

From: [REDACTED]
Sent: vrijdag 30 januari 2015 13:34
To: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Subject: RE: Memo goedkeuring polisafgifte Suezproject

Akkoord

From: [REDACTED]
Sent: vrijdag 30 januari 2015 12:04:01
To: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Subject: Memo goedkeuring polisafgifte Suezproject

Beste [REDACTED]

wil je graag bijgaande memo aan R voorleggen voor je akkoord. We stellen R voor om, alles afwegende, in te stemmen met de uitgifte van verzekeringspolis aan Boskalis en Van Oord. Het gaat om een EKV aanvraag van beide bedrijven voor hun prestigieuze order voor het Suezproject in Egypte. We achten de MVO-risico's aanvaardbaar.

In verband met de omvang van de deal en de MVO aspecten (m.n. risico's tav onteigening en biodiversiteit) van het project en gezien de mede-beleidsverantwoordelijkheid van R voor de EKV willen we dit voorleggen aan R.

Ambtelijk is er overeenstemming over deze lijn. Stas Wiebes heeft inmiddels akkoord gegeven op uitgifte polis.

Groet, [REDACTED]



Aan R
Van DIO
Via DGBEB
Kopie aan SG
Afgestemd met FIN

TER BESLISSING

Datum
30 januari 2015
Onze Referentie
MINBUZA-2015.37470
Opgesteld door

r 073

memo

Goedkeuring polisuitreiking Suezproject

Aanleiding

Aanvraag door baggeraars Boskalis en Van Oord voor een exportkredietverzekering (EKV) voor een prestigieuze order in Egypte met een omvang van [redacted]. Het betreft het verbreden van het huidige Suezkanaal en het aanleggen van een tweede parallel kanaal. In december jl. is een toezegging tot verzekeringsdekking uitgereikt met een milieu-'mits' (er was toen onvoldoende informatie beschikbaar voor een MVO-risicocategorisering, maar die informatie werd wel verwacht).

Gevraagd besluit

Uw instemming voor het uitreiken van een verzekeringspolis aan Boskalis en Van Oord. Staatssecretaris Wiebes stemde 29 januari jl. in.

Kern/samenvatting

- Het ontbreken van de 'Environmental Impact Assessment' (EIA, de milieueffectrapportage) voor het project. Egypte moet dit volgens de eigen wetgeving opstellen bij grote projecten. Normaal gesproken gebruikt Atradius Dutch State Business (ADSB) dit document, dat ze ontvangen van de exporteur, om een MVO-beoordeling te maken. Door het ontbreken van die EIA, die eerder wel werd verwacht, is het nu niet mogelijk aan alle procedurele voorwaarden van het Nederlandse MVO-beleid voor exportkredietverzekeringen te voldoen;
- Vanuit inhoudelijk MVO perspectief zijn op basis van de beschikbare informatie de MVO risico's als aanvaardbaar beoordeeld. Al het mogelijke is gedaan om relevante informatie te krijgen over de MVO risico's. Naast de informatie en rapporten zoals verstrekt door de exporteurs – die een eigen milieu-effectrapportage maakten – is te rade gegaan bij de VN en heeft de ambassade een belangrijke rol gespeeld in het leggen van contacten en het verifiëren van informatie. Ook Atradius heeft veel werk verzet om de informatie te vergaren, inclusief bij Both Ends;

- Alles afwegende wordt voorgesteld om over te gaan tot uitreiking van de polis op basis van de clausule dat "Nederlandse exporten geen substantiële competitieve nadelen mogen ondervinden van een eventueel strenger MVO-beoordelingsproces ten opzichte van andere onderschrijvers van de Common Approaches."

Datum
30 januari 2015
Onze Referentie

- We wijken in deze transactie af van de, in optima forma, gewenste procedure (niet een MVO beoordeling op basis van de EIA), maar blijven wel binnen de OESO-normen, die geen MVO-toets voorschrijven voor kortlopende zaken (die contant gefinancierd worden). Bovendien doen we wel een MVO-toets, zij het op basis van beperktere informatie;
- Mogelijke kritiek op deze beslissing zal zich met name richten op de procedure die hier niet is gevolgd zoals we normaliter zouden doen. Vanuit NGO's zal mogelijk ook worden gewezen op ontbrekende informatie over onteigening en ecologische schade (zie hieronder).

Toelichting

- Het Nederlandse beleid voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) voor exportkredietverzekeringen (EKV) schrijft toetsing voor van alle verzekeringsaanvragen op de milieu- en sociale gevolgen;
- Daarmee is ons beleid strenger dan de OESO-richtlijnen ('Common Approaches') die uitsluitend van toepassing zijn op gefinancierde transacties van twee jaar of langer;
- Voor de onderhavige transactie is geen EIA beschikbaar. Daarmee is een beoordeling volgens de gebruikelijke normen onuitvoerbaar. De debiteur (Suez Canal Authority) vraagt geen financiering of verzekering, slechts de NL exporteurs vragen hierom. Derhalve is het onmogelijk informatie te eisen van de debiteur;
- De verwachting was dat de EIA wel zou komen. Daarop was de eerdere toezegging tot verzekeringsdekking met een milieu-nuits van december jl. gebaseerd.

- Boskalis en Van Oord hebben gedaan wat in hun vermogen ligt. Zo hebben zij het ingenieursbureau Witteveen & Bos ingehuurd om de milieu- en sociale gevolgen van het eigen werk in kaart te brengen. Dit rapport is onder andere gebruikt bij de beoordeling van de aanvraag voor een verzekering. Echter, dit rapport gaat over de werkfasen waar Boskalis en Van Oord voor verantwoordelijk zijn, terwijl ons beleid eigenlijk een brede projectstudie verlangt. In een dergelijke studie dient de projecteigenaar, Suez Canal Authority, in te gaan op de gevolgen van het hele project voor mens en milieu van het werk van de Nederlandse baggeraars én de andere consortiumpartners, alsmede van het Egyptische leger (dat het voorwerk heeft verricht);

- ADSB werkt op basis van het Nederlandse MVO-beleid voor exportkredietverzekeringen. Daarin staat dat een risicobeoordeling gedaan moet worden op basis van de EIA. De EIA ontbreekt, dus geeft ADSB aan hun milieu- en sociale beoordeling niet te kunnen afronden en zodoende geen definitief advies uit te kunnen brengen over deze transactie. Vervolgens hebben ADSB, FIN en BZ al het mogelijke gedaan om – ook buiten de exporteur om – relevante informatie te krijgen;
- Op basis van de beschikbare informatie is er kritisch gekeken naar de reputatierisico's voor de Staat op het gebied van MVO. Ons inziens is het belangrijkste risico de gedwongen verhuizingen en de eventuele compensatie hiervoor (zie bijlage 1). Daarnaast speelt in mindere mate een milieurisico inzake biodiversiteit;
 - De schaal van de verhuizingen (500 personen) is volgens de ambassade beduidend minder dan in enkele mediaberichten is gesuggereerd ("in de tienduizenden") en heeft er compensatie plaatsgevonden;
 - Ook de migratie van agressieve vissoorten vanuit de Rode zee naar de Middellandse zee lijkt mee te vallen. Agressieve vissoorten verplaatsen zich met name onder de buik van schip tijdens wachten op kanaaldoorgang. Deze wachttijd wordt aanzienlijk ingekort door aangepaste kanaal. Daardoor zal minder migratie plaatsvinden.
- Op basis van de huidige beschikbare informatie uit het rapport van Witteveen & Bos, uit de media, maar ook vanuit ambassade en de VN, worden de MVO-risico's – in het bijzonder die inzake gedwongen migratie – als aanvaardbaar beoordeeld;
- [REDACTED] De werkzaamheden zijn begonnen. Een besluit omtrent verzekering is daarmee urgent;
- Alles overwegende wordt voorgesteld om de polisuitreiking te doen op basis van de uitzonderingsclausule in ons beleid. Deze stelt dat "Nederlandse exporten geen substantiële competitieve nadelen mogen ondervinden van een eventueel strenger beoordelingsproces ten opzichte van andere onderschrijvers van de Common Approaches." [REDACTED]
- Stas Wiebes heeft gisteren positief geadviseerd over de polisuitreiking;
- We zullen zo snel mogelijk, in samenwerking met de beide afdelingen communicatie, een communicatielijns opzetten. Vanuit de Kamer kunnen mogelijk vragen worden verwacht. Met deze communicatielijns kunnen we ook pro-actief de NGO's informeren.

Datum
30 januari 2015
Onze Referentie

Bijlage 1: Gedwongen verhuizingen en onteigeningen

- Op dit moment lijkt het meest cruciale punt in dit project de gedwongen verhuizingen en onteigeningen te zijn.
- In enkele Westerse media verschenen artikelen en opiniebijdrages waarin de schaal van de gedwongen verhuizingen varieerde tussen 100 en 50.000 mensen.
- Om een objectiever en waarheidsgetrouw beeld te krijgen van de hoeveelheid Egyptenaren die onteigend zijn, hebben we uitgebreid contact gehad met de Nederlandse ambassade in Cairo. De ambassade heeft het waarheidsgehalte van enkele mediaberichten nagetrokken. In Egyptische media troffen wij slechts één kritisch artikel aan dat sprak over gedwongen en ongecompenseerde verhuizingen van 1500 gezinnen.
- De Nederlandse ambassade in Cairo heeft op ons verzoek contact gehad met de Egyptische journalist die dat artikel had geschreven. Tegenover de ambassade trok hij het getal 1500 gezinnen in twijfel. De ambassade meldde ons: "The total village population is not known. After he published the article he got different estimations with no formal reference, so now he is not sure of the figure he used in the article (1,500 family)."
- De Nederlandse ambassade in Cairo spreekt echter van circa 500 personen die illegaal woonden in het Suezgebied en ontruimd zijn door het Egyptische leger. Ze kregen nieuwe bouwgrond elders ter grootte van 150 m² om nieuwe huizen te bouwen. De woonfunctie is dus gecompenseerd maar de economische functie niet. Wie bijvoorbeeld landbouw bedreef naast het eigen huis is daarvoor niet gecompenseerd. Grondslag hiervoor is volgens de ambassade dat de economische functie op militair grondgebied illegaal is.
- Tevens geldt dat de verhuizingen, voor zover bekend, plaats hebben gehad voordat Boskalis en Van Oord aan de slag gingen. De Nederlandse baggeraars zijn namelijk verantwoordelijk voor fase 2 t/m 5 van de werkzaamheden terwijl de verhuizingen voor aanvang van fase 1 gebeurden (toen het Egyptische leger het voorwerk moest verrichten). Bovendien lijken de meeste onteigeningen te hebben plaatsgevonden op een deel van het traject waar niet het Nederlandse/Belgische consortium baggert, maar waar een ander consortium is gecontracteerd. Er is dus geen sprake van directe Nederlandse betrokkenheid bij het ontruimen of onteigenen van burgers.
- Ook beschikken wij over een verklaring opgesteld door The United Nations Truce and Supervision organisation (UNTSO). Daarin staat dat het grondgebied waar de ontruiming is geweest militair grondgebied was waar men illegaal woonde. Toen het Egyptische leger het voorwerk moest starten, is het gebied ontruimd en is men 'inofficieel' gecompenseerd door het leger.



Kingdom of the Netherlands

3

To
From ETA
Via
Cc
Approved by Plv. HEZ

FOR YOUR INFORMATION

Date
Oct 15, 2014
Our reference

Drawn up by

T 420

memo

[Background on Suez Canal, Egypt]

Content

Map

Background on Suez Canal Corridor Project (SCCP)

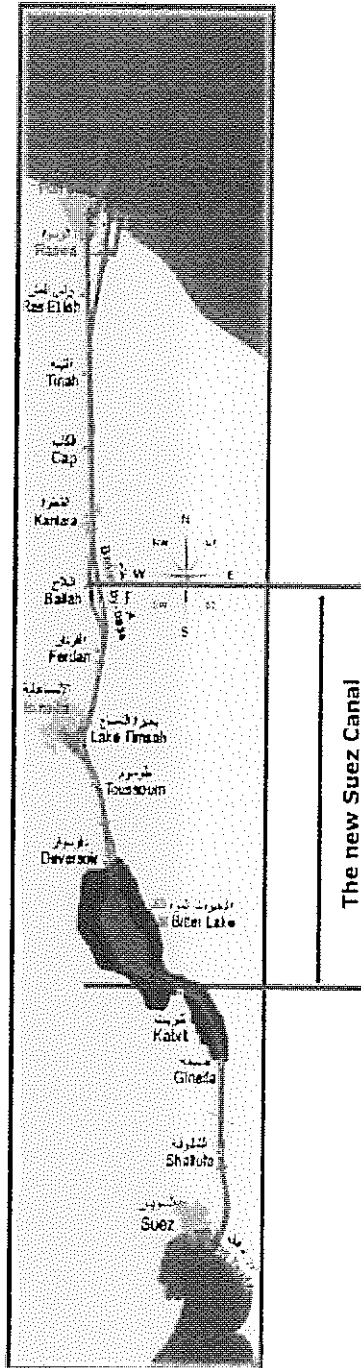
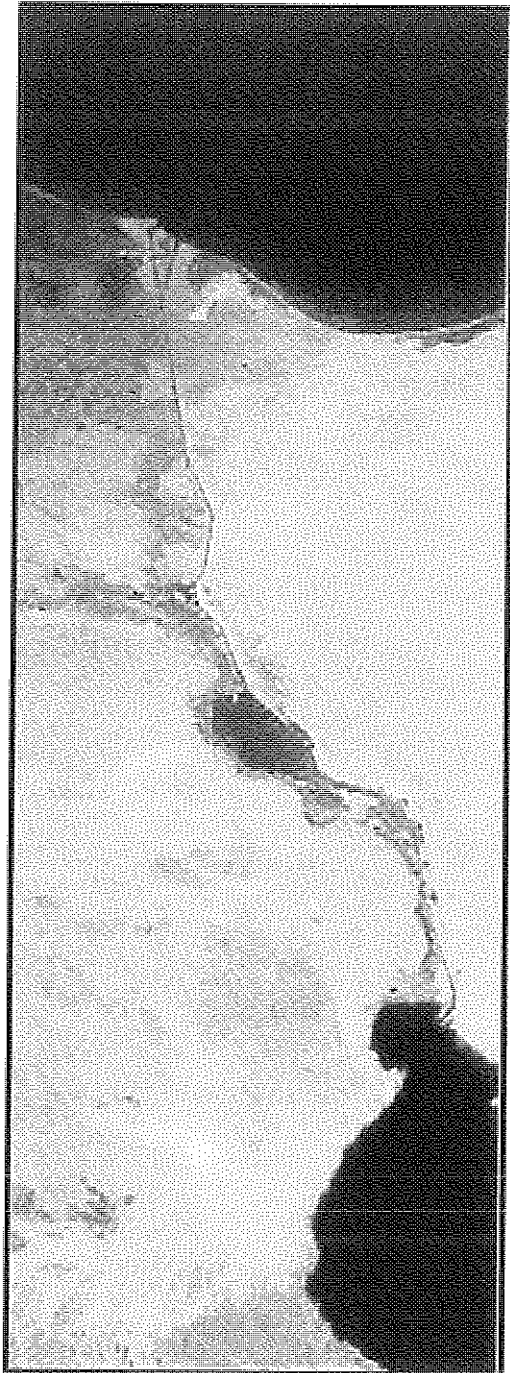
Interest from Egyptian organisations in Dutch experience

The Dutch expert mission on the SCCP

The 'New Suez Canal'

Examples of cooperation between Dutch companies and Suez Canal Authority





Date
Oct 19, 2014
Our reference

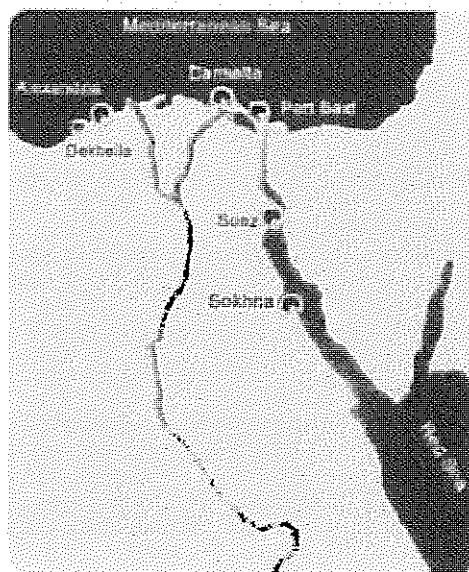
Background on Suez Canal Corridor Project (SCCP)

Date
Oct 19, 2014
Our reference

Plans are drawn for the Suez Canal Corridor area to be a global logistical and industrial hub. 8% of world seaborne trade passes through the Suez Canal.

The project

The project will focus on the development of two major industrial/logistical areas around ports at Port Said East and at Northern west Suez gulf between Suez port and Sukhna port.



Main ports in Egypt

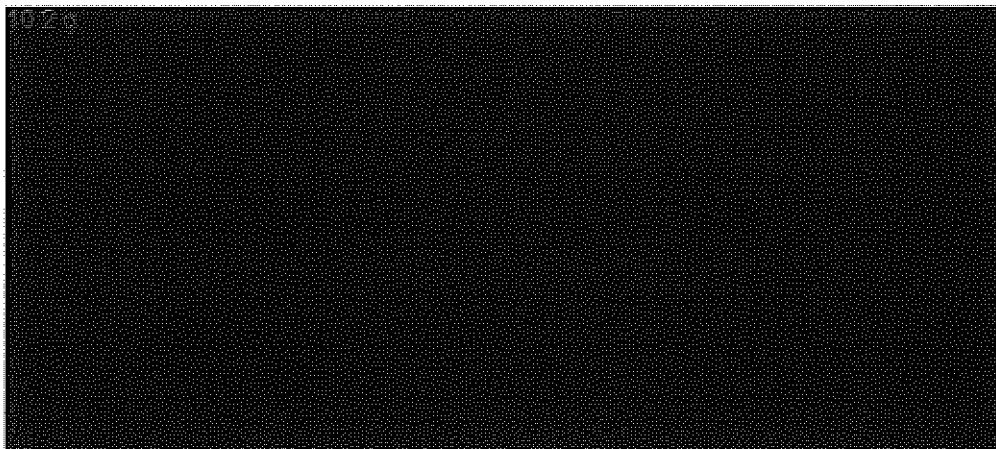
Within the SCCP expected projects will be in the fields of:

- Develop and unlock harbours along the canal
- Develop and build logistical and production centres
- Build power stations and develop renewable energy sources
- Related infrastructure to unlock the region (Rail, roads, tunnels etc.)

A comprehensive master plan is being drawn up to assure that the corridor is developed in an integrated manner, meaning infrastructural development (such as; ports, roads, energy) and industrial development. 'Al-Dar' engineering (a Lebanese firm) has been announced the winner of the master plan tender in August.

Potential Possibilities for Dutch Companies





Date
Oct 19, 2014
Our reference

Project aspects

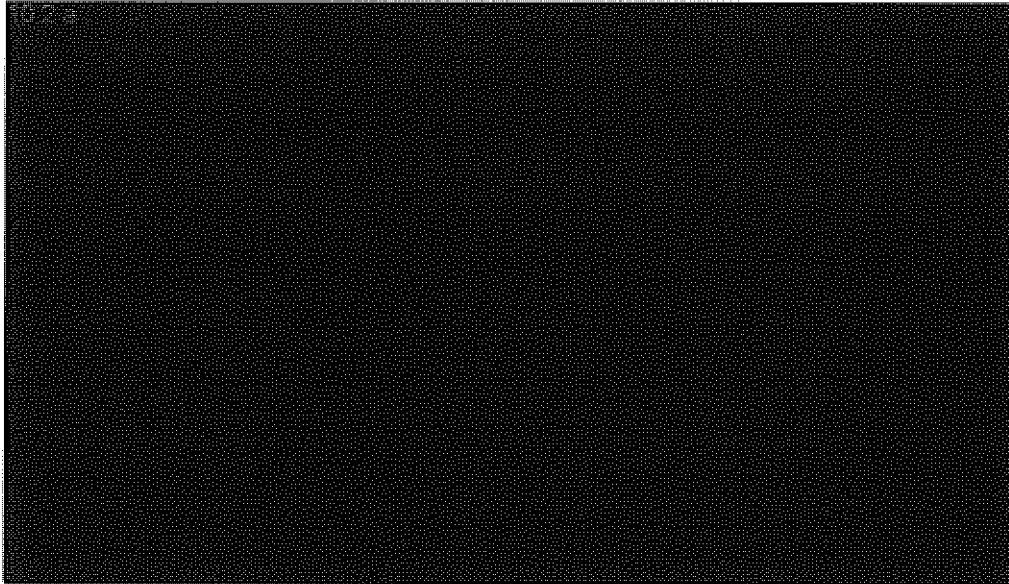
- The master plan is to be delivered by March 2015.
- Tendering of planned infrastructure is expected to start second half 2015.
- Most of infrastructure will be developed by the private sector.
- The energy vision for the SCCP is the B2B model. Government will not buy energy from producers; producers will directly sell to their customers. They will use the national grid for a fee to deliver electricity to their business customers.
- The project is expected to attract \$100bn investments (infrastructure, production and logistics projects) in the coming 15 years.
- Needed infrastructure would be ports, energy plants and networks, irrigation systems, water and sanitation networks, logistics and industrial areas, airports, roads, rails, urban transport, etc.
- Cost of infrastructure is not yet defined and will be determined after the finalisation of the master plan.
- The government has secured budget for feasibility studies needed for the project's infrastructure. Allocated amount this fiscal year 2014/2015 is 1.5bn EGP (or €160 mn).
- The infrastructure will be financed from many sources: public budget, concession contracts, IPOs or foreign aids (loans and grants from IFIs and supporting countries).
- Phase one of infrastructure, not defined yet, will be financed by the state (the military and SCA).

Role of Suez Canal Authority (SCA)

- The supreme management authority to the project. Since the whole corridor would be developed in an integrated manner, it was decided to be managed by a single independent authority.
- SCA chairman is also the chairman of an executive board (EB) that will actually manage the project; because the SCA lacks the needed capacity. This EB is formed of high profile officials representing related ministers and governors. An expert is expected to be appointed as the Secretary General to the EB.
- Supervise the tendering process for designing the master plan.
- Finance initial phase of infrastructure.
- Draft the law covering investment in the area. Currently it is at the cabinet for review.

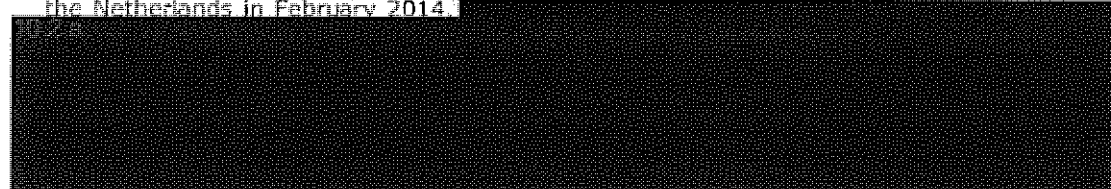
Interest from Egyptian organisations In Dutch experience

Date
Oct 19, 2014
Our reference



The Dutch expert mission on the SCCP

During the meeting [REDACTED] as part of his visit to the Netherlands in February 2014. [REDACTED]



The first contact for the mission with SCA top executives was earlier this month, October, through video conference. The mission has been scheduled for October 27-29 to the Suez Canal for further discussions with SCA chairman and his top executives.

The 'New Suez Canal'

Date
Oct 19, 2014
Our reference

Background

Average daily number of ships passing the canal is currently around 50 ships. As per SCA this number is estimated to double in ten years (by 2023) due to growth of international trade. The proposed channel is a solution to accommodate this increase.

The new waterway was introduced as phase one of the Suez Canal Corridor project. The president has limited the timeframe for the construction to one year, ending August 2015.

The project

Currently most of the 192 kilometres (km) long canal is limited to a single lane of traffic; having only 80 Km of double lanes. In order to increase the capacity for more ships to pass, the double lanes length along the canal has to be increased. This project goal is to add 72 km to the double lanes; so the total double lanes length would be 152 km.

Dutch companies to participate in the construction

On October 18 six international companies were contracted for the dredging work from which two are Dutch: Van Oort and Boskalis.

The Dutch Ambassador attended signing of contract in presence of Prime Minister and SCA chairman. The other four companies are National Marine Dredging Company of the United Arab Emirates; Jan de Nul Group and Deme Group, both of Belgium; and US-based Great Lakes Dredge and Dock Company. Dredging will take place between November 2014 and July 2015.

Potential Possibilities for Dutch Companies

The main opportunity for Dutch companies is the dredging component of the construction. The project also includes seven tunnels to be established each consists of two-way road for cars and a rail. The tunnels may include opportunities for the Dutch in water related engineering.

Project aspects

- The 72 km long project is segmented into 35 km inland and 37 km in water through "expansion and deepening" the current canal within the project area.
- The dry works in the inland part will be performed by local companies in cooperation and under supervision of the military.
- The 'wet-dredging' will be performed under supervision of SCA; estimated to start early November.
- Total announced project cost is EGP 64 bn (around €6 bn); dredging part is EGP40 bn (around €4 bn).
- The amount was raised in September 2014 by an IPO through bonds issued by four public banks.
- The 'Suez Canal' bonds were eligible only for Egyptian individuals; institutions and corporates owned 100% by Egyptians. Over 80% of the IPO was covered by individuals. The bonds were fully subscribed in 8 days.
- The bonds maturity is five years at annual interest 12% collected quarterly.

Examples of cooperation between Dutch companies and SCA

Date
Oct 19, 2014
Our reference

Deltares

Collaborated few years ago with SCA on water research projects, studying water flow in the canal.

Damen

Provided a Dredger that has been built under license by CNC, Canal Naval Construction (SCA subsidiary), for the Egyptian General Authority for Fish Resource Development, in 2012. Damen has supplied several vessels to the SCA as well as sister SCA companies with which have jointly constructed about 30 plus vessels in the last 25 years.

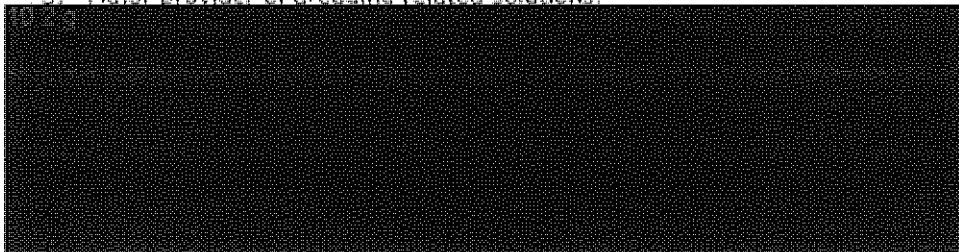
Dutch Dredging Company (DDC)

DDC established a JV with SCA subsidiary "Al Tamsah" called the Egyptian Dutch Dredging Company (EDDC). Currently EDDC is contracted the maintenance of the entrance and basin of the LNG terminal in Alexandria, Egypt.

IHC Merwede

They build dredgers and related solutions. IHC has a long history with SCA:

1. Supplied SCA their biggest dredger "Mashhoor" in 1996.
2. Provide maintenance to all SCA dredgers.
3. Major provider of dredging related solutions.



DHV

DHV designed the first master plan for Port Said East (2008), which will be the basis for further planning.



3D design for Port Said East Port master plan (developed by DHV, 2008)
Until now only a container terminal has been built

Bijlage:**EGYPTE****(de Arabische Republiek Egypte)**Algemene gegevens

Oppervlakte	1.001.450 km ²	
Hoofdstad	Cairo	
Inwonertal	90 miljoen (2014) (estimate)	
Bevolkingsgroei	2.5% (2013/14)	
Godsdienst	Islam 90%	90%
	Christendom/kopten 9%	9%
	Christendom/overig 1%	1%

Economische en financiële gegevens (bron World Bank)*- Intern*

BBP groei	2.2% (2014), 2,1% (2013), 2,2% (2012)
BBP totaal	\$282 miljard. (2014) (vgl. Nederland: € \$583 mld., 2013)
BBP per capita	\$3,300 (2013) (vgl. Nederland: US\$ 50,800)
Inflatie	9.5% (2013) (schatting 10.1 in 2014)
Beroepsbevolking	Handel en diensten 47.2% (2011) Landbouw en visserij 29.3% Industrie 23.5%
Size of sectors by GDP	Agriculture: 14.5% Industry: 39.2% Services: 46.3%
Werkloosheid	13.3 % (2014)

- Extern

Uitvoer	\$25.1 mld. (2014) (EIU estimate)
- producten	olie, katoen, textiel, metaal
- markten	VS, India, Italië, Saudi-Arabië, Duitsland, Frankrijk
Invoer	\$49.46 mld. (2014) (EIU estimate)
- producten	machines, houtproducten, brandstoffen
- partners	China, VS, Turkije, Italië, Duitsland, Rusland, India
Wisselkoers	100 Egyptische pond (EGP) = € 8.5 (04.03.15)
Staatsschuld als % van BBP	Buitenlandse schuld: 16.4% - Binnenlandse schuld 90.9% (FY 2013/142013)
Saldo handelsbalans	Negatief US30 mld. (2013)

Betrekkingen met Nederland

Ontwikkelingsrelatie Structurele bilaterale relatie; € 8 mln. (2013)

Nederland is de vijfde EU handelspartner met Egypte:

Nederlandse uitvoer	€ 1,5 milj.	(2013)
- producten	olie, gas, machines, transportmiddelen	
Nederlandse invoer	€ 292 mln.	(2013)
- producten	olie, gas, landbouwproducten	

Belangrijkste handelspartners Egypte

Exportpartners in 2013

1.	Italië	9.7%
2.	India	7.7%
3.	Saoudi-Arabië	7.1%
4.	Turkije	6.3%
5.	Libië	4.6%
	Nederland (25)	1.1%

Importpartners 2013

1.	China	12.4%
2.	Duitsland	11.4%
3.	VS	10.3%
4.	Italië	9.3%
5.	Oekraïne	5.2%
	Nederland (14)	2.3%

Bron: UN COMTRADE UNCTAD

Ontwikkeling bilaterale handel in goederen

1000 euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
NL uitvoer naar Egypte	910.438	1.137.703	1.105.823	1.334.837	1.257.047	1.458.033
NL invoer uit Egypte	234.996	266.063	267.137	315.470	291.841	231.497
Handelsoverschot	675.442	871.639	838.686	1.019.367	965.206	1.226.536

Bron: CBS (* voorlopig)

Nederland exporteerde in 2014 voor circa 1,2 miljard euro aan goederen naar Egypte (dit is 0.28% van de totale export van NL), terwijl voor circa 231 miljoen euro werd geïmporteerd uit Egypte (0.06% van de totale import van NL).

Belangrijkste importproducten van Egypte:

1. Petroleum en petroleum producten
2. Machines, anders dan elektrisch
3. Elektrische machines, apparaten en applicaties
4. Ijzer en staal
5. Vervoersmiddelen

Belangrijkste export producten van Egypte:

1. Petroleum en petroleum producten
2. Fruit and groenten
3. Gas, natuurlijk en bewerkt
4. Textielgaren, stoffen en geconfectioneerde artikelen
5. Kleding

Positie Egypte en Nederland in 'Ease of Doing Business'-2014 (ranking van 183 landen)

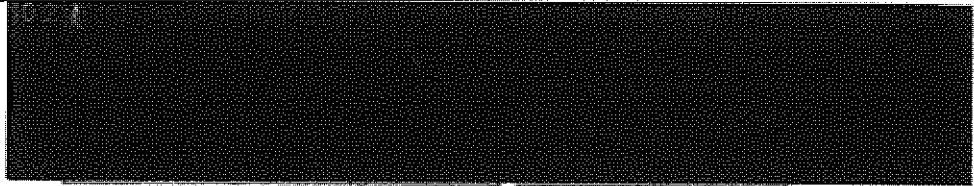
	Egypte	Nederland
Gemak van zakendoen (algemeen)	112	27
Het opstarten van een bedrijf	73	21
Het verkrijgen van bouwvergunningen	142	100
Het krijgen van elektriciteit	106	90
Registratie van eigendom	84	58
Het krijgen van krediet	71	71
De bescherming van investeerders	135	94
Betaling van belasting	149	23
Grensoverschrijdende handel	99	13
Afdwingen van contracten	152	19
Het opheffen van een bedrijf	126	12

Bron: Wereldbank

5

Email Message

From:
To:
Cc:



Sent: 02-02-2015 at 14:24
Received: 02-02-2015 at 14:24
Subject: ENV-2015.884 / Goedkeuring polisuitreiking Suezproject

Attachments: Scan van MinBuZa Multifunctional.pdf

Opmerkingen R:

- Akkoord, 
- Graag antwoorden op vragen.

+++
Hard copy volgt.



Aan R
Van DIO
Via DGBEB
Kopie aan SG
Afgestemd met

TER INFORMATIE

Datum
5 maart 2015
Onze Referentie
Opgesteld door

memo

SUEZ project

Aanleiding

Polisuitgifte van een exportkredietverzekering aan baggeraars Boskalis en Van Oord voor een prestigieuze order in het kader van het Suez project in Egypte. Ter opvolging van eerdere memo (2015.37470) inzake het Suez project gaat dit memo in op:

- Door u gestelde vragen op eerdere memo.

Kern/samenvatting

Aanvullende vragen

In het voorgaande memo heeft u een drietal aanvullende vragen gesteld over deze zaak. Hierbij reactie op uw vragen:

1. *Waarom gaan wij akkoord met het niet naleven van Egyptische wetgeving?*
Uitgangspunt is dat de Egyptische wetgeving wordt nageleefd. Op grond van de beschikbare informatie valt dit evenwel niet met volledige zekerheid te concluderen omdat we geen sociale en milieueffectrapportage ontvingen waar dat

ult blijkt

Datum
5 maart 2015
Onze Referentie

2. Wat was de assessment Both Ends over Suez project?

Both Ends heeft geen assessment gedaan. Both Ends kijkt structureel mee met het werk van ADSB door altijd de MVO documentatie (milieu- en sociale effectrapportage of vergelijkbare documenten) op te vragen tijdens de 30 dagen ex ante publicatie van een aanvraag en door in sommige gevallen vragen te stellen. Vanwege de publiciteit rond dit project heeft Both Ends al vóór de aanvraag binnen was bij ADSB gevraagd om informatie over het project. Daarbij heeft Both Ends verwezen naar een aantal berichten in de media, die meegenomen zijn in de overwegingen van de MVO risico's. Overigens waren die media berichten bij ADSB bekend.

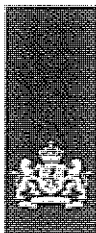
Normaal gesproken wordt MVO documentatie door ADSB publiek gemaakt bij de 30 dagen ex ante publicatie. Bij deze aanvraag is de milieu- en sociale effectrapportage nog niet beschikbaar gekomen (dit is de afgelopen jaren niet eerder voorgekomen), de EIA kon derhalve niet gedeeld worden. Both Ends is hierover door ADSB geïnformeerd en zal hier mogelijk nog op terug komen.

3. Waarom (competitief) nadeel NL bedrijven ten opzichte van Belgische consortiumpartner?

De Suezorder wordt uitgevoerd door vier bedrijven (twee Nederlandse, een Belgische en een bedrijf uit de Verenigde Arabische Emiraten) die in consortiumverband werken.

Dit is conform de OESO

afspraken, daar het om een kortlopende contante transactie gaat. Het Nederlandse MVO beleid voor de exportkredietverzekering gaat echter verder dan internationale afspraken door ook voor kortlopende contante transacties de MVO beoordeling op basis van een milieu- en sociale effectrapportage uit te voeren. In dit geval veroorzaakte het verschil in Nederlands en Belgisch beleid een nadeel voor de Nederlandse partijen.



Aan Minister EZ
Van DGBEB/D10
Via DIEZ
Kopie aan SG
Afgestemd met IFO, ministerie van IenM

TER BESLISSING

Datum
2 april 2015
Onze Referentie
BZ-2015.1750-t9
Opgesteld door

memo

Egypte: Suez Kanaal Ontwikkelingen

Aanleiding

Uw verzoek om nadere informatie over de belangen van NL en het NL bedrijfsleven [redacted] bij de modernisering en aanleg van het tweede Suez kanaal.

Gevraagd besluit

- Ontvangst admiraal Mameesh, voorzitter van de Suez Canal Authority (SCA), tijdens zijn geplande bezoek aan NL dit jaar, mogelijk tweede helft april, ofwel later dit jaar.
Aanleiding hiervoor is, in aanvulling op de reeds verkregen contracten, de grote en concrete potentie die het Suez project voor het NL bedrijfsleven biedt. DGBEB/DIO zal het dossier t.b.v. dit gesprek aanleveren.

Kern/samenvatting

- Op 6 augustus jl. werd de aanleg van een tweede Suez Kanaal aangekondigd. President Sisi bepaalde dat het project in één jaar moet worden opgeleverd. Het Kanaal verwerkt momenteel 49 schepen per dag. De ontwikkeling van het Kanaal zal het aantal passerende schepen sterk doen toenemen tot ca. 100 tegen eind 2023;
- Als voorzitter van SCA speelt admiraal Mameesh een leidende rol bij het Suez project. SCA heeft autonomie binnen de overheid en staat onder direct toezicht van de president. Een korte ontvangst betekent [redacted]

- NL betrokkenheid bij het tweede Suez kanaal tot nu toe:
 - Tijdens het bezoek van Minister Schultz van Haegen aan Egypte van 2 t/m 5 november jl. werd overeenstemming bereikt met SCA voorzitter Mameesh over samenwerking bij de ontwikkeling en implementatie van het masterplan voor de Suez Corridor;
 - Op 25 oktober 2014 werd een contract gesloten met een consortium van 4 baggerbedrijven, waaronder van Oord en Boskalis (contractwaarde [REDACTED]) voor een exportkredietverzekering (EKV). [REDACTED]

Datum
2 april 2015
Onze Referentie
BZ-2015.175049

Toelichting

- Suez Canal. Na de verkiezing van El-Sisi tot president van Egypte juni 2014 is de aanleg van een parallel kanaal over een afstand van 72 km. op de agenda gekomen. De uitvoering van het plan krijgt hoogste prioriteit. De totale kosten zijn begroot op €6 miljard, waarvan €2 miljard voor baggerwerkzaamheden. Het SCA heeft als doel de Suez Corridor te ontwikkelen tot een logistieke en productieve hub waar alle services van een wereldhaven aanwezig zijn. Zo wordt er binnen dit project gedacht aan:
 - de ontwikkeling en ontsluiting van de belangrijkste havens langs het kanaal;
 - de ontwikkeling van logistieke en productie centra;
 - de aanleg van energiecentrales.
- In juni 2013 is minister Schultz van Haegen door de EG Minister van Water uitgenodigd voor een bezoek aan Egypte in het kader van het Water Mondiaal programma. In februari 2014 heeft admiraal Mameesh NL bezocht en minister Schultz van Haegen uitgenodigd voor een bezoek aan het Suez Kanaal. Tevens verzocht Mameesh om ondersteuning in het complexe proces rondom de uitvoering van het megaproject 'Suez Canal Development Project' waarop minister Schultz van Haegen een expertmissie heeft toegezegd;
- Beide uitnodigingen werden gecombineerd met het bezoek van min Schultz van Haegen in november 2014. Het bezoek van minister Schultz van Haegen is zeer gewaardeerd en tijdens het bezoek werd overeenstemming bereikt over de samenwerking bij de ontwikkeling en implementatie van een masterplan voor de Suez Corridor naar aanleiding van de aanbevelingen van de expert missie die eerder had plaatsgevonden. Tevens werd een MoU ter bestendiging van de 38 jaar lange samenwerking in het EG-NL waterpanel getekend (o.a. focus op B2B);

Datum
2 april 2015
Onze Referentie
BZ-2015-175049

- Boskalis en van Oord:
 - Op 25 oktober 2014 werd een contract gesloten met een consortium van 4 baggerbedrijven, waaronder Van Oord en Boskalis (contractwaarde voor 100,2 miljoen). Gaat om verbreden van huidige Suezkanaal en aanleg van een tweede parallel kanaal;
 - Voor deze transactie, eveneens op contante basis, werd door ADSB een EKV afgegeven.;

Datum
2 april 2015
Onze Referentie
EZ-2015-175049

[REDACTED] Cruciaal voor economisch en financieel herstel, en voor het genereren van maatschappelijk draagvlak voor het economisch beleid. De diverse investeringsprojecten, economisch hervormingsplannen en het nieuwe masterplan voor ontwikkeling van de Suez Kanaal Corridor moeten dit onderstrepen:

- [REDACTED]
- [REDACTED] Door introductie van een aantal belastingmaatregelen zijn de inkomsten verhoogd, en zijn uitgaven gedaald o.a. vanwege het terugschroeven van brandstofsubsidies;
- Het begrotingstekort, werkloosheid (13,4%, waarvan 70% onder de 18 jaar) en de armoede (26% onder armoedegrens) zijn afgelopen jaren flink toegenomen;
 - Economische groei was afgezwakt tot slechts 1,2% maar heeft de weg omhoog gevonden. Voor huldig fiscaal jaar wordt een groei van 3,5% verwacht en de Wereldbank voorspelt 3,8% in 2016;
 - FDI bedraagt momenteel €2 miljard. Maar groot investeringsplan overeengekomen met BP voor ontwikkeling gas t.b.v. lokale markt (\$12 miljard)
- [REDACTED]