



Moet de overheid meer regie pakken? Stuntelende staatsbedrijven bewijzen van niet

Posted on 28 augustus 2024 by Menno Tamminga

Een maatschappelijk probleem oplossen? Dan klinkt steevast: de overheid moet regie nemen. Of het nu gaat om knelpunten op de woningmarkt en de arbeidsmarkt, ongelukken met *fatbikes*, de ontwikkeling van AI of de toekomstige energievoorziening, de remedie is simpel. Sim-sa-la-bim, de overheidsregie tovert de problemen weg.

Wie de regierol van de overheid aanprijst verwacht kennelijk dat politici en ambtenaren, want zij zijn de overheid, over superieure kennis en tiptop uitvoering beschikken. Kortom: zij kunnen wat 'gewone' burgers en ondernemers niet kunnen.

Is dat zo?

Om dat te toetsen volgt hier een confrontatie met de praktijk. De overheid is namelijk in een aantal belangrijke bedrijfstakken al jaren een partij die de lijnen uitzet. De overheid is (mede)eigenaar én (mede)beslisser in tientallen zogeheten

staatsdeelnemingen. Als je ergens het verschil zou moeten kunnen zien als de overheid de regie pakt, dan is het hier wel.

Maar dat valt tegen.

Overheid als ondernemer

Neem het nieuws van vorige week. Drie staatsdeelnemingen kwamen met onvervalst belabberde verwachtingen. De NS en ProRail, beide voor 100 procent in staatshanden, zullen hun klanten, de reizigers, dit najaar ernstig duperen. Kortere treinen (besteld nieuw materieel is nog niet rijklaar), vertragingen en uitval (in verband met werkzaamheden) en hogere tarieven.

Holland Casino, ook een staatsbedrijf, kampt met problemen die uit de koker van de overheid zelf komen. Dat zijn de liberalisering van de gokmarkt en de aangekondigde verhoging van de kansspelbelasting.

Best veel voor één week. Andere hoofdpijndossiers zijn Schiphol, dat meer passagiers én meer kosten heeft, maar marginaal winstgevend is. En Tennet (exploitant hoogspanningsnet) dat zich bijna vertilt aan astronomische investeringen in Duitsland. De Duitse overheid nam het initiatief om te helpen, maar verzaakt. Nederland moest noodkrediet van 25 miljard euro verschaffen.

Kopzorgen alom dus, maar in het jaarverslag over de staatsdeelnemingen in 2023, dat eind juni is verschenen, schetste toenmalig (demissionair) minister van Financiën Steven van Weyenberg (D66) een optimistisch beeld. Het gaat sinds de optaters in het coronajaar 2020 eigenlijk elk jaar weer een beetje beter. 'In 2023 waren de meeste staatsdeelnemingen winstgevend', schrijft de minister in zijn voorwoord. Maar hóe winstgevend? En welke staatsdeelnemingen maken verlies?

42 deelnemingen

Nederland is in tegenstelling tot Duitsland en vooral Frankrijk van oudsher geen land van staatsdeelnemingen. Den Haag zag nooit een grote rol voor zichzelf als ondernemer, al is dat inmiddels aan het veranderen. In de jaren negentig van de vorige eeuw is ook het nodige verkocht, zoals het toenmalige chemiebedrijf DSM.

Inmiddels telt het ministerie van Financiën, dat verantwoordelijk is voor de

staatsdeelnemingen, 42 bedrijven waarin de overheid participeert. Er zijn drie smaken. De eerste is: tijdelijke deelnemingen, zoals ABN Amro en Air France-KLM, die weer verkocht moeten worden.

Rommelig gezelschap

De tweede categorie zijn de zogeheten beleidsdeelnemingen. Dat zijn staatsdeelnemingen waar het beleid én het eigendom in één ministerie zijn verankerd. Dat is een wat rommelig gezelschap met bijvoorbeeld De Nederlandsche Bank, een trits regionale ontwikkelingsmaatschappijen, zoals LIOF (Limburg) en BOM (Brabant), maar ook ProRail, eigenaar van de spoorinfrastructuur en EBN, dat namens de overheid participeert in aardgasvelden.

De derde groep zijn de klassieke staatsdeelnemingen, zoals Schiphol (69 procent rijksoverheid), Nederlandse Spoorwegen (100 procent) en een trits van bedrijven in de energiesector, zoals Gasunie (leidingennet aardgas) en Tennet. Hier is het ministerie van Financiën eigenaar, maar het beleid is in handen van een ander ministerie. Hier zie je ook een opmerkelijke omslag: de energiebedrijven vergroten hun actieradius en investeringen, met steun van hun politieke eigenaar en ver van de publiciteit.

De coronapandemie in 2020 en de exorbitante stijging van de energieprijzen in 2022 hebben voor de staatsdeelnemingen in de vervoerssector (KLM, NS, Schiphol) rampzalig uitgepakt. Voor staatsbedrijf EBN was het juist een geweldige meevaller omdat de gestegen gasprijzen zich één op één vertaalden in hogere winsten. En daar profiteerde de overheid zelf weer van dankzij hogere vennootschapsbelasting of hogere dividenduitkeringen.

In 2023 ontving de overheid 758 miljoen euro aan dividend van de staatsdeelnemingen, zo meldt het jaarverslag. Vier bedrijven zorgden voor driekwart van de dividendstroom: Gasunie, Tennet, de Nederlandse Loterij en UCN (ultracentrifuge).

Toch is dat niet het volledige plaatje. De tijdelijke deelnemingen, zoals ABN Amro, en de beleidsdeelnemingen, zoals EBN, staan niet in het overzicht. Wonderlijk. In zijn eentje keert EBN namelijk drie keer zoveel dividend uit als de 'klassieke' staatsdeelnemingen samen.

Rendement hekkensluiter

Het is wel verrassend om te lezen dat rendement letterlijk achterop komt in het jaarverslag. De klimaatpolitiek en de samenstelling van de raden van bestuur en de raden van commissarissen (diversiteit!) gaan voor. Pas op pagina 23 komt het rendement aan bod.

De meeste staatsdeelnemingen mogen dan winstgevend zijn, het rendement op het eigen vermogen in de periode 2019-2023 schommelt rond een broodmagere 5 à 6 procent, met een paar uitschieters omhoog én omlaag.

In het financiële overzicht zie je precies waar de pijn zit. Welke bedrijven betalen géén dividend omdat ze verlies maken of omdat ze na eerdere verliezen hun buffers moeten bijspijkeren? Schiphol, NS, Air France-KLM, Holland Casino en De Nederlandsche Bank.

Politieke benoemingen

Voordat het kabinet-Schoof in de verleiding komt om ergens de regie te pakken... bezint eer ge begint. Overheidsbedrijven hebben geen toverstaf, overheidsmanagers zijn geen magiërs, ook al niet vanwege politieke benoemingen die soms worden gedaan, zoals die van oud-minister Wouter Koolmees (D66) bij de NS. Voordat de overheid zich in nieuwe avonturen stort, is het beter eerst de bestaande probleembedrijven te fiksen.

[Menno Tamminga](#) is economisch columnist van Wynia's Week. Eerder was hij redacteur en columnist van Het Financieele Dagblad en van NRC Handelsblad.

Wynia's Week wordt mogelijk gemaakt door de vrijwillig betaalde abonnementen van de lezers. Doet u al mee? Doneren aan Wynia's Week kan **[HIER](#)**. Hartelijk dank!