzocht aangezien een dergelijke verkoop momenteel niet aan de orde is.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom het aanbieden van kansspelen een zaak van publiek belang is? Tevens vragen deze 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?

Het aanbieden van kansspelen is een zaak van publiek belang omdat het toeziet op het kanaliseren van de vraag naar een betrouwbaar en gecontroleerd legaal aanbod van

kansspelen, het beschermen van de consument en het tegengaan van kansspelverslaving, en het tegengaan van fraude en andere vormen van criminaliteit.

De stimulering van kansspelen bij de staatsdeelnemingen heeft als doel om de bestaande vraag naar kansspelen te kanaliseren door te voorzien in een verantwoord, betrouwbaar, en legaal aanbod.

Deze leden van de SGP-fractie 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?

De Kansspelautoriteit monitort onder andere de ontwikkelingen op het gebied van reclame voor kansspelen. De minister voor Rechtsbescherming heeft in zijn brief van 21 april 2022 aangegeven dat vanaf januari 2022 een lichte daling zichtbaar was van het aantal reclame-uitingen. Gegeven de afspraken die de sector heeft gemaakt voor zelfregulering is de verwachting dat ook in de afgelopen maanden de daling verder is doorgezet. In het najaar verwacht de minister voor Rechtsbescherming nieuwe cijfers met uw Kamer te delen.

Leden van de SGP-fractie vragen of en hoe het kabinet zich gaat inzetten voor een verdere daling?

Met het aangekondigde wijzigingsbesluit over het verbod voor reclame-uitingen voor risicovolle kansspelen gaat het kabinet de mogelijkheden voor gokreclames van de online kansspelaanbieders significant beperken. Naar verwachting is dat per 1 januari 2025 helemaal niet meer mogelijk.