

22-01-2020 – Liberale kijk op Staatsdeelnemingen, Fractiekamer VVD

Roald positie: 1999 Pinkrockade privatisering, onderwerp dicht bij het hart.

Staatsdeelnemingen en privatisering op nationaal of lokaal niveau maakt niet uit – geen verschil. Je zit met rond de 40 deelnemers aan tafel.

Waar gaat het om: De overheid heeft het ooit nodig gevonden een active rol te hebben, maar ook in de vorm van een NV of BV. Daarmee nemen ze alsnog maximale afstand. Vroeger ook nog een staatshoofd generaal aan het hoofd van dergelijke ondernemingen.

Kortom zijn er verschillende manieren om afstand te nemen. Nederland heeft er voor gekozen als NV of BV. Daarmee komen rechten. Je kan via de AVA aandelen rendement krijgen, deels richting bepalen (nog erbij opzoeken).

Dat is raar, want je wil invloed uitoefenen, maar de rechtsvorm zit niet mee. Druk tussen maximaal afstand en deelnemen. Bijvoorbeeld het hoogspanningsnet in deelnemen (tennet); heeft 2/3 omzet vanuit Duitsland. Dat is een rare constructie, want gaat het nog om Nederland? Duitsland als de tarieven omhoog gaan, dan wordt dat van Nederlands geld betaald.

Connection is ook een voorbeeld; op het moment dat er verkoop gebeurt, wordt het privatisering genoemd. Terwijl de holding NV of BV is. Maar wat was de originele gedachten om hieraan deel te nemen? Als de reden weg is, is verkoop logisch.

In verleden 16,8 mrd 2 halve banken gekocht met wat plukjes verzekeraars. We zitten op dit moment nog steeds met 50% in ABN. Aan Brussel is beloofd dat we snel afstand van de bank doen, maar er is altijd wel een reden om het niet af te stoten.

Volksbank was eerder ook een goede reden om over te nemen. Volksbank is heel erg moeilijk om winst te maken alsno, vanwege apple pay en fintech. Bij opkopen duurt het alsnog 7 jaar om strategie op orde te krijgen. Vooral ICT lopen dingen achter. SP wil dit bijvoorbeeld sowieso in staatshanden houden. CDA wil er een cooperatieve bank van maken – maar er zit al 8 mln aan belastinggeld in. Hoe krijgen we ons geld terug? Want je komt snel in politieke loopgraven bij verkoop. Dat is niet wat je wil in zakelijk perspecties.

Tennet; 100% aandelen bij NL. Maar nu er veel in Duitsland zit, wellicht ook daar deels aandelen verkopen, dan voelen ze resultaten daar ook.

Wat is het probleem: Als je als NV / BV opkoopt, gaat het zich zo gedragen. Bijvoorbeeld NL spoorwegen investeren in GB; Schilhol opereert in NY, Tennet in Duitsland. Wat moeten we daarvan vinden.

Wat waren de redenen om ergens in te gaan, en wat zijn redenen om er uit te gaan.

Daarnaast beloningsbeleid: vinden we dat de minister dicrecteur van spoorwegen ook een MP salaris moet krijgen.

We kiezen aan de ene kan voor een NV, maar zitten ook weer niet helemaal op afstand. Maar welke vorm je ook kiest, uiteindelijk heb je het wel over publieke belangen.

Vraagstuk erbij: NL niet als geïsoleerd land, maar als geheel dat ook de concurrentie aangaat.

Dit raakt discussie over internationaal ondernemer. NS mag geen treinen laten rijden in VK (vind henk neijboer). Tegelijk hebben we niet rendabele lijnen in buitenland lopen via dochterondernemingen. Maar we horen niemand klagen dat bij arriva (privaat) dat de kwaliteit achteruit gaat. Concurrentie is niet slecht daar.

Vraag is best breed. Je hebt een situatie dat de markt op een gebied niet goed opereert. Dus welke aspecten bestaan en welke duiden we eerst.

Er zijn klassieke redenen om ergens aan deel te nemen. Oud pink rokkade is hiervan een voorbeeld. Opkopen, even op aandelen zitten en verkopen. Daarnaast als een overheid projecten groots aan wil pakken, kan ook een reden zijn om aandelen te nemen; Schiphol groot te maken. Doel was een HUB worden van vliegverkeer.

Daarnaast heb je nog reddingsoperaties; ABN. In de geschiedenis, ongeveer elke 7 jaar kopen we zoiets op. KPN, DAF trucks, RSV. Daarnaast ook Nederlandsche Spoorwegen.

Wat zijn legitieme redenen om deel te nemen?

Je kan de markt ook puin laten opruimen. Andere landen doen dat ook en vertrouwen meer op marktwerking. We zouden dit meer het werk laten doen. ABN bijvoorbeeld; we zien bij staatsdeelnemingen niet veel anders dan bij private sector. Er wordt gereorganiseerd (bij staatsdeelneming of privaat). Wat is nou echt het verschil om het publiek op te lossen?

Wat je mist, bij redenen om in te stappen: als je ergens in stapt, zorg je voor vastlegging met een plan met thresholds. Dat we van tevoren al consensus hebben om het te verkopen. Je stapt er nu in, maar bedrijf wordt gekaapt door bestuur, staat, etc. De staat heeft van tevoren nooit een duidelijke positie ingenomen bij het aan gaan, wat de grenzen zijn wanneer te verkopen.

Maar je zou een bovengrens en ondergrens willen aangeven om het te verkopen. Dat gaat allemaal in de pricing van bedrijven mee. Je moet per definitie voorzichtig zijn.

De lastige afweiging is; wanneer laat je de markt zn gang gaan en wanneer politiek.

Laten we bijvoorbeeld dankbaar geweest zijn dat we in banken zijn gestapt tijdens crisis, want het was een rommel geworden. Maar andere deelnemingen zijn minder zinnig.

Discussie van bedrijfsoptiek is vrij theoretisch. In de praktijk gaat alles zo snel, dat je niet goed in de gaten wat je precies gekocht heeft. Wat we moeten vinden (troyhand methode) is wat afwegingen

moeten geweest zijn om iets te kijken. De prijs om iets bij overheid te houden, moet je blijven afwegen en evalueren. Niet met criteria van gisteren.

Als voorbeeld om iets te nationaliseren; in geval van Tennet. Het hoogspanningsnetwerk was in handen van grote elektrische leveranciers. Oplossing van de staat is het geruziek oplossen tussen elektriciteitsbedrijven. Maar overal elders is dit geprivatiseerd, behalve in Nederland.

Bij SNS relaas was e reden ook duidelijk. Er was een mogelijke besmettingskans bij het omvallen van de bank. Toen ging de Europese commissie er iets van vinden; ze hebben het toegestaan onder stricte voorwaarden. Je mag het alleen als tijdelijke maatregel privatiseren als doel om een op zichzelf staand gezond bedrijf neer te zetten. Anders moet je het liquideren. Maar de volksbank is nog steeds in staatshanden. Reden wat mensen zeggen; is niet te verkopen. Maar als het niet levensvatbaar is, moeten we het liquideren. Maar bestuur van volksbank wil het ook niet privatiseren.

Bij eneco was bestuur ook tegen privatisering. Bestuur naar huis gestuurd en uiteindelijk wilde de aandeelhouders dat ook.

Er zijn wel spelregels in de financiële sector. Daarvoor hebben we de Europese commissie. Die gaat ons politiek helpen een knoop door te hakken.

Verhaal van de troyhand?

Minister handelt zo: besluit om deel te nemen in KLM. Keuze van de 2^e kamer is minister wegsturen, of goedkeuren. Maar het idee om bij aankoop alvast na te denken over hoe het er van af te komen, is al slim. Je gaat ongeveer een smart contract aan; we kopen dit nu in belang van de maatschappij, we beleggen het bij NLF1 en we proberen politiek daarbuiten te laten.

Onafhankelijke entiteit, met wanneer doel is behaald loslaten. Maar dan komt de kamer: gaat zich bemoeien met sustainability, vrouwen in het bestuur, etc. Je kan veel politieke hobbies daaraan knopen. Dat is een gevaar voor het uiteindelijk weg doen.

Stel we hadden ING gekocht; wat nou als met alle trammalant omtrent ING Ralf Hamers nog steeds die miljoenen in zijn zak gestoken? Er zijn grenzen aan wat je nog verkoopbaar kan maken aan de samenleving.

Bij aankoop kan je bandbreedte geven aan de pricing van je aandeel. Hoog als het goed gaat, laag om budget lapping te voorkomen.

Maar ook al krijg je je geld niet terug, investering kan alsnog zinvol zijn (banken redden).

Bij de volksbank nooit spelregels gemaakt. Elk jaar zou je hypothetisch kunnen laten testen of er een markt is. Doel van aankoop is niet om geld terug te verdienen, maar redden. De overheid is geen investeerder.

Er zouden maar 2 redenen om bedrijf te kopen; cruciaal voor infrastructuur, of vanwege economisch belang.

Aan de ene kant kan je kiezen voor structureel deelnemen, of als reddingsoperatie.

Toepassen op KLM: wat we daar kunnen verzinnen is strategische reden om deel te nemen. Reden was participeren met HUB functie in schiphol, dat het niet allemaal naar Parijs gaat (de belangrijke vluchten). Maar hoe komen we hier ooit uit?

Normaal als je aan een project begint, leg je vast wat je ergens mee wil gaan doen. En om welke omstandigheden je er uit wil. Ook deze spelregels vastleggen (mogelijk alle trojhand).

Maar is er een overheidsstaat waarom je wel een deelneming wil houden? Wat is de reden om ergens uit te gaan, als de markt geen goede positie aan neemt. Moet de markt anders veranderen, ipv er uit stappen.

Je kan ook een contract aangaan met een bedrijf om een publieke functie te waarborgen. Dat hoeft je niet perse zelf te doen. Daarvoor hoeft je zelf niet de aandeelhouder van te zijn. Dat kan je afvangen met wetgeving.

Is een BV of NV een goede constructie? Bij redding heb je pech, die constructie is er al. Maar belangen kan je ook waarborgen door joint ventures.

Als het gaat om een deelneming van kritische aard (infrastructuur), kan je ook andere constructies aan gaan. Dat onderscheid moeten we maken, dat we niet altijd de keuze hebben.

Tennet; kon jaren lang niet exportegen naar Duitsland, omdat lijntjes te dun waren. Dat kan nu wel door te investeren in Duitsland. Dus van tennet zelf was de investering een goed idee. Maar nu is de politieke vraag om dit met belastinggeld te doen komt nu; want we hebben met publiekelijk geld het Duitse net uit zitten bouwen. Moeten we dit willen? Moet een bedrijf internationaal willen concurreren?

Connection betaald nu voor de lijnen in Nederland. Op het moment dat je zelf nog grip hebt op Connection is het toekennen van lijnen anders.

Als we als Nederland een bedrijf overnemen, is het een bedrijf. Dat moet zich ook gedragen als bedrijf. We kunnen daarnaast wel een aantal extra taken meegeven. Ten behoeven van Nederland.

Is de staat een goede aandeelhouder; nee. Staat heeft altijd dubbel belang, daarnaast ga je als bedrijf soms naar je aandeelhouders voor extra geld – kan ook niet als geld tennet naar Duitsland gaat, daarnaast moet je je bemoeien met reilen en zijlen.

Plijten om per deelneming op te schrijven; waarom zitten we er ook alweer in? Als die redenen niet snel komen, gaan we het verkopen, of onderdeel maken van de overheid.

Model in andere landen (noorwegen); een fonds (olie). Rijkdom van fondsen beleggen (sovereigen welthfare funds). Maar die doen het het beste in dictaturen. De grote SWF zitten in Saudi arabie etc. In noorwegen is het wel een succes, maar ook daar heb je deze discussie over criteria.

Door beter marktmeester rol kunnen we staatsdeelnemingen structurele redenen wegnemen.

Het publieke kader moet ook door de vakmeester worden neergezet. Publieke belangen sturen door aandeelhouderschap is niet mogelijk.

Vergeleken met ander landen; zetten we onze Nederlandsche kampioenen wel goed genoeg naar voren. Een manier om als land toonaangevend te worden, kan ook zijn door als overheid bepaalde technologie te orderen.

China koopt een haven, met treinnetwerk, etc.; de markt werk gewoon niet perfect. Griekenland wordt half opgekocht.

Maar ze investeren heftig in Europa, moeten we boos zijn dat ze het doen?

Het gaat hier om de geopolitieke functie.

Zijn buitenlandse deelnemingen niet een verbloeming van eigen falande economie; frankrijk. Alle grootste bedrijven zijn geen staatsdeelnemingen. Ook china heeft grote problemen. Er zijn krachtigere middelen om te reguleren als overheid; wetgeving. Tennet wordt door ACM meer gemanaged dan door het ministerie van financiën. Alleen in Nederland zijn we er van overtuigd dat zeggenschap een goede optie is voor invloed uitoefenen.

Kweken nationale kampioenen;

Dat zou niet via deelnemingen moeten. Dat kan als marktmeester door kaders aantrekkelijk te maken en orders te plaatsten. Geen reden om deelneming in te gaan.

Geopolitieke overweging (klm) kan nog wel op steun rekenen. De niet geopolitieke vorm is in de praktijk niet slim. De acm kan beter aansturen door kaders dan dat de overheid als aandeelhouder zou kunnen. Het zou goed zijn alle deelnemingen nog een keer te bekijken.

Evaluatie is constant nodig, om te borgen dat er geen onnodige deelnemingen zijn.

Kader wanneer er echt een belang is;

Is lastig te maken. Over klm: hadden we van tevoren nooit kunnen bedenken. Ook unaniem verrijking (ureenco); 70% van de omzet is afhankelijk van VS.

Beloningsbeleid;

Kan het wel via normen als het bedrijf internationaal opereert. We zijn hier overgeleverd aan de markt.

Hebben we het over nederlandse verstigingen; lastig.

Is er bij een deelneming wel sprake van een bedrijf in de markt? Ookal opereer je daar in. Bij staatsdeelnemingen is een bedrijf in handen van publiek domein. Mensen willen daar dan ook iets over zeggen. Om dan een miljoen te ontvangen; raar. Je stapt in een rijdende trein, je loopt weinig risico, waarom zou je daar dan voor betaald krijgen?

Bij voorbeelden als ureenco, waarbij 70% omzet uit VS komt, kunnen we er dan wel normen aan stellen?

Samengevat; het hoeft geen minister salaris te zijn, maar het moet wel proportioneel zijn mbt de peer-group. Elk land heeft bijvoorbeeld een netgroep. Daar zou je aan kunnen spiegelen.

Prorail echter is er een deel nog onder de balkenende norm. Terwijl dit meer complex is dan NS. Dat is volledig onder de markt.

Om prorail te lijden heb je mensen uit de markt nodig, die je krijgt met een passend salaris.

In het afwegingskader van beloningsbeleid; een partij op een rijdende trein hoeft niet door het dak te gaan. Maar een complexe omgeving met een uitdaging, hoort een marktconform salaris om de goede persoon op te zetten. Er moet ruimte zijn voor maatwerk die rekening houdt met time to market, complexiteit, doelstellingen, etc.