

Voorzitter

collega's doe toekomen. Dan kunnen wij volgende week een spoeddebat houden over wat de minister heeft gezegd.

De **voorzitter**: Ik bied aan dat er door de beter geoutilleerde diensten van de Kamer voor wordt gezorgd dat die informatie beschikbaar is.

De heer **Szabó** (VVD): Dit besluit is nu genomen. Als het doorgaat, zullen wij daarbij aanwezig zijn. Ik denk alleen dat wij niet veel spreektijd nodig zullen hebben.

De **voorzitter**: Dat brengt mij op het punt van de spreektijden. Ik stel voor, de spreektijd te bepalen op twee minuten per fractie. Ik hoor sommige leden buiten de microfoon één minuut voorstellen. Dat lijkt mij een goed precedent voor vrijwel alle andere debatten die wij hier de komende jaren nog zullen voeren.

De heer **Timmermans** (PvdA): Mag ik u vragen om een spreektijd van drie minuten? De minister heeft bij NOVA ook uitvoerig de tijd genomen.

De **voorzitter**: Het blijft twee minuten. Als het voor u tweeënhalve minuut wordt, mag u van mij onze collega blijven.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28074).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank ik het kabinet voor de informatie die wij hebben gekregen. Aangezien ik mijn eerste termijn begon met een wat kritische noot over de wijze waarop het kabinet de schriftelijke inbreng van onze fractie had behandeld, vind ik het netjes om de bewindslieden nu te complimenteren met de open en constructieve wijze waarop wij van gedachten hebben kunnen wisselen. Vooral de toezegging dat gekeken wordt naar de prestatie-indicatoren vinden wij waardevol. De belangrijk-

ste toezegging voor ons is natuurlijk het onderzoek, zeker omdat wordt gekeken naar de voor- en nadelen van de verschillende manieren van vervreemding, maar ook naar de exitstrategie, het dividendbeleid, het financieringsbeleid en governance. De minister van Financiën heeft daar nog aan toegevoegd dat de hoogste opbrengst voor hem niet het ultieme afwegingscriterium is.

Wij waren wat minder gelukkig met de toezeggingen op het punt van de luchthavenactiviteiten. Wij zitten met de vraag hoe wij dat kunnen vormgeven. Mijn fractie doet het kabinet dan ook de suggestie om inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van slotcoördinatie als je alles in één systeem onderbrengt. Kan daarbij de vraag meegenomen worden in hoeverre de activiteiten van de luchthaven Schiphol invloed kunnen hebben op de kwaliteit van de startbanen en dergelijke van de onder haar in beheer zijnde luchthavens? Ik wil straks niet geconfronteerd worden met de situatie dat alles op de locatie Haarlemmermeer goed geregeld is, maar dat het in Rotterdam en Eindhoven op een totaal andere manier gaat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij hadden er net al een kort debatje over, maar dat leidde niet tot de door mij gewenste duidelijkheid. Wat gebeurt er als de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn? Is er dan een keuze tussen twee mogelijkheden: onderhands of alsnog naar de beurs? Of is er dan een keuze uit drie mogelijkheden: beurs, onderhands of helemaal niet?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik kan niet vooruitlopen op een onderzoek dat nog moet plaatsvinden. In het interruptiedebatje heb ik geconstateerd dat mijn veronderstelling in eerste termijn uitgesproken, namelijk dat door ja te zeggen tegen dit wetsvoorstel automatisch alles zou doorlopen, niet klopte. Er is een knip. Het wetsvoorstel dat wij nu behandelen ziet toe op de economische regulering op de luchthaven Schiphol en daar zijn wij een groot voorstander van. Wij hebben verschillende malen, ook via schriftelijke vragen, kritiek geuit dat er zo weinig geregeld was en dat als er eens een conflict ontstond tussen gebruikers en de luchthaven de

minister niets kon doen. Dat dit nu geregeld is, vinden wij dan ook heel goed. Daarnaast zal er nog een debat met de Kamer komen over de wijze waarop de aandelen zullen worden vervreemd. Eerst zou dat meer een debat zijn geweest van: het is beursgang, dus slikken of stikken. De minister heeft nu toegezegd dat hij een onderzoek zal uitvoeren en met enkele alternatieven zal komen. Op basis van de uitkomsten van dat onderzoek zullen wij ons standpunt gaan bepalen. Het zou wel heel vreemd zijn als ik mij nu al zou vastpinnen op één uitkomst.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar ook dan is de vraag of het daarna sowieso doorloopt of ook nog kan stoppen, zoals u in uw eerste termijn ook terecht zei. U moet daar echt duidelijk over zijn, want dat is toch de kern van dit debat. Leidt het voor de CDA-fractie sowieso tot vervreemding van de aandelen of is het mogelijk dat u op grond van het onderzoek tot de conclusie komt dat u niet akkoord kunt gaan met vervreemding?

De heer **Haverkamp** (CDA): Op basis van de informatie die wij nu hebben, denk ik dat wanneer gekozen wordt voor onderhandse plaatsing en goede afspraken worden gemaakt over de eerder door mij genoemde criteria onze fractie geen blokkade zal opwerpen tegen vervreemding van de aandelen. Dat is mijn veronderstelling op dit moment, maar mocht dat niet blijken te kloppen als wij de resultaten van het onderzoek krijgen, dan zullen wij ons standpunt natuurlijk opnieuw moeten bepalen, maar ik kan natuurlijk nu niet zeggen welke uitkomsten dat onderzoek zal hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Minister Zalm heeft enkele vragen opgeworpen, maar voor mij meer in de zin van mogelijke bezwaren tegen onderhandse plaatsing. Mocht dat inderdaad het resultaat zijn van dat onderzoek, is uw fractie dan sowieso toch voor vervreemding of stapt zij uit die fuik? U moet daar toch echt duidelijk over zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik snap niet waarom u mij dwingt om daar nu duidelijkheid over te verschaffen. Het gaat nu om de economische regulering van Schiphol en niet over de wijze van vervreemding. Daar

Haverkamp

krijgen wij nog een apart debat over en wij zullen dan ons standpunt bepalen op basis van de informatie die wij nog van het kabinet moeten krijgen. Ik heb hier geen glazen bol staan!

Mevrouw **Gerkena** (SP): In uw eerste termijn hebt u toch te vuur en te zwaard verdedigd dat het onderhands zou moeten en een beursgang niet goed zou zijn, overigens op grond van argumenten die mijn fractie tot het standpunt brengen dat het helemaal niet zou moeten. Nu zegt u in feite dat u daar nog wel achter staat, maar dat er nog onderzoek komt, waarmee u de deur eigenlijk weer op een kier zet. Ik begrijp niet dat u die deur nu openzet terwijl u eigenlijk voor dit debat binnen en buiten de Kamer heeft gezegd – bijna geschreeuwd – “geen beursgang, want dat is heel slecht” en nu zegt dat u er na het onderzoek wel verder naar gaat kijken. Ik vind dat toch wat draaien met standpunten!

De heer **Haverkamp** (CDA): In eerste termijn hebben wij hier ook over gesproken en heb ik duidelijk gesteld dat het kabinet zich in mijn ogen had vastgebeten in de beursgang en geen enkel alternatief, zelfs niet het in mijn ogen briljante alternatief van een onderhandse plaatsing, serieus in overweging heeft genomen. Ik blijf dat nog steeds een fantastisch idee vinden en ik verwacht ook dat de minister ons na dat onderzoek hartelijk zal danken voor deze suggestie en die ook zal overnemen. Ik vind het niet terecht om op dit moment te zeggen dat wij alleen maar met die onderhandse vervreemding akkoord zullen gaan, terwijl de minister net heeft toegezegd dat hij dat nader gaan onderzoeken. Dan zou mijn verwijt richting het kabinet ten onrechte zijn geweest. Ik ben er echter nog steeds van overtuigd dat onderhandse plaatsing de beste optie is. Daar mag u mij ook op aanspreken en ik wil dat ook buiten nog wel schreeuwen als u dat zo prettig vindt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Als u dat nog steeds vindt, snap ik niet waarop u nu allerlei handen en voeten geeft aan de mogelijkheid voor de minister om u alsnog te overtuigen. Ik zie dat wel vaker bij de CDA-fractie: dan komt er een onderzoek en dan hoor je van de CDA-fractie ineens: maar

dat wisten wij niet, dat hadden wij niet verwacht, neen, het moet toch maar een beursgang worden. Volgens mij is dit alleen maar procedureel gesputter!

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij zijn van mening dat een onderhandse beursgang het beste is. Dan is de vraag hoe dat moet gebeuren. Zeggen wij tegen het kabinet dit is een fait accompli, u kunt slikken of stikken? Ik heb eerder gezegd dat wij vinden dat dit niet de manier is waarop wij in de Kamer met de regering zouden moeten discussiëren. Wij hebben het kabinet nu een opening gegeven of het kabinet heeft ons een opening gegeven, het is maar net hoe je het zegt. Wij verlaten ons standpunt dat een beursgang alles oplost en blijven van mening dat een onderhandse plaatsing de beste manier is om de aandelen te vervreemden, maar als het kabinet daar ondanks mijn gloedvolle betoog nog niet van overtuigd is en meent dat daar eerst een onderzoek voor nodig is, dan bieden wij het graag die ruimte.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb de minister zo begrepen dat hij bereid is om dit onderzoek te laten doen, maar ook dat hij daar wel de afspraak aan verbindt dat niet meer wordt gesproken over de vraag of de aandelen zullen worden vervreemd. In het vervolg gaat het alleen nog maar over de vraag of de vervreemding zal plaatsvinden via onderhandse plaatsing of via beursgang. Heeft de heer Haverkamp de minister ook zo begrepen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb uit het antwoord van de regering begrepen dat wij nu praten over de economische regulering van de luchthaven Schiphol. Volgens de Comptabiliteitswet is de beslissing om de aandelen te verkopen niet aan de Kamer. Sterker nog, de minister van Financiën had de aandelen kunnen verkopen en de Kamer daarvan in een briefje op de hoogte kunnen stellen. Het kabinet heeft niet voor die weg gekozen en de minister biedt ons nu een andere mogelijkheid; hij heeft zelfs expliciet gezegd dat hij niets zal doen voordat hij de toestemming van de Kamer heeft.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dit is een ander punt. Ik wees erop dat de minister heeft gezegd dat hij niet

zo'n duur onderzoek zal uitvoeren als de CDA-fractie aan het einde kan zeggen dat zij het eigenlijk allebei maar niets vindt. Als de heer Haverkamp de minister vraagt om zo'n onderzoek uit te voeren en de resultaten naast de beursgang te zetten, is de wissel gepasseerd of wij überhaupt wel voorstander zijn van vervreemding. Dan is alleen nog maar de vraag aan de orde naar de variant en de manier waarop.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben gezegd dat er naar onze mening voldoende is geregeld in dit wetsvoorstel en dat de privatisering daarom kan doorgaan mits er nog goede afspraken worden gemaakt over het lijstje van criteria dat ik eerder noemde. Dit lijstje kan volgens ons het beste worden ingevuld door onderhandse plaatsing. Het kabinet heeft daar echter vraagtekens bij geplaatst. Het is van mening dat het op een andere wijze kan bereiken wat voor ons belangrijk is zoals een juiste exitstrategie, afspraken over dividendbeleid, enz. Als dit inderdaad het geval is, hebben wij geen moeite met een andere manier van vervreemding. In antwoord op de principiële vraag naar vervreemding, zeggen wij dus niet in principe nee mits de voorwaarden goed zijn ingevuld.

Wij hebben een aantal suggesties gedaan voor het kostenmodel. Het kabinet heeft gemotiveerd aangegeven waarom die opties op dit moment niet zijn voorkeur hebben. Wij hechten wel belang aan de wijze waarop een en ander vorm krijgt. Het laatste waar wij op zitten te wachten, is gedoe. Daarom vind ik het belangrijk dat de informatie die vooraf aan de gebruikers zal worden gegeven ter vaststelling van de tarieven, meer is dan een mededeling. Die informatie moet een inhoudelijke discussie tussen de partijen mogelijk maken.

Ik heb nog geen duidelijkheid verkregen over de rol van de NMa. Stel dat die discussie plaatsvindt en dat de conclusie is dat de NMa moet worden ingeschakeld, zijn de tarieven dan al vastgesteld en kan de NMa die achteraf terugdraaien of worden de tarieven pas van kracht als de NMa gehoord is? Mijn fractie staat huiverig tegenover dit systeem en daarom vraag ik de regering of het mogelijk is om het systeem na enige tijd te evalueren. Verder vraag

Haverkamp

ik mij af of alles tot in alle eeuwigheid is geregeld als wij ja zeggen tegen het wetsvoorstel.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wat verwacht u te weten te komen door zo'n evaluatie?

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris gaat een nieuw systeem invoeren om de tarieven op de luchthaven Schiphol vast te stellen. Mijn fractie heeft een voorkeur voor het "single-tail system" boven het "dual-tail system". De staatssecretaris heeft echter gezegd dat onze voorkeur door de direct betrokkenen als achterhaald wordt beschouwd en dat men vol belangstelling kijkt naar het systeem dat de regering aan het ontwikkelen is. Met het oog daarop lijkt het ons goed dat de regering zich concentreert op het "dual-tail systeem".

De aviationkant en dan vooral de tarieven zijn volgens mij binnen dat systeem heel belangrijk voor de concurrentiepositie van Schiphol. Ik deel dan ook de analyse van de staatssecretaris niet volledig. Zij stelt namelijk wel heel stellig dat Schiphol een transfermarkt met veel concurrentie is en dat Schiphol dús wel lage tarieven zal hanteren. Het is nu juist mijn angst dat Schiphol zich niet altijd realiseert hoe kwetsbaar zijn positie is. Daarom vind ik dat je moet regelen dat de tarieven niet te hoog kunnen worden. Dat wordt grotendeels geregeld in de WACC.

De WACC is echter gebaseerd op investeringen met daarbovenop een winstpercentage. Maar die investeringen moet men wel opbrengen. Je moet volgens mij daarom over de mogelijkheid beschikken om Schiphol, de KLM en andere maatschappijen te laten discussiëren over de vraag welke investeringen wel of niet door moeten gaan. De staatssecretaris zegt dat die mogelijkheid er komt, sterker nog: zonodig vindt er een consultatie door de NMa plaats. Ik heb gevraagd wanneer die consultatie zal worden gehouden en hoe wordt gecontroleerd dat het systeem ook daadwerkelijk werkt en dat het inderdaad zo'n goed systeem is als de staatssecretaris zegt. Dat is de reden dat wij willen dat het systeem wordt geëvalueerd.

Voorzitter. De positie van Amsterdam. Is het waar dat de stem

van Amsterdam nodig is voor een wijziging van de statuten?

De minister streeft ernaar dat de overheid in alle scenario's 51% van de aandelen in handen houdt. Onder overheid kan volgens hem Amsterdam en het Rijk worden verstaan. Mijn fractie heeft een amendement op dit punt ingediend, omdat wij denken dat de minister dit niet kan garanderen als hij kiest voor beursgang. Amsterdam is in dat geval immers gerechtigd om zijn aandelen te verkopen. Daarom hoor ik in tweede termijn graag een reactie op het amendement van mijn fractie op dit punt.

□

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Ik kan u verzekeren dat ik in een heel chagrijnige stemming ben. Waarom ben ik zo chagrijnig? Ik ben zo chagrijnig, omdat ik het gevoel heb dat ik ongewild een speler ben in een toneelstuk of een rollenspel. Ik kan mij namelijk niet aan de indruk onttrekken dat dit debat vooraf is geënceneerd en dat is nu precies de reden dat zo veel mensen met een zekere gêne naar dit bedrijf kijken.

Ik werd 's ochtends wakker en ik hoorde de heer Haverkamp luid en duidelijk op Radio 1 mededelen dat de beursgang van Schiphol niet doorgaat. Dat was op zichzelf natuurlijk goed nieuws. Iedereen heeft erover geschreven. Alle krantenkoppen waren helder. De boodschap was klip en klaar: het CDA was niet akkoord met de beursgang. Het leek wel alsof er een kabinetscrisis zat aan te komen. Op zichzelf was dit verheugend, omdat het een opening in het debat betekende. Je kunt met elkaar gaan debatteren over de beste vorm van exploitatie van de NV Luchthaven Schiphol. Dat is op zichzelf prima. Je kunt ook met elkaar een open discussie aangaan over de vraag of de beursgang verantwoord is en of onderhandse plaatsing een goede zaak is. Ik heb getracht om dit debat te verbreden naar bijvoorbeeld de ontvlechting van de aviation en de non-aviation oftewel de luchtvaart-gerelateerde activiteiten en de activiteiten die daaraan niet zijn gerelateerd.

Ik heb een vrij uitvoerig betoog gehouden. Het wetsvoorstel gaat uiteindelijk wel over de NV Luchthaven Schiphol, want de exploitatiever-

gunning zal te zijner tijd worden verstrekt aan een nader te bepalen onderneming. Laten wij er voorlopig van uitgaan dat dit de huidige onderneming wordt. Het onderwerp is echter veel breder: het gaat hier over de privatisering van een heel groot deel van de Randstad. Het gaat niet alleen over het bedrijf Schiphol. Het gaat hier over een ongelooflijk groot stuk grond, groter dan de stad Leiden, dat straks in handen wordt gebracht van een private onderneming. Dat is het proces dat wij in gang zetten. Als wij er met elkaar over zeuren dat er in sommige steden gated communities zijn en dat wij ons daarover zorgen maken, is het mijn stelling dat de overheid hier een heel groot deel van de Randstad in feite uit handen gaat geven. Je geeft dat niet alleen in handen van een monopolist...

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik haak even in op de opmerking over het uit handen geven van een deel van de Randstad. U hebt zelf vragen gesteld over de grond. Op dit moment is het uit handen gegeven en gaat het juist terug naar de Staat. Uw pessimisme zal toch wel lichtelijk omslaan in optimisme door deze stap.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat is hartstikke spitsvondig, maar daar gaat het helemaal niet om. Stel dat ik voor 100% aandeelhouder ben van een onderneming met heel veel grond. Iemand zegt tegen mij: "Ik heb een heel goede vondst voor jou, jij krijgt van mij de grond". Zou ik dat als winst beschouwen? Ik ben voor 100% aandeelhouder en ik krijg de grond. Geweldig! Ik heb die grond allang.

De heer **Haverkamp** (CDA): Bestrijdt u nu de lezing van het kabinet over de structuur-NV? Het kabinet zegt inderdaad dat wij de grond krijgen en is daar enthousiast over. Het kabinet ziet dat als een mogelijkheid voor het inbrengen van de exploitatievergunning. Zegt u dat dit complete onzin is?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wij praten dan over juridische constructies.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat klopt. Daar praten wij ook over.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik probeer het nog even opnieuw. Ik

Duivesteijn

heb het niet alleen over de Staat, maar ook over de andere overheden. Met elkaar is de overheid voor 100% aandeelhouder. Dan beschikt zij ook over de grond.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik hecht eraan om de discussie op dat punt helder te krijgen. In het verslag hebben wij deze opmerkingen van de PvdA-fractie gelezen. In eerste termijn hebben wij gehoord dat het niet terecht is wat het kabinet beweert. Het kabinet heeft daar nogmaals op geantwoord. Klopt de lezing van het kabinet dat de grond nu niet in handen is van het Rijk ondanks dat hij voor 80% aandelen heeft in de NV Luchthaven Schiphol? Of bent u nog steeds niet overtuigd?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wij hebben te maken met een woordvoerder van de CDA-fractie die in eerste termijn stelt dat het wetsvoorstel op een dusdanige wijze moet worden vormgegeven dat een onderhandse plaatsing tot de mogelijkheden behoort, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de vooraf vastgestelde randvoorwaarden. Wij hebben te maken met een woordvoerder die heeft gesteld dat hij de voordelen van het onderzoek uitgezocht wil zien voordat hij zijn definitieve oordeel over dit wetsvoorstel geeft. De voordelen zijn niet uitgezocht. Er is alleen maar een onderzoek toegezegd en u hebt al gezegd dat u instemt met het wetsvoorstel. U hebt absoluut geen enkele zekerheid over de vraag of het straks onderhands of via de beurs verloopt. U hebt naar mijn stellige overtuiging een spelletje gespeeld. Nu hebben wij het hier in een interruptiedebatje over grond. Ik vind dat niet relevant. Ik wil er best op reageren, maar het is niet de kern van het debat dat wij op dit moment voeren.

De heer **Haverkamp** (CDA): U deed het aanbod om te antwoorden. Ik wacht op het antwoord en dan reageer ik.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Iemand die 80% van de aandelen heeft, heeft per definitie zeggenschap over de grond omdat hij zeggenschap over het hele bedrijf heeft. In dit geval betreft het de Rijksoverheid. Dat is in juridisch opzicht een andere entiteit. Die andere entiteit heeft via het

aandeelhouderschap alle zeggenschap. Zo werkt dat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil ingaan op uw opmerkingen over onze positie in het debat. Ik heb al eerder tijdens een interruptiedebatje gezegd dat ik iets te snel was met mijn conclusie dat wij met dit wetsvoorstel alles hadden geregeld. Daarom heb ik ook de vraag die u mij stelde op die manier beantwoord. Alle punten waarover nog moet worden gesproken die u net opsomde, worden straks nog besproken. Ik snap echt niet waar u het idee vandaan haalt dat wij hier met een toneelspel bezig zijn.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Sluit u uit dat wij naar de beurs gaan straks?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik sluit niets 100% uit. Als ik nu een inschatting moet maken, zeg ik dat de kans is op onderhandse plaatsing 90 tot 95% is.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb het gevoel dat ik in uw rollenspel zit. Dat is mijn irritatie. Wij hebben geen debat met elkaar, geen uitwisseling.

De **voorzitter**: Dat hebt u in het begin al gezegd. Gaat u door met uw betoog.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik maak zelf uit wat ik zeg, voorzitter.

De **voorzitter**: Nee, nee. Ik maak de orde hier uit. Doet u toch niet altijd zo agressief tegen de voorzitter. Dat is iedere keer zo met u. Gaat u gewoon door met uw inbreng.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter, ik stel het op prijs om mijn eigen richting te kiezen. Ik vind het centrale punt het feit dat wij geen fundamenteel debat hebben gevoerd met elkaar over de borging van het publieke belang. Wij hebben van de staatssecretaris opnieuw gehoord wat er in het wetsvoorstel staat. Dat wisten wij al. Er heeft verder geen gedachtewisseling plaatsgevonden. Ik vond in elk geval dat er geen sprake was van dynamiek.

Er is niet ingegaan op de suggestie om op een wat andere manier aan te kijken tegen privatisering of wijziging van de exploitatie van de luchthaven Schiphol. Ik heb

voorgesteld om na te denken over een splitsing waarin wel activiteiten worden afgestoten en waarin wel geld wordt gegenereerd als er geld is. Ook door de regering is vooral ingegaan op de inbreng van de CDA-fractie omdat die op dit moment de belangrijkste belemmering vormt. Dat marginaliseert het debat in de Kamer en de positie van alle andere fracties. Ik voel mij daar ongemakkelijk bij, want ik zit er bij en ik kijk er naar. Ik vind dat er geen open debat heeft plaatsgevonden.

Dit debat is ideologisch getint. De bijdrage van de heer De Krom was daarvan de beste illustratie, maar ook de bijdrage van de minister van Financiën. Ik respecteer dat. Ik kan mij heel goed voorstellen dat iemand vanuit een bepaalde ideologie van mening is dat de overheid zo klein mogelijk moet zijn en dat haar taken vooral moeten worden teruggebracht tot toezicht houden en het opstellen van regels. Die ideologie leidt er ook toe dat de overheid voor burgers alleen maar een vijand is, dat zij altijd weer de politieagent is die de ene keer positief optreedt en de andere keer niet optreedt. In dit geval hoeven wij ons er niet voor te schamen dat de overheid ook een direct belang heeft in het beheren van infrastructuur, letterlijk en figuurlijk, en daarover de volledige zeggenschap behoudt. Daarmee kan zij betrouwbaarder opereren. Dat is zo belangrijk omdat het hier gaat om een scharnierpunt in de ontwikkeling van de Randstad en die van de economie. Daar hoeft niemand zich voor te schamen. Dat is een ideologisch uitgangspunt van de PvdA-fractie. Wij willen de overheid niet gemarginaliseerd hebben tot politieagent.

De heer **De Krom** (VVD): Wij ook niet. Ik zeg altijd: sterke markt, sterke overheid. Ik geloof toch dat de heer Duivesteijn nu de plank een beetje mis slaat, want mijn betoog was er juist op gericht dat heel veel burgers moeite hebben met de verschillende rollen en petten van de overheid. In verband met de publieke discussie over verantwoording en dergelijke is het veel beter om die rollen uit elkaar te trekken. Op die manier worden de discussie en de publieke verantwoording van de overheid veel duidelijker. Dat is de essentie van het verhaal.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat zou

Duivesteijn

helemaal waar zijn, als er werkelijke concurrentie is, dus als wij niet te maken hebben met een monopolist. Ik zou het heel gezond vinden dat er voor dit zeer omvangrijke grondgebied veel partijen meespelen. Ik heb de vergelijking met een stad gemaakt. Er is dan een veelvoud van initiatieven. Straks geven wij dit hele gebied in handen van een private onderneming, maar nu is het nog democratisch gecontroleerd. Wij kunnen nu namelijk altijd nog interveniëren. Minister Zalm heeft zojuist ook aangegeven dat de regering altijd nog de verantwoordelijken kan wegsturen en eventueel een nieuwe board samenstellen.

De heer **De Krom** (VVD): Vindt u dat de overheid op de stoel van de bestuurder van de NV luchthaven Schiphol moet gaan zitten?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Nee, dat hoeft helemaal niet. In de afgelopen decennia hebben wij dat arrangement ook meegemaakt, maar de overheid is niet op die stoel gaan zitten. De aandeelhouders staan daarbij wel op afstand. Wat ons betreft mag het verzwakte NV-regime wat strakker worden. Wij hebben er echter geen enkel probleem mee om de rollen te scheiden. Op heel vitale momenten moet er wel echt ingegrepen kunnen worden.

Overigens praten wij over de ontwikkelingsrichting van een groot deel van de Randstad, ook in fysieke termen. Ik ben geen projectontwikkelaar, maar ik zou als projectontwikkelaar smullen bij de gedachte van de ontwikkelingsmogelijkheden via investering in de aandelenstructuur van de NV luchthaven Schiphol. Het gebied heeft de omvang van de stad Leiden. Welnu, een gebied van die omvang wil men nu privatiseren. Natuurlijk zijn er bestemmingsplannen en regelgeving X, Y of Z, maar de ontwikkelingspotentie is niet gekapitaliseerd. Zo gaan er straks in de beurswaarde heel veel gronden zogenaamd als agrarisch gebied weg, maar wij weten dat dit stedelijk gebied betreft. Extrapoler de afgelopen 25 jaar eens naar de komende 25 jaar en dan zie je dat daar een stad staat. Die stad is dan wel privaat, dus niet democratisch gecontroleerd. Dat is de stelling van de Partij van de Arbeid.

De heer **De Krom** (VVD): Ik herhaal mijn vraag uit de eerste termijn. De

grond gaat naar de Staat en dat vindt u toch prima?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): En de erfpachtovereenkomst, wat een zakelijk recht betreft, gaat naar de NV. Natuurlijk kan daarin heel veel geregeld worden, maar toch is mijn stelling dat de Kamer niet op de hoogte is van de lange-termijnplanning van de NV luchthaven Schiphol, terwijl die wel bekend is bij Schiphol. Dat is een enorm groot democratisch vacuüm. Er zijn dus ideeën over de ontwikkeling van dat gebied, maar die zijn niet bekend bij ons. Wij hebben geleerd in de afgelopen jaren dat zoiets beetje bij beetje vorm krijgt.

Het mag duidelijk zijn dat wij niet tevreden zijn, ook niet over het debat. Wij hebben wel respect voor een ideologisch standpunt. In dat opzicht is er een verschil van opvatting tussen de VVD en de Partij van de Arbeid. Toch hebben wij niet het gevoel dat het verstandig is om nu in de richting te gaan die in het wetsvoorstel is aangegeven.

Ik wil enkele moties indienen, al was het maar om de positie van de Partij van de Arbeid te markeren. Ik wil niet verhelen dat wij onze hoop een beetje gevestigd hebben op de gemeenteraad, het democratische instituut, van Amsterdam. Er zat toch wel een zekere dreiging in – "chantage" is in dit verband een heel groot woord – de opmerking dat Amsterdam ook wel eens wat wil. Ik denk aan de Zuidas. Wij zouden daar geen problemen mee hebben. Het mag duidelijk zijn dat, als Amsterdam niet meewerkt, minister Zalm ook niet meewerkt en misschien met hem het hele kabinet niet. Zo wordt het spel kennelijk gespeeld. Ik hoop dat de gemeente Amsterdam hieruit inspiratie put om duidelijk stelling te nemen ten aanzien van haar positie, wat mij betreft op zo kort mogelijke termijn. Ik hoop eerlijk gezegd ook dat er een ander kabinet zit als het ooit zo ver komt dat er sprake is van een dergelijke exploitatievergunning en vervreemding. Dan kunnen wij Schiphol in een veel breder perspectief bespreken dan wij nu hebben gedaan.

Ik dien nu de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de staatsdeelname in de NVLS vraagt om zeggenschap in de onderneming;

overwegende dat deze zeggenschap wel mogelijk is bij een 100% overheidseigendom via het verzwakt structuurregime, maar vervalt bij vervreemding van zelfs één aandeel;

verzoekt de regering, te komen met een wetsvoorstel tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek waarin toepassing van het verzwakt structuurregime mogelijk wordt als overheden 51% van de aandelen in bezit hebben;

verzoekt de regering, niet eerder aandelen van de NVLS te vervreemden vóórdat deze aanpassing in het BW is afgerond en het verzwakt structuurregime is gevestigd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duivesteijn. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (28074).

Ik laat u de motie nog even zien, want ik denk dat niet moet worden gekopieerd wat erboven staat.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dank u wel. Dat klopt.

De **voorzitter**: Ik zal het eraf halen, maar wilde dat niet zonder uw toestemming doen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Er staat op zichzelf niets bijzonders, maar het hoort er niet bij. Het is niet geheim, dus ik zal het maar zeggen. Er stond: zou je niet aan minister Zalm vragen of hij akkoord gaat? Dan weet je wel van wie het komt.

De volgende motie die ik indien, luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat inhoudelijke beleidsbetrokkenheid van de aandeelhouders van de NVLS wenselijk is bij:
- bezoldigingsbeleid

Duivesteijn

- benoeming en ontslag van leden van de raad van bestuur
- het nemen en afstoten van deelnemingen
- vervreemding van delen van het bedrijf
- langdurige overeenkomsten
- grote investeringsbeslissingen
- omschrijving van beleid ten aanzien van mainportfunctie in de statuten
- jaarlijkse strategiebepaling
- tariefstelling;

constaterende dat de zeggenschap van aandeelhouders over deze onderwerpen sinds kort (155a en 265a Boek 2 Burgerlijk Wetboek) mogelijk is als een verzwakt structuurregime wordt gevestigd;

verzoekt de regering, op korte termijn vóór de periode waarin nog geen aandelen worden vervreemd, met de andere aandeelhouders, de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, een joint venture te sluiten om het verzwakt structuurregime te vestigen op de NVLS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duivesteijn. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (28074).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in februari 2006 aan de Kamer zal worden gerapporteerd over de evaluatie van de Luchtvaartwet, waaruit wijzigingen van de Wet Luchtvaart zullen volgen die niet gehinderd zouden mogen worden door belangen van commerciële aandeelhouders;

overwegende dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Kamer een visie op de Mainport heeft toegezegd;

overwegende dat de regering door de Kamer is gevraagd, op korte termijn met een visie op het deelnemingenbeleid te komen;

overwegende dat de toekomst van de luchthaven grote gevolgen kan hebben voor de ruimtelijke ontwikke-

ling van de Haarlemmermeer;

verzoekt de regering, de vervreemding van de aandelen NVLS uit te stellen tot nadat de evaluatie en de bijbehorende aanpassingen aan de Luchtvaartwet zijn afgerond, de Mainportvisie is vastgesteld, besluitvorming over het deelnemingenbeleid is afgerond en er een structuurvisie Noordvleugel is vastgesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duivesteijn. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (28074).



Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat ik twee bewindslieden in de beantwoording op eieren heb zien lopen. Dat blijkt alleen al uit het feit dat én de staatssecretaris én de minister, beiden van VVD-huize, op geen enkele wijze zijn ingegaan op de fundamentele vraag of je infrastructuur moet privatiseren. Dat is een van de vragen die ik in de eerste termijn heb gesteld. De beantwoording van de bewindslieden is bijzonder detaillistisch. Ze leggen bijna zout op iedere slak, zeg maar. Het ontbreekt echter aan een grote lijn, aan visie en consequenties. Ze zeggen alleen maar: wij moeten, wij zullen en wij gaan. Natuurlijk ligt er een motie, maar tien jaar geleden dachten wij wel heel anders over privatisering en verzelfstandiging. Wij hebben nu de debacles van de energiemarkt. Bedrijven zijn, zo zeg ik tegen de heer De Krom, inderdaad in handen van de overheid. Hij zei dat de markt zichzelf wel reguleert, maar ook daar zie je dat de markt het niet reguleert. Wij kennen het debacle van de taximarkt en het debacle van de verzelfstandiging van de NS.

Nu zegt de minister dat het kabinet alle adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat overneemt. Maar de Raad voor Verkeer en Waterstaat stelt ook dat de publieke belangen niet gewaarborgd kunnen worden in wet- en regelgeving. Hij zegt: een conditie voor de beursgang is dat de publieke belangen adequaat zijn gewaarborgd, namelijk via de Wet lucht-

vaart. De raad zegt dat het niet kan, maar dit kabinet zegt dat het zo is. Laat de minister dat maar eens uitleggen. Het meerderheidsbelang verbetert het wel een beetje, maar het repareert het niet. Dat is precies de discussie die ik met de minister had over de positie van de aandeelhouder. Die positie wordt sowieso verzwakt op het moment dat andere spelers in het veld komen.

De uitspraak van de Raad voor Verkeer en Waterstaat laat in elk geval zien dat een aandeelhouder wel degelijk veel meer kan dan de staatssecretaris suggereert. Haar stelling in het begin dat de overheid als aandeelhouder niet zoveel kan en dat het daarom goed is om als overheid op afstand te gaan staan, klopt dus niet als je die zet tegenover de rapporten van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Misschien zegt zij dat het geen goede conclusies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, wat zij ook mag vinden, maar dan vraag ik mij af waarom zij adviezen vraagt en waarom wij dan nog die raad hebben. Dan zou ik zeggen: schaf hem dan meteen af, want het is allemaal zinloos als zij toch de adviezen niet overneemt. In dit kader vind ik vandaag ook de "drive" van het CDA echt onbegrijpelijk. Het zet de deur weer wagenwijd open, het trekt inderdaad een grote broek aan en trekt een rookgordijn op.

Ik wil toch nog iets zeggen over Amsterdam. Ik begrijp dat deze marktminister een "blocking vote" een hinderlijke drempel vindt. De minister heeft de statuten echter niet voor niets zo ingericht. Dat is gebeurd omdat de minister vond dat Amsterdam grotere belangen heeft bij de luchthaven. Dat heeft Amsterdam ook. Ik vind de dreigende uitspraken daarom bijzonder ongepast. Daarmee geeft de minister niet alleen een waardeoordeel hoe hij de belangen van Amsterdam weegt – en dan hebben wij het niet alleen over de gemeenteraad en B en W, maar ook over de bevolking van Amsterdam – maar daarmee geeft hij ook een waardeoordeel over de wijze waarop de statuten zijn ingedeeld. Amsterdam heeft terecht bezwaren en het staat daarin niet alleen. Onder andere mijn fractie en andere fracties vandaag staan achter die bezwaren. Ik verzoek de minister dan ook met respect naar deze opvatting te kijken.

Concluderend, ik begrijp de kater van de heer Duivesteijn heel goed. Er

Gerkens

is geen discussie geweest over het principe van de privatisering van de infrastructuur. Er is geen fundamentele discussie geweest over de vraag van de consequenties van deze stap. Mijn fractie zal zo'n grote stap niet zo lichtvaardig zetten en zal niet instemmen met dit wetsvoorstel.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. De positie van Amsterdam is toch wel een van de meest springende punten in het debat geworden. Voor de GroenLinks-fractie vertegenwoordigt Schiphol een Nederlands nationaal belang, maar Schiphol vertegenwoordigt ook een Amsterdams belang. Die belangen staan naast elkaar, maar ze lopen lang niet altijd parallel. Behalve in het economische, waar in enig opzicht, maar lang niet in alle opzichten een parallel met het nationale belang is, zit het Amsterdamse belang ook in het grote probleem van de milieubelasting door Schiphol. Daarin is Amsterdam de lijdende partij en het Rijk de leidende partij. Dat is een belangrijk verschil. Het Amsterdamse belang zit ook in de ruimtelijke ordening, vooral in de ruimtelijke ordening. Schiphol is potentieel een concurrent voor de ontwikkeling van de Zuidas, want het concurreert op dezelfde kantorenmarkt, om dezelfde kantoren en om dezelfde bedrijven die zich daar willen vestigen. Maar ook bij zaken als de ontsluiting, het verkeer en noem maar op zitten er enorm veel concurrerende belangen. Het is logisch dat Amsterdam zegt: wij hebben hier een eigen belang. De stad moet een eigen zelfstandige afweging kunnen maken bij de vraag welke overheidsdeelneming, -regie of -grip hij gewenst acht. De kans om die afweging te kunnen maken is nu ook letterlijk verankerd in de statuten van Schiphol, waar die blocking vote expliciet, mede om dit soort redenen, geregeld is. Wij zeggen met kracht dat Amsterdam recht heeft op een zelfstandig oordeel. Er is sprake van twee nevenschikende partijen. Het past ook bij de gedachte van het kabinet richting meer decentralisatie en een eigen oordeel van andere overheden. Ook uit dat oogpunt heeft Amsterdam hierin recht op een eigen oordeel. Ik vond de manier waarop minister Zalm met zijn bekende lachje Amsterdam schalks maar o zo subtiel onder druk zette

niet erg kies. Ik ben benieuwd tot wat voor debatten dit allemaal zal leiden in de Amsterdamse gemeenteraad.

De heer **De Krom** (VVD): Amsterdam is volgens de heer Duyvendak een lijdende partij. Hoe verklaart hij dat in het licht van het feit dat er sinds de invoering van het vijfbanenstelsel 70% minder over Amsterdam wordt gevlogen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er wordt 40% tot 50% minder over de binnenstad van Amsterdam gevlogen. Sommige grachtengordelbewoners zien de binnenstad van Amsterdam als het echte Amsterdam en vergeten de rest. In Amsterdam-West wonen veel meer mensen en daar wordt meer over gevlogen. Datzelfde geldt voor Amsterdam-Noord. Amsterdam is met recht een van de lijdende partijen in de milieuvervuiling van Schiphol. Ook uit dien hoofde zou ik het begrijpelijk vinden als het gemeentebestuur grip wil houden op de ontwikkeling van de luchthaven.

Ik kom op het salaris van de directie van Schiphol. Wij krijgen nog de uitkomst van een onderzoek daarnaar. Bij veel privatiseringen, vervreemdingen van aandelen, op afstand plaatsen van overheidsbedrijven, hebben wij gezien dat de salarissen direct verdubbeld werden of nog erger. Drie jaar later werd er dan nog flink wat slagroom bovenop gedaan. Dat is zeer ongewenst. Wij moeten daar subiet een eind aan maken. Het zou hoogst ongewenst zijn als het nu bij Schiphol zou gebeuren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is een minderheidsaandeel in de NV Luchthaven Schiphol te vervreemden;

constaterende dat de Staat meerderheidsaandeelhouder van de NV Luchthaven Schiphol is en blijft en hiermee zeggenschap heeft over de bezoldiging van de directie;

constaterende dat privatisering in veel gevallen heeft geleid tot een

verhoging van het salaris van de directie;

verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat een eventuele vervreemding van de aandelen van de NV Luchthaven Schiphol op korte en langere termijn niet leidt tot een verhoging van het salaris van de directie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (28074).

De heer **Haverkamp** (CDA): Wat bedoelt u met de woorden "verhoging" en "langere termijn"? Ook het brood van mijnheer Cerfontaine wordt duurder. Mag inflatiecorrectie wel?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de motie staat zorgvuldig geformuleerd dat een eventuele vervreemding van de aandelen geen grond mag zijn voor een verhoging. Wat er met inflatie en überhaupt met de hoogte van het salaris aan de hand is, daar blijft deze motie buiten. Daar doet de minister onderzoek naar. Misschien leidt dat wel tot een verlaging. Het gaat mij erom dat de vervreemding geen zelfstandig argument mag zijn om het salaris van de directie op te krikken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Die toezegging staat ook in de nota naar aanleiding van het nader verslag. Wat doet u dan besluiten deze motie toch in te dienen? Heeft u informatie die ik niet heb?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Om dit als Kamer met kracht te onderlijnen. Het gaat om een onderwerp dat velen in de maatschappij zeer beroert, om het maar even rustig te zeggen.

De GroenLinks-fractie heeft afgelopen weekeinde een notitie over bestuurlijke vernieuwing het licht doen zien, waarin niet alleen wordt gesproken over institutionele verhoudingen, maar ook over de gewenste politieke cultuur. Een van de veranderingen waarvoor wij met kracht pleiten, is helderheid. Wees duidelijk in de politiek, en benoem je positie. Het kan helemaal geen kwaad als je daarna compromissen

Duyvendak

sluit, of wat dan ook, maar wees duidelijk over je positie. Als ik kijk naar de CDA-stellingname van vandaag, zie ik dat alle duidelijkheid weg is. Ik vind het niet goed voor de politiek als je eerst zo hoog van de toren blaast, waarna er vervolgens heel weinig van overblijft. Dat zou je niet moeten willen, want de CDA-fractie geeft geen uitsluitsel op de cruciale vraag of het principebesluit tot vervreemding van de aandelen wordt genomen. Die positie koos de minister van Financiën wel. Maar als je aan de CDA-fractie vraagt of dit het principebesluit is, komt er mist. Aan de kant zegt zij dat zij het allemaal nog moet afwegen, maar ze zegt ook niet dat het niet door kan gaan. Als de heer Haverkamp dat nu zei, dan wisten we waar we aan toe zijn, maar dat zegt hij niet, en ook niet het andere. Ik vind het niet goed voor de politiek om zo weg te duiken, op zo'n cruciaal moment, in een termijn, in de afronding van een wetsvoorstel.

De GroenLinks-fractie heeft geen problemen met het geven van helderheid. Onze positie over dit wetsvoorstel is: wij vonden het antwoord in eerste termijn niet overtuigend, er zijn weinig valide redenen te noemen waarvoor je voor vervreemding van de aandelen zou zijn. De bezwaren en de risico's die wij hebben genoemd ontmoetten weinig weerwoord. Mijn fractie zal uit volle overtuiging tegen deze opmaat tot vervreemding van de aandelen stemmen.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Er speelden hierbij drie vragen een rol. In de eerste plaats is dat de vraag of aandelenvervreemding, gedeeltelijk privatisering gewenst is. In de tweede plaats: zo ja, hoe. In de derde plaats: hoe waarborg je de publieke belangen. Wat de laatste vraag betreft, hebben wij waardering voor wat daarover is geregeld. Dat wil overigens niet zeggen dat elke twijfel is weggenomen: juist de waarborgen ten aanzien van de mainportfunctie blijken niet goed hard te maken.

Bij de tweede vraag heeft het kabinet gekozen voor een open opstelling, wat zeker in deze fase het handigst is. Ook aan de voorstellen voor onderhandse plaatsing kleven nogal wat haken en ogen. Ook

daarbij willen private investeerders duidelijkheid over de mogelijkheid tot doorverkopen. Zitten daar allerlei beperkingen aan, dan heeft dat zeker een negatieve invloed op de prijs, en zo kan ik nog meer punten noemen. Wij wachten dat onderzoek met belangstelling af.

De belangrijkste vraag is de eerste vraag, namelijk of je eigenlijk wel wilt privatiseren. Daar zit wat ons betreft de bottle-neck. Wij hebben in eerste termijn aangegeven, huiverig te staan tegenover privatisering, omdat het om een monopolist gaat, om de nationale luchthaven als belangrijk onderdeel van de publieke infrastructuur, waarvoor de overheid een belangrijke verantwoordelijkheid dient te behouden. De overwegende voordelen van zo'n gedeeltelijke privatisering zien wij dan ook niet in. Het is geen zwartwit-verhaal, maar als je dat op een rij zet, zijn wij niet overtuigd van de wenselijkheid en zeker niet van de noodzakelijkheid daarvan. Bijzonder is dat een groot deel van wat ik hier als huiver naar voren heb gebracht, niet zozeer op het wetsvoorstel slaat, maar meer op het feit dat je hiermee de deur ingaat naar aandelenvervreemding, de opmaat naar, zoals het door anderen is genoemd. Dat is natuurlijk wel een beetje bijzonder aan de beoordeling van dit wetsvoorstel. Op het punt van de positie van Amsterdam vond ik de uitleg van het kabinet overigens niet bevredigend. De sterkste opmerking van de minister op dit punt vind ik dat hij vermoedt dat wij wat dit betreft op een lijn kan komen met Amsterdam. Redenerend vanuit zijn positie kan ik mij daarbij iets voorstellen. Ik vind het echter niet vanzelfsprekend om te suggereren dat, als de Kamer en de regering van mening zouden zijn dat het goed is om die richting op te gaan, de gemeenten dat standpunt automatisch moeten volgen. De publiekrechtelijke rechtspersonen, de gemeenten en het Rijk staan op het punt van de verantwoordelijkheid van de aandeelhouders naast elkaar. Zij hebben er dan ook recht op om een eigen afweging te maken ten aanzien van de toekomst van de NV Schiphol. Aan de dreigementen die daarna volgden, zal ik geen woord vuil maken. Naar mijn idee is het niet goed om de besluitvorming te beïnvloeden door te zeggen dat men het Rijk dan op andere dossiers tegen zich kan krijgen. Als de minister van mening is dat men

misbruik van de bevoegdheden maakt op het moment dat men een en ander tegenhoudt, dient hij naar mijn idee aannemelijk te maken dat men gebruikmaakt van een bevoegdheid die absoluut niet voor dat doel is gegeven.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Mijn fractie is tevreden over de beantwoording van de bewindslieden en dankt hun daarvoor.

Het eerste winstpunt van dit debat is dat er na tien jaar instemming is met een gedeeltelijke vervreemding van de aandelen van de NV Schiphol. Het tweede winstpunt is dat wij tevreden zijn met de toezegging van de minister dat de Staat garandeert dat het aandeel van de overheid niet onder de 50+1 zal zakken. Daarover zullen ongetwijfeld nog afspraken met Amsterdam worden gemaakt, maar wij hebben er vertrouwen in dat dit zal lukken.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Is de heer De Krom ook bereid om dat in de wet vast te leggen? Het amendement-Haverkamp heeft daarop betrekking. Het stemrecht van de overheid is tenminste 51%.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben niet bereid om dat vast te leggen. De minister heeft wat dat betreft duidelijk een garantie gegeven. Voor mij is dat meer dan voldoende. Daarbij komt dat ik het strijdig zou vinden met de strekking van de Comptabiliteitswet waarin staat dat het vervreemden van overheidsaandelen in principe een prerogatief is van de regering. Er is overigens wel een procedure om de Kamer daarbij te betrekken. Dat vind ik een goede zaak. Het lijkt mij echter niet goed om te zeggen dat de regering iets met de aandelen moet doen, want daarmee wordt inbreuk gemaakt op de systematiek van de Comptabiliteitswet.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Betekent dit ook dat de heer De Krom het amendement-Haverkamp afwijst?

De heer **De Krom** (VVD): Dat is absoluut waar. Ik ben ook heel benieuwd naar de reactie van het kabinet op dat amendement. Graag verneem ik van de heer Haverkamp waarom hij aan dat amendement

De Krom

vasthoudt. De minister heeft immers de garantie gegeven dat hij de zorg weg zal nemen dat het aandeel van de overheid onverhoopt toch terug zal zakken tot onder de 50+1.

Voorzitter. De VVD-fractie is ook tevreden met de toezegging van het kabinet dat de plussen en de minnen van onderhandse plaatsing en beursnotering volgens de lijnen die ik namens mijn fractie heb aangegeven worden bekeken. De heer Haverkamp is er voor 95% van overtuigd dat onderhandse plaatsing het beste zal zijn. Ik heb voor 95% de overtuiging dat de beursnotering de uitkomst zal zijn. Wij zullen het afwachten. Wij hebben er in ieder geval wel een open oog voor, en naar ik begrijp, de CDA-fractie ook, hetgeen winst is te noemen. Ook vind ik het winst dat niet tot onderhandse plaatsing of beursnotering wordt overgegaan zonder dat de Kamer daarover wordt geraadpleegd.

De heer **Haverkamp** (CDA): Waarom vindt u dat winst? Het is toch in strijd met de Comptabiliteitswet?

De heer **De Krom** (VVD): Nee hoor, want dat zegt iets over de procedure.

De heer **Haverkamp** (CDA): In de Comptabiliteitswet wordt aangegeven dat de minister mag vervreemden en daarvan achteraf de Kamer op de hoogte mag stellen. De minister zelf wijkt nu van deze wet af. Daarvan zegt u dat dit goed is. Op het moment dat wij ervan afwijken, zegt u dat het niet goed is.

De heer **De Krom** (VVD): U moet twee zaken onderscheiden. In uw amendement omschrijft u de materiële claim hoe de regering met de wijze van vervreemding om moet gaan. Naar mijn stellige overtuiging is dat juridisch in strijd met de strekking van de Comptabiliteitswet. Daar zit ook het probleem met uw amendement. Ik heb er helemaal geen probleem mee om een procedure af te spreken hoe wij er zo zorgvuldig mogelijk mee om kunnen gaan. Volgens mij zijn de belangrijkste bezwaren die u tegen het wetsvoorstel had inmiddels volstrekt weggenomen door de bewindslieden. Als dat niet zo is, hoor ik dat wel van u. Ik kan mij niet voorstellen dat er nog bezwaren over zijn.

Wij zijn blij dat binnenkort tot stemming over het wetsvoorstel kan worden overgegaan. Daarmee

betuigt de Kamer tegelijkertijd haar instemming met het feit dat een minderheid van de aandelen kan worden vervreemd. En dat is wat de VVD-fractie betreft gewoon goed nieuws.

□

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De heer Duivesteijn had het gevoel dat hij in een toneelstuk zat. Welnu, ik kan dat gevoel van hem niet wegnemen. Hij gaf ook aan dat hij zich gemarginaliseerd voelde in het debat en dat er alleen maar richting het CDA geantwoord zou zijn. Ik wil dat stellig weerleggen, omdat ik uitgebreid ben ingegaan op alle punten die de PvdA heeft ingebracht, zoals de mainportvisie, het sanctie-instrumentarium, de grondoverdracht, de concessie en de splitsing tussen publiek en privaat. Toen ik dat alles aan het vertellen was, zat de heer Duivesteijn echter af en toe op de gang. Hij kan alles wat ik gezegd heb ik ieder geval nalezen in de Handelingen. Een debat voeren houdt volgens mij in dat je wederzijds op elkaar reageert. Ik heb in ieder geval mijn best gedaan om de heer Duivesteijn ook weer op mij te kunnen laten reageren.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het feit dat ik in de achterste rijen ging zitten, was hoogstens een uitdrukking van de wijze waarop ik het debat ervoer. Daarmee zeg ik niet dat u mijn naam niet vele malen hebt genoemd. Daarvoor zeer veel waardering!

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik wilde in ieder geval kwijt dat ik wel degelijk uitgebreid en inhoudelijk heb gereageerd op de bijdragen vanuit de Kamer.

De heer Duivesteijn heeft een motie ingediend die ik zou willen kenschetsen als "alles wacht op alles". Hij stelt voor eerst te wachten op onder andere de mainportvisie. Ook spreekt de motie van de nota Deelnemingenbeleid. Volgens mij bestaat er al zo'n nota van december 2002, waarin gepleit wordt voor het zoveel mogelijk afstoten van aandelen als wij er toch niet direct op kunnen sturen. Ook wordt in de motie melding gemaakt van de ruimtelijke ontwikkeling van de Haarlemmermeer en de structuur-

visie Noordvleugel. Het is in ieder geval vrij veel waar wij op moeten wachten. Dat zal natuurlijk altijd een mankement zijn rond Schiphol, want over een paar jaar krijgen wij wellicht weer de discussie over een eiland in zee en zo zijn er nog wel een aantal zaken te verzinnen.

In mijn betoog heb ik geprobeerd duidelijk te maken dat de verkoop van aandelen leidt tot een betere mogelijkheid van de overheid om te sturen op de publieke belangen door middel van de wet- en regelgeving. Daarom is het niet noodzakelijk om voor al deze onderdelen, die allemaal van uiterst groot belang zijn, te wachten met de verkoop van de aandelen, omdat de sturing via de wet- en regelgeving zal plaatsvinden. Mochten wij in de toekomst nog andere dingen verzinnen waar wij nu nog geen zicht op hebben, dan zullen wij die ook in wet- en regelgeving opnemen, maar de aandelen zullen daar geen element in zijn. Daarom ontraadt de regering de motie van de heer Duivesteijn op stuk nr. 17.

Mevrouw **Gerken** (SP): De staatssecretaris zegt nu weer dat het niet goed mogelijk is om als aandeelhouder sturend op te treden. De Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt het volgende: De raad is om diverse redenen van oordeel dat het in de praktijk niet mogelijk zal zijn om de essentiële indicatoren die bepalend zijn voor het behoud van de mainportfunctie van de NVLS, tevoren eenduidig in wet- en regelgeving vast te leggen. Hij zegt dus dat het niet kan in wet- en regelgeving. Hij zegt zelfs dat het daarom van groot belang is dat er een meerderheidsbelang blijft. Daarmee geeft hij aan dat het aandeelhouderschap veel meer gewicht heeft dan die wet- en regelgeving. Dat is toch in strijd met wat u nu zegt?

Staatssecretaris **Schultz van**

Haegen-Maas Geesteranus: Ik was al van plan om daarop in te gaan, maar u vraagt nu voorrang in dat rijtje, dus dat zal ik doen. U vraagt wat wij doen met het bezwaar van de Raad voor Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de mainport. De Raad voor verkeer en waterstaat zegt dat het lastig is om alle publieke belangen bij de mainport te definiëren. Ik heb gezegd dat wij alle publieke belangen hebben gedefinieerd waarop Schiphol wat ons

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

betreft van invloed is. Ik heb ook gezegd dat de mainport breder is dan alleen wat Schiphol doet. Deze betreft ook de luchtvaartmaatschappij, de regio en zelfs het Rijk bij onze investeringen in de infrastructuur en allerlei andere zaken. Op die elementen stuur ik nu en straks niet via de aandelen. Dat zijn altijd elementen die buiten de directe relatie van het Rijk met Schiphol zullen staan.

Ik ben het er dus mee eens dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt dat de totale publieke belangen die met de mainport samenhangen, niet in deze wet- en regelgeving kunnen worden gevat. Dat kan ook niet, want er zijn ook andere partijen die een rol spelen in dat totale mainportbelang. Wij proberen daar langs andere wegen op te sturen. Wij hebben bijvoorbeeld afspraken gemaakt met Air France en KLM over het netwerk. Soms is het niet mogelijk om daarop te sturen. Er zitten elementen in waar wij gewoon niet over gaan. Dan moet je proberen om er met al die partijen samen uit te komen.

Dat onderdeel van het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat hebben wij niet ontkend, maar wij hebben gezegd dat dit niet van belang is bij het voorliggende voorstel, omdat de publieke belangen waar Schiphol wel over gaat, voldoende zijn geborgd. De Raad voor Verkeer en Waterstaat is er expliciet op ingegaan dat belangen zoals veiligheid en toegankelijkheid voldoende zijn geborgd. Het totale mainportbelang is zo dynamisch en daarbij zijn zoveel partijen betrokken dat het hier niet vastgelegd kan worden. Dat is ook nooit ontkend.

De raad zei dat wij een meerderheid van de aandelen moeten houden. Dat hadden wij al voor het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat vastgelegd in het regeerakkoord. Dat doen wij dus ook. Wij behouden die meerderheid van de aandelen en daarmee is dit probleem komen te vervallen.

Kun je sturen op die aandelen? Nee, dat is niet in het huidige deelnemingenbeleid is opgenomen. Kun je dat in de toekomst wel, als je het deelnemingenbeleid aanpast? Dat kan altijd, maar tot nu toe heeft de Kamer een deelnemingenbeleid waarbij dat niet mogelijk is.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dat is een antwoord op mijn vraag of het een

kwestie is van wat je kunt of wat je wilt. Het is dus een kwestie van willen. Nog even over die mainport-functie, want u zegt nu iets heel anders dan in de brief die op 14 juli naar de Kamer is gestuurd. Daarin zegt u dat het pakket van regelgeving ter borging van de publieke belangen samen met de aandelenvervreemding de condities scheppen die nodig zijn voor de NVLS om daadkrachtig en effectief te opereren, met als doel de versterking van de positie van Schiphol als mainport. Dat is toch strijdig met wat u net zei? De staatssecretaris zegt zo-even dat het begrip mainport veel meer is dan wat er als publiek belang geborgd kan worden. Het gaat immers om meer partijen. De staatssecretaris stelt dat met dit wetsvoorstel de belangen worden geborgd die bij het luchtvaartgedeelte horen. Het gaat dus om alles wat niet met de luchtvaartmaatschappijen en cetera te maken heeft. Nu spreekt de staatssecretaris echter weer over de positie van Schiphol als mainport. Dat is toch met elkaar in tegenstelling?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. Ik spreek van Schiphol als mainport en ik noem niet alle andere elementen die ook van invloed zijn op de mainport.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Wat is dan mainport? De staatssecretaris zegt dat mainport meer is dan Schiphol alleen. Nu spreek zij echter weer van Schiphol als mainport. Gaat het de ene keer om Schiphol en de andere keer om meer dan Schiphol?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. Een mainport is breder dan Schiphol alleen. Wij hanteren ook bij Rotterdam mainport het begrip soms voor de haven en soms voor de gehele regio. Hetzelfde geldt voor Schiphol. Wij spreken van de mainport als breder begrip en van mainport Schiphol. Mainport Schiphol is in de wet omschreven als optimaal gebruik van de luchthaven als kwalitatief hoogwaardig knooppunt van nationaal en internationaal luchtverkeer met inachtneming van de grenzen die met het oog op de veiligheid, de geluidsbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting noodzakelijk zijn. Die elementen en

publieke belangen waar het bedrijf Schiphol op van invloed is, zijn gedefinieerd en vastgelegd. De Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt dat die voldoende geborgd zijn. De raad zegt ook dat de mainport een veel groter begrip is waarbij veel meer komt kijken. Dat valt niet allemaal vast te leggen. Dat klopt. Die elementen zijn nu ook niet aan de orde. Wij sturen immers niet op de KLM, maar op een andere manier, bijvoorbeeld op de rijksuitgaven. Mevrouw Gerkena moet dus een onderscheid maken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik maak dat onderscheid ook. De staatssecretaris gebuikt de begrippen echter te pas en te onpas door elkaar. Ik maak mij dan ook grote zorgen over de wijze waarop de publieke belangen geborgd zijn. Ik snap dan ook waarom de Raad van Verkeer en Waterstaat met dit rapport is gekomen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij praten hier over de NVLS en de aandelen die de overheid daarin heeft. Het gaat om een vrij klein bedrijf met een paar specifieke taken, zoals het onderhouden van de luchtvaartinfrastructuur. Een aantal andere elementen onderhoudt het bedrijf ook, zoals het vastgoed en de winkels. Daartoe is het niet verplicht. De mainport Schiphol is een samenspel van de NVLS, waarover wij vandaag praten, de luchtvaartmaatschappijen, de regio en de rijksoverheid. Wij praten vandaag over het borgen van het publiek belang. Wij regelen de relatie van het Rijk met de NVLS en niet met alle andere partijen.

Mevrouw Gerkena zegt dat er geen discussie is geweest over de vraag of de infrastructuur geprivatiseerd moet worden. Die discussie is wel gevoerd. Het Rijk heeft daarbij aangegeven het sturen op de infrastructuur belangrijker te vinden dan voorheen. In plaats van via de aandelen gebeurt dat nu via het pakket van wet- en regelgeving.

Ik heb geen plannen om de Raad voor Verkeer en Waterstaat af te schaffen. Ik stel hun advies juist zeer op prijs. Dat betekent overigens niet dat het kabinet altijd de adviezen overneemt. De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert om het meerderheidsbelang te houden. De Raad van State zet daar echter

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

vraagtekens bij. Over dat rapport hoor ik echter niemand. De verschillende adviesorganen dienen ons van advies. Aan de regering de keuze om daar iets van over te nemen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Mij is van de uitspraak van de Raad van State bijgebleven dat die stelt dat het advies op geen enkele manier uitgelegd kan worden als instemming. De raad plaatst enkele kanttekeningen. Ik snap dan ook niet waarom de staatssecretaris voor deze formulering kiest.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Raad van State stelt in zijn advies de vraag of juist bij behoud van het meerderheidsaandeel de publieke belangen voldoende kunnen worden geborgd. De raad stelt het dus precies andersom. Ook stelt de raad in het advies dat er aparte aandacht gegeven moet worden aan de vraag of bij behoud van de meerderheidsdeelneming. De raad redeneert dus van de andere kant.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wilt u de stukken niet wegdoen? Wat staat er in de laatste regel van het advies van de Raad van State?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het college acht het noodzakelijk het wijzigingsvoorstel alsnog van een toereikende toelichting te voorzien. Dat hebben wij gedaan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dan moet het in de voorlaatste regel staan. Op zichzelf vind ik dit trouwens al een zorgelijke regel, maar dat geheel terzijde. De Raad van State geeft nadrukkelijk aan dat zijn opmerkingen niet mogen worden uitgelegd als instemming met het voorstel.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hebt u mij ook niet horen zeggen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Een goed verstaander weet dan dat er de nodige twijfels zijn.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De twijfels zijn er, maar u hebt ook het nader rapport op het advies gezien. Wij hopen daarmee de twijfels van

de Raad van State weggenomen te hebben. U hebt mij niet horen zeggen dat de Raad van State op alle punten akkoord gaat. Wij nemen het advies van adviesorganen altijd zeer serieus, maar uiteindelijk is de keuze aan het kabinet. Ik merk nog op dat je verschillende adviezen kunt krijgen van verschillende adviesorganen.

Voorzitter. De beantwoording van de vraag van de heer Haverkamp had ik opgeschort tot de tweede termijn. Het bedrijf NVLS participeert als een privaat bedrijf, met weliswaar publieke aandeelhouders, in Lelystad voor 100%, in Eindhoven voor 51% en in Rotterdam voor 100%. Privatisering ofwel vervreemding van het minderheidsaandeel in private handen verandert niets aan de sturing van de regionale luchthavens waarin de NVLS participeert. De vraag is natuurlijk hoe dat uitwerkt voor de verkeersverdeling en de tarieven. De toegang van verkeer over Schiphol versus de regionale luchthavens wordt bepaald door landingsrechten en door de slotcoördinator. De meeste regionale luchthavens waar Schiphol in participeert, hebben nu al een capaciteitsprobleem en zijn dus al slotgecoördineerd. Dan heb ik het over Rotterdam en Eindhoven. Voor Lelystad is dat niet zo, maar dat komt omdat het proces van aanwijzing nog stilligt. Daar zal in de toekomst ook gekeken moeten worden naar de werkelijke ruimte. Een luchthavensysteem voor het verplicht toedelen van verkeer aan regionale luchthavens is op dit moment dus niet goed mogelijk. Wij hebben Schiphol echter gevraagd om een visie op selectiviteit. De vraag is hoe Schiphol de ontwikkelingen in de komende jaren ziet in samenhang met de andere luchthavens. In het voorjaar, bij de nota over de toekomst van de mainport, zullen wij de relatie tussen Schiphol en de regionale luchthavens en de eventuele segmentatie aan de orde stellen.

De heer Haverkamp vroeg ook of het mogelijk is de regionale luchthavens of de regionale gebruikers leeg te zuigen. De resultaten van de regionale luchthavens vallen onder de niet-commerciële activiteiten van de NVLS. Hogere winsten op de regionale luchthavens komen op deze wijze aan de NVLS ten goede. Dat is altijd het geval als een aandeelhouder participeert in een

onderneming. Hogere winsten op regionale luchthavens kunnen worden bereikt door de havengelden of door de opbrengsten uit winkeltjes op de regionale luchthavens. De vraag of de regionale luchthavens op aandringen van de NVLS te hoge tarieven in rekening zullen brengen, beoordelen wij nu op grond van artikel 36 van de Luchtvaartwet op basis van de goedkeuringsprocedure. Hoe wij dat in de toekomst zullen doen, is nog niet duidelijk. Over de vraag of wij dat alsnog via de goedkeuringsprocedure zullen doen of dat wij een soortgelijk regime voor de regionale luchthavens ontwikkelen, wil ik met de Kamer spreken tijdens de behandeling van de regionale kleine luchthavens. Dan kijken wij ook naar de precieze aansturing van de regionale kleine luchthavens. In feite staat dit dus los van het aandelenvraagstuk.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het lijkt erop alsof dit een beetje ondergeschoven kindjes zijn waar wij nog wel eens spijt van kunnen krijgen, maar dat debat moeten wij dan maar later voeren.

Zegt u nu dat u wel kunt sturen op de verdeling tussen Schiphol en Rotterdam, Eindhoven en straks Lelystad of kunt u dat nu niet en straks evenmin?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan dat nu niet omdat ik niet ga over de slotverdeling. Daar hebben wij een onafhankelijke commissie voor ingesteld. Bovendien zijn er historische rechten. Als er echter geen capaciteit meer is, zal men moeten uitwijken. Als overheid wil ik eigenlijk ook niet bepalen wie nu waar naar toe zal moeten. Ik vind het een uitdaging voor de sector, in dit geval Schiphol samen met de luchtvaartmaatschappijen, om daarvoor een goed plan te maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In ieder geval heeft dit kabinet altijd gezegd dat luchthavenpolitiek ook regionaal-economische politiek is. U zegt nu dat u daar geen greep meer op hoeft te hebben? Stel dat Schiphol Rotterdam straks zou willen sluiten – wat ik overigens zeer zou toejuichen – dan laat u dat rustig gebeuren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Sterker nog, mijn voorstel zou zijn om veel meer zeggenschap over die regionale luchthavens aan de desbetreffende regio's te geven. De regio's kunnen straks veel meer sturen door het toestaan van meer of minder geluidsruimte. Wij hebben eerder al eens gesproken over mogelijk misbruik van aandeelhouders van de luchthaven Schiphol zelf, maar nu gaat het over de kleinere luchthavens, alsof je je eigen investering om zeep wil helpen. In tekenfilmpjes is er altijd een figuur dat de wereld wil veroveren, de slechterik, maar vervolgens de wereld vernietigt. Ik denk dan altijd "wat heb je daar nu aan", maar wat er dan gebeurt, daar kunnen wij beter verder over praten als wij het over regionale luchthavens hebben. Bij Schiphol is dat niet mogelijk door de eisen die wij stellen. Met regionale kleine luchthavens is het nu al mogelijk. Schiphol heeft al een tijdje geleden gezegd dat het die uitbreiding op Lelystad liever niet heeft. Ook in de huidige situatie zijn de regionale luchthavens afhankelijk van wat hun 100% aandeelhouder doet. Wat de oplossing is voor de verkeersverdeling, loopt via de slots. Op de tarieven kijken wij toe via onze goedkeuring, maar daar kunnen wij wellicht ook nog een uitgebreider systeem voor maken. Aan voornemens als een luchthaven eruit of de nek om draaien, kan ik nu niets aan doen, maar straks ook niet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begrijp dat de slotcoördinator inderdaad niet de mogelijkheid heeft om te divergeren tussen de verschillende luchthavens. Willen wij hem die mogelijkheid wel geven, moet er in Nederland één luchthavensysteem zijn, net zoals dat elders het geval is. Om dat te kunnen, is het noodzakelijk om zeggenschap te houden over onder andere de infrastructuur. Is de staatssecretaris bereid om die optie van dat ene luchthavensysteem in Nederland te onderzoeken en, zo ja, op welke termijn denkt zij de resultaten daarvan aan de Kamer te kunnen aanbieden?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat ene luchthavensysteem wil ik met alle voor- en nadelen in beeld brengen als de visie op de mainport komt. Dat kan dat ook in samenhang met Schiphol worden gezien.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben geconstateerd dat Schiphol in zichzelf al monopolist is en dat daarom voorzichtig moet worden omgegaan met de infrastructuur. Daarom is die ook onder het beschermingsregime van Aviation gebracht. Dat monopolie is nog groter omdat Schiphol een vinger in de pap heeft bij alle luchthavens van 51%. Wij hebben net aangegeven hoe goed het is om 51% te hebben, want dan kun je heel veel bepalen. Voor al die andere luchthavens regelen wij echter helemaal niets. Voor mijn fractie is het een belangrijk punt dat de bescherming die wij bieden voor de luchthaveninfrastructuur op de locatie Haarlemmermeer niet van toepassing kan worden verklaard op de locaties Rotterdam en Lelystad. Voor Eindhoven is dit wat gecompliceerder doordat dit een militaire luchthaven is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zien Schiphol, onze nationale mainport, als een zeer belangrijke en beschermingswaardige infrastructuur. Dit geldt niet voor de andere luchthavens. Wij vinden veel van die overige luchthavens interessant, want zij leveren ook een belangrijke bijdrage, maar wij hebben in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte de mainport Schiphol als belangrijke voor ons te beschermen economische activiteit aangeduid. Ik heb er geen behoefte aan om voor die andere luchthavens ook zo'n regiem vast te leggen. Ik wil er voor sommige wel over nadenken maar dan vanuit het principe dat die regionale luchthavens fungeren als overslag voor een aantal activiteiten van Schiphol. Wij hebben heel veel luchthavens van Drachten tot Maastricht. De laatste is overigens pas geleden geprivatiseerd. Ik wil daar niet zo maar een regiem aan opleggen. Ik zie daar een goed functionerende markt en ik heb er geen behoefte aan om eisen te stellen voor het behoud van de luchtvaartinfrastructuur.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wil de staatssecretaris toezeggen dat wij als wij akkoord gaan met dit wetsvoorstel, niet de mogelijkheid blokkeren om die luchthavens eventueel toch onder die structuur te brengen als uit het onderzoek blijkt dat dit verstandig is? Hoe kan worden voorkomen

dat dit niet kan doordat wij de boel verkocht hebben en met lege handen staan? Als ik die toezegging krijg, ben ik tevreden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij staat dit volledig los van elkaar. Als je voor die luchthavens wet- en regelgeving wilt opstellen zoals wij nu voor Schiphol doen, kan dit altijd. RRKL maakt wet- en regelgeving, heeft een sturingsrol en neemt juist wat meer afstand van de kleine regionale luchthavens. Als er in de optiek van de heer Haverkamp extra elementen moeten worden toegevoegd voor de bescherming van de luchthaveninfrastructuur, moeten wij die discussie in dat verband voeren. Voor zover ik kan overzien, wordt dit hiermee niet onmogelijk gemaakt.

De heer Haverkamp heeft gevraagd of de tarieven worden geëvalueerd. In artikel 12.3a van het wetsvoorstel is voorzien in evaluatie binnen vier jaar en telkens na vijf jaar.

De informatie ten bate van de consultatie van de gebruikers is uitgebreid vastgelegd in de algemene maatregel van bestuur. Daarin is bepaald welke informatie moet worden aangeleverd voor het gesprek tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen zoals opbrengsten, kosten, rendement, investeringen, enz.

Vervolgens is er gesproken over de inwerkingtreding van de tarieven na een eventuele klacht. De NVLS zal de tarieven na consultatie vaststellen. De gebruiker kan dan eventueel een klacht indienen. De NMA zal binnen drie maanden na deze klacht een oordeel moeten vellen. Door de lange proceduretermijnen die in de algemene maatregel van bestuur zijn vastgelegd, is dit oordeel van de NMA nog voor de inwerkingtreding van het besluit bekend. Dit betekent dat de NVLS dan opnieuw de tarieven zal moeten vaststellen.

□

Minister **Zalm**: Voorzitter. Ik ben blij met de tweede termijn van de heer Haverkamp, omdat hij daarin nog eens heeft toegelicht welke gedachtegang er schuil gaat achter zijn amendement. Ik proef uit zijn woorden dat hij de garantie wil dat de overheid te allen tijde 51% heeft. Vanmorgen hebben wij al gesproken

Zalm

over de mogelijkheid van een emissie. Het lijkt mij volkomen helder dat de overheid er bij een emissie altijd voor kan zorgen dat ze die 50% plus houdt.

In het geval van Amsterdam ligt de zaak gecompliceerder. Ongeacht of wij kiezen voor een beursgang of een onderhandse verkoop, kan Amsterdam besluiten om al haar aandelen weg te doen. Amsterdam kan daarvoor kiezen omdat dat de meeste duidelijkheid biedt. Men kan dan immers gemakkelijk bepalen wat die 50,1% voor het Rijk betekent. Amsterdam kan zijn aandelen ook aanhouden. Dat levert eveneens een duidelijke situatie op, want Amsterdam levert dan zijn bijdrage aan het handhaven van de 50% + 1.

Als Amsterdam zijn aandelen aanhoudt, moet je wel een juridisch houdbare afspraak maken over de mogelijkheid dat er een liberale gemeenteraad aan het bewind komt. De VVD heeft in Amsterdam tegen die tijd een fantastische lijsttrekker en ik wil die mogelijkheid dan ook zeker niet uitsluiten! Zo'n gemeenteraad kan besluiten om een eigen beursgang te organiseren. Om je tegen die mogelijkheid te beschermen, moet je een aandeelhoudersafpraak maken met Amsterdam voor het geval dat de gemeente besluit om haar aandelen aan te houden. Je kunt bijvoorbeeld afspreken dat die aandelen als eerste ter verkoop aan het Rijk moeten worden aangeboden.

Het amendement van de heer Haverkamp vind ik wat ongelukkig, onder meer omdat in het amendement wordt gesproken over stemrecht in plaats van over aandelen. Je kunt daar namelijk uit afleiden dat wij met "golden shares" of preferentiële aandelen willen gaan werken. Ik vind dat meer in het algemeen niet zo'n sterke mogelijkheid, omdat het stemrecht naar mijn mening moet corresponderen met het economische belang dat een aandeelhouder in de onderneming heeft. Vroeger hebben wij wel met dergelijke constructies gewerkt, maar tegenwoordig willen wij daar steeds meer van af. Bovendien is het overdragen van stemrecht iets anders dan aandelen verkopen.

Als ik de heer Haverkamp goed beluister, wil hij van de regering de garantie dat de overheid te allen tijde meer dan de helft van het stemrecht en de aandelen heeft. Waarbij die twee naar mijn mening identiek

moeten zijn. Dit moet worden uitgewerkt. Tot welk resultaat dat leidt, is afhankelijk van de keuzes van Amsterdam. De meest extreme positie die de gemeente Amsterdam kan innemen is dat zij kiest voor het behouden van haar aandelen en dat zij zich tegelijkertijd alle vrijheid voorbehoudt om over een beursgang of onderhandse verkoop te beslissen. Als Amsterdam zich inderdaad op die manier alle rechten voorbehoudt, ben ik genoodzaakt om een rijksaandeel van 50,1% aan te houden. Als Amsterdam ervoor kiest om zijn aandelen niet te verkopen of zich verplicht bij een eventuele verkoop de aandelen als eerste aan het Rijk aan te bieden, ontstaat weer een andere situatie.

Aangezien ik nog met mijn water voor de dokter naar de Kamer moet komen over de wijze van vervreemding, stel ik voor dat ik op dat moment ook aangeef hoe de regering kan garanderen dat de overheid/de overheden altijd die 50% + 1 in handen zullen houden. Dat hangt namelijk af van de kant die Amsterdam op wil gaan. Rotterdam wil volgens de geruchten van zijn aandelen af, maar Amsterdam zal ze vermoedelijk willen aanhouden. Dat moet worden getoetst, net zo goed als moet worden getoetst of Amsterdam bereid is om een overeenkomst met de Staat af te sluiten over de manier waarop het eventueel afstand doet van zijn aandelen.

Wij moeten hierover goede afspraken maken, want Amsterdam heeft 21,8% van de aandelen in handen. Dat is een aanzienlijk aandeel en het kan dan ook de moeite waard zijn voor Amsterdam om zelf een beursgang te organiseren. Dat staat Amsterdam overigens ook helemaal vrij.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De beste garantie is toch zeker dat je vastlegt dat de Staat per definitie 51% van de aandelen in handen houdt.

Minister **Zalm**: U hield net zo'n mooie lofzang op de wijsheid van Amsterdam en het belang van de decentrale overheid. Dat de overheid meer dan 50% in handen heeft, vind ik meer dan voldoende garantie.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De uitleg die u zojuist gaf van het recht op eerste koop, komt erop neer dat

de verkopende partij de vraagprijs bepaalt.

Minister **Zalm**: Dat is niet zo. Je kunt een formule afspreken om dat te voorkomen. Het moet inderdaad worden uitgewerkt. Het zou overigens een grote handicap zijn als wij zouden zeggen dat de Staat 50% + 1 moet hebben. Met Amsterdam erbij kom je dan namelijk uit op een aandeel van ruim boven de 70%. Het volume van de transactie wordt dan bezwaarlijk laag. De overheid krijgt dan immers wel een heel groot aandeel in de nieuwe opzet en dat is op voorhand niet gunstig.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Nu begrijp ik het voorstel niet. Totnogtoe heb ik niet uit de stukken kunnen halen dat werd gesproken over de overheid in plaats van over het Rijk. Totnogtoe is uitgegaan van een deelname van 51% van de rijksoverheid.

Minister **Zalm**: Neen, er is steeds gesproken over de overheid. Ik acht Amsterdam net zo goed overheid als het Rijk.

Voorzitter. Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn. Ik hoop dat de heer Haverkamp dit in overweging wil nemen. Ik ben het eens met zijn redeneertrant dat er echt een goede garantie moet zijn dat de overheid 50% + 1 in handen heeft. Ik kan hierover misschien snel duidelijkheid creëren nadat ik met Amsterdam heb overlegd en een overeenkomst met die gemeente kan sluiten. Het gaat mij dan niet om een politiek akkoord, maar om een overeenkomst die juridisch hout snijdt. Het is mijn intentie om er als minister van Financiën zorg voor te dragen dat die 50% + 1 gegarandeerd is totdat er een kabinet en Kamer zijn die misschien iets anders willen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In deze variant, waarin het Rijk terugzakt naar 31% en Amsterdam naar 20%, neemt de relatieve invloed van Amsterdam op de toekomst van de luchthaven toe ten koste van de invloed van het Rijk.

Minister **Zalm**: De relatieve invloed van het Rijk in de aandeelhoudersvergadering neemt af, maar samen met Amsterdam heeft de overheid nog steeds meer dan 50% in handen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Zalm

Wij kunnen constateren dat de belangen van het Rijk en die van Amsterdam niet altijd synchroon lopen. Dan nemen het relatieve belang, het gewicht en de mogelijkheid om invloed uit te oefenen van Amsterdam toe.

Minister **Zalm**: Ja. Daar tegenover staan dan die 49,9% aan andere aandeelhouders die weer andere belangen hebben.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de statutenwijziging. De aandelenverhouding is als volgt: 75,8% voor de Staat, 21,8% voor Amsterdam en 2,4% voor Rotterdam. Voor een statutenwijziging is een meerderheid van 80% nodig. De Staat kan dus niet zonder Amsterdam tot statutenwijziging overgaan. Ook dit onderwerp zal ik dus met de gemeente Amsterdam bespreken. Als het Rijk dit scenario wil inzetten, is het mijn verwachting dat Amsterdam niet zal verhinderen dat de Staat zijn eigen aandelen vervreemdt. Dat zal verder moeten blijken.

De heer Duivesteijn zegt dat het allemaal ideologie is. Nu heb ik op zich niet zo'n bezwaar tegen ideologie, zeker niet als het de goede is, maar op het gebied van aandelen en deelnemingen zijn wij ook erg pragmatisch. Wij zijn niet alleen bezig met wegdoen; soms nemen wij ook een nieuwe deelneming. De vaste oeververbinding Westerschelde is een voorbeeld van een project waarin de Staat behoorlijk heeft deelgenomen. Wij overwegen ook deel te nemen in het Havenbedrijf Rotterdam en in de Zuidas, al dan niet met instemming van de heer Duivesteijn. Wij zien het deelnemen aan nieuwe activiteiten niet per definitie als "grote overheid" terwijl wij voorstanders zijn van een kleine overheid. Het aantal deelnemingen is per saldo betrekkelijk constant gebleven. Soms wordt afgestoten omdat de publieke functie op een andere wijze goed is geregeld. De postvoorziening TPG is daarvan een voorbeeld. De Staat is daar een grote minderheidsaandeelhouder. KPN is hiervan ook een voorbeeld. Dit alles is onder een socialistische minister van Financiën te gelde gemaakt. Dat was overigens met mijn instemming, maar die deed er op dat moment niet toe.

De heer Duyvendak heeft gesproken over Schiphol en de Zuidas. Daar kunnen inderdaad strijdige belangen spelen in de sfeer

van het onroerend goed. Getracht wordt om in die sfeer afspraken te maken met Schiphol zodat de twee projecten elkaar niet voor de voeten gaan lopen.

De heer Van der Staaij heeft ook gesproken over de gemeente Amsterdam en de eigen afweging die zij zou moeten kunnen maken. Ik vind dat de gemeente Amsterdam een eigen afweging moet kunnen maken over de vervreemding van haar aandelen. De statutenclaim is vooral gemaakt om te vermijden dat de grote aandeelhouder zich misdraagt tegenover de kleinere aandeelhouders. Nu wil dat de grote aandeelhouder zijn belang verkleinen en daarmee verkleint hij ook zijn machtspositie. Om via het beschermingselement met betrekking tot de statutenwijziging de terugloop van de invloed van de grote aandeelhouder tegen te gaan, vind ik nogal oneigenlijk.

De gemeente Amsterdam meent ook niet dat haar belang als aandeelhouder wordt geschaad als het Rijk zijn belang verkleint. Er spelen wellicht in de gemeenteraad meer ideologische overwegingen een rol, bijvoorbeeld dat men vindt dat er helemaal niet moet worden vervreemd. Dat is een andere discussie. Daar is het vennootschapsrecht niet voor bedoeld en de gekwalificeerde meerderheidseis voor besluiten ook niet. Ik denk dat wij er in goed overleg uit zullen komen. Ik zal heel vriendelijk kijken naar Amsterdam. Ik kan het natuurlijk ook niet helpen dat ik er af en toe een lachje bij doe.

Ik ben hiermee ook verder ingegaan op de vraag van de heer De Krom over hoe de 50% + 1 kan worden gegarandeerd. Ik heb een toezegging gedaan op dit punt. Het lijkt mij het beste als ik hier een nadere uitwerking van voorleg. Dat gebeurt allemaal nog voor wij zijn gaan vervreemden, dus ruim op tijd. Ik zal het voorleggen aan de Kamer als het vervreemdingsscenario er is. Ik moet ook precies weten wat Rotterdam en Amsterdam gaan doen en of ik met hen een overeenkomst kan sluiten die het voor de staat makkelijker maakt om de garantie van 50% + 1 te geven. Bij emissies is het eenvoudig. In andere gevallen moet er echt een juridisch sluitende en bindende afspraak zijn. Ik prefereer een dergelijke uitwerking boven het amendement dat is ingediend. Dat zou namelijk kunnen

worden gezien, al ben ik niet wantrouwend, als wantrouwen in toezeggingen van de regering.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is geen wantrouwen. Vertrouwen is goed, controle is beter. Ik zit er wel mee. Wij zeggen straks "ja" tegen een wetsvoorstel. Het is voor een aantal mensen nog onduidelijk tegen welk wetsvoorstel dat is. Vervolgens gaat u aan het werk om de vervreemdingsstrategie te bepalen. U zegt nu dat u gaat overleggen met Amsterdam en dat u gaat proberen om afspraken te maken. U hebt gezegd dat u uw charme in de strijd zal gooien. Wij vinden het zo belangrijk dat 51% van de aandelen in handen van het Rijk blijft omdat dan precies zo invulling kan worden gegeven aan het aandeelhouderschap als in het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat staat, dus dat in noodgevallen aan de noodrem kan worden getrokken. Als ervoor wordt gekozen dat het Rijk 31% van de aandelen heeft en de gemeente Amsterdam 20%, moet er worden overlegd voordat er aan de noodrem kan worden getrokken. Het kan dan zijn dat Amsterdam het voorstel steunt, maar het hoeft niet.

Als er werkafspraken kunnen worden gemaakt op aandeelhoudersniveau – wij denken dat dit alleen mogelijk is via onderhandse plaatsing – kunnen wij de constructie met die 20% en 31% volgen. Uit de informatie die wij nu hebben, blijkt dat die afspraken niet kunnen worden gemaakt als wordt gekozen voor een beursgang. Daarom is het amendement op deze wijze geformuleerd. Als wordt gekozen voor een beursgang, vinden wij dat de staat 51% van de aandelen moet houden. Als wordt gekozen voor iets anders waardoor de afspraken wel kunnen worden gemaakt, kunnen wij daar op een andere manier mee omgaan.

Minister **Zalm**: Bij een beursgang is het juist veel makkelijker. Ik dan met de gemeente Amsterdam afspreken dat ik de aandelen via de dagkoers van de beurs overneem als zij van de aandelen afwil. Juist bij onderhandse plaatsing, waarbij er geen publieke waardering is van de aandelen, is zo'n overeenkomst lastiger. Bij een beursgang heb ik zo de afspraak met de gemeente Amsterdam gemaakt dat zij elke dag de aandelen tegen de beurskoers aan mij kan verkopen.

Zalm

Dat is heel simpel. Dat is bij wijze van spreken een eenregelig contract. Als wordt gekozen voor onderhandse plaatsing zonder beursnotering, is het lastiger. Voor zo ver u een onderscheid tussen die twee situaties wilt maken, zou ik het omdraaien.

Als wij zeggen dat de staat altijd een belang van 51% of 50% + 1 aandeel moet houden, kan nooit meer dan 25% van de aandelen worden vervreemd. Dat is toch niet de opzet geweest. Als Amsterdam en Rotterdam hun aandelen willen houden, hebben zij samen ruim 24%. De Staat moet er dan ook nog ruim 50 bij doen. Van het hele voornemen blijft dan weinig over.

Iets anders is dat er wel iemand aansprakelijk moet worden gesteld voor het handhaven van de 50plus van de overheid als geheel. Dat zou de rijksoverheid moeten zijn. Ik zeg toe dat ik zodanige afspraken zal maken dat dit altijd gegarandeerd is. Die zal ik aan de Kamer voorleggen voordat de stappen tot vervreemding gezet worden. Die garantie moet er dus zijn, ongeacht of het een beursgang betreft dan wel dat het ondershands gebeurt. Het uitgangspunt van 50 plus 1 wordt Kamerbreed gewenst, dus deze politieke wens wil ik respecteren. Ik moet dan ook garanderen dat de overheid altijd 50 plus 1 in handen heeft.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over het stemrecht: als wij de noodremprocedure in werking willen zetten, hoe kan gegarandeerd worden dat die procedure werkt, wanneer wij geen meerderheid meer hebben? Om die reden willen wij juist 50,1% in handen houden.

Minister **Zalm**: U gaat ervan uit dat Amsterdam dan heel andere ideeën heeft over de gang van zaken op Schiphol dan de Staat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Op dit moment is dat ook in verband met de vervreemding te zien.

Minister **Zalm**: Bij een noodremprocedure moet er ook wel sprake zijn van een noodsituatie. Ik kan mij niet voorstellen dat de Staat en Amsterdam dan plotseling heel andere ideeën hebben over de vraag of er al dan niet sprake is van een noodsituatie. Het aandeelhouderchap is al niet erg geschikt voor dit soort sturingen. Als je in een

noodsituatie komt, trek je allebei echt wel aan de noodrem. Anders mag je niet meer dan een kwart van de aandelen vervreemden, als Amsterdam haar aandelen wil houden. Ook ik ben van mening dat, als Amsterdam haar aandelen wil houden, ik haar niet kan dwingen om ze te verkopen. Als ik Amsterdams gemeentebestuurder was, zou ik het verstandig vinden om pro tanto mee te doen in de vervreemdingsoperatie. Nogmaals, ik kan dat niet forceren bij Amsterdam. Ik kan wel vriendelijk aan de gemeentebestuurders van Amsterdam vragen of ik mijn aandelen weg mag doen, natuurlijk met de garantstelling dat wij als overheid 50 plus 1 hebben. Ik kan ook aan hen vragen of zij, als zij nu niet willen verkopen, met mij een overeenkomst willen sluiten waarin staat dat zij altijd als eerste hun aandelen aan de Staat aanbieden. Die overeenkomst bevat ook een afspraak over onder andere de waarderinggrondslagen. Dat kan ik dus allemaal doen. Dit wil ik de Kamer voorstellen, want anders is de operatie wel heel kleinschalig geworden. Ik denk ook niet dat er bij andere aandeelhouders, die het kwart met driekwart voor allerlei overheden tegenover zich hebben, veel vertrouwen bestaat dat het geen gepolitiseerde zaak wordt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hiermee komen wij bij de politieke kern van dit debat. De minister van Financiën opponeert met kracht tegen het desbetreffende amendement van het CDA. De facto ontraadt hij aanvaarding daarvan.

Minister **Zalm**: Inderdaad, dat wil ik ook wel zeggen. Ik denk namelijk dat ik een alternatief heb.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De vraag is wel wat dit betekent voor de positie van het CDA. Als ook de VVD dat amendement niet steunt, wil ik de heer Haverkamp vragen ...

De **voorzitter**: Dat vraagt u niet in deze termijn met de minister.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar zal wel helderheid over moeten komen. Als dat amendement weg is, is de cruciale vraag of er nog steun is van het CDA voor dit wetsvoorstel.

De **voorzitter**: De minister rondt zijn antwoord eerst af.

Minister **Zalm**: Voorzitter. Ik meen duidelijk te hebben uitgesproken, dat ik ervoor zal zorgen dat de overheid altijd 50 plus 1 houdt. Ik zal dit nader uitwerken, zodat de Kamer helemaal overtuigd kan worden.

In het extreme geval dat Amsterdam helemaal geen afspraak wil maken, omdat zij haar aandelen wil verkopen wanneer dat haar zint of niet, ben ik natuurlijk gedwongen om als Staat de 50 plus 1 te houden. Als ik echter met Amsterdam hierover een afspraak kan maken, lijkt het mij overdreven dat de Staat zelf 50 plus 1 moet houden. De overheden kunnen dan samen 50 plus 1 houden. Het is duidelijk dat de Staat daarbij altijd als een soort sluitstuk fungeert.

Mevrouw Gerkens heeft gevraagd of infrastructuur wel geprivatiseerd mag worden. Waarom is infrastructuur altijd tot overheidstaak gerekend?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik wil de vraag van de heer Duyvendak graag anders formuleren. Er is een kans dat het amendement van het CDA wordt aangenomen, want het zal de minister niet verbazen dat er in de Kamer nog wel eens een groot enthousiasme kan zijn voor voorstellen van het CDA. You never know. Stel dat dat wordt aangenomen, wat betekent dat voor het wetsvoorstel, gelet op uw uitleg?

Minister **Zalm**: Dat er een artikel 8, lid 2a bij komt, als ik het goed zie.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat is duidelijk. Bent u daar tevreden mee? Accepteert u dat?

Minister **Zalm**: Nee, daar ben ik niet tevreden mee. Ik ga ervan uit dat wij hier nog steeds gemeen overleg hebben in de bijzondere betekenis van het woord. Zo heet dat. Ik ga er ook van uit dat wij met elkaar van gedachten wisselen. Ik heb betoogd dat ik meen een redelijk en beter alternatief te hebben om te garanderen dat de overheid die 50% + 1 heeft. Dat zal ik uitwerken en aan de Kamer voorleggen. Ik hoop dat dit de Kamer geruststelt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Kunt u het uitwerken voordat wij overgaan tot stemmen?

Minister **Zalm**: Het meest concreet kan ik zijn als ik weet waar Amster-

Zalm

dam en Rotterdam al dan niet toe bereid zijn. Zij zijn de andere overheden.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ja, maar de Kamer moet een standpunt innemen. Alle afzonderlijke fracties in de Kamer zullen de waardering van het wetsvoorstel natuurlijk laten afhangen van de vraag of dit amendement zijn betekenis krijgt.

Minister **Zalm**: Ik heb de scenario's geschetst. Wij hebben het over emissies gehad. Dat is geen probleem; wij gaan ervoor zorgen dat wij pro tanto meedoen. Verder zijn er scenario's geschetst van wat Amsterdam en Rotterdam gaan doen. Scenario één is dat zij onmiddellijk in de eerste ronde al hun aandelen willen verkopen. Daar heb ik geen bezwaar tegen, want dan garandeert de Staat als enige die 50%. Dat maakt het wel zo overzichtelijk. Scenario twee is dat één van de twee zegt zijn aandelen te willen houden. Dan moeten de Staat en de ene gemeente samen de 50% + 1 garanderen en moet ik regelen dat de andere gemeente zijn aandelen aan de Staat verkoopt, mocht zij die alsnog willen verkopen. Het is voor mij natuurlijk gemakkelijker om te zeggen hoe het zit als ik met Amsterdam en Rotterdam zal hebben gesproken over hun voornemens en hun bereidheid tot het sluiten van een dergelijk contract met mij.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Naar aanleiding hiervan heb ik een laatste vraag. Wilt u de CDA-fractie op dit punt tevreden stellen, dan zult u ook moeten regelen dat de aandeelhouders van de overheid gemeenschappelijk optreden. Hoe valt dat vooraf te regelen?

Minister **Zalm**: Dat kun je natuurlijk nooit voor iedere situatie "en detail" regelen. Wij spreken hier van een scenario voor een soort noodsituatie. Ik ga ervan uit dat ondanks alle prachtige instrumenten die wij ons via deze wet verschaffen, er zich toch nog een situatie voordoet waarin dingen helemaal mis dreigen te lopen. Wat is dan nog mogelijk? Ik betwijfel niet dat de overheid en de gemeenten dan een zelfde lijn kiezen, al kun je dat nooit precies van tevoren formuleren. In een dergelijk geval heb je blijkbaar te maken met een halsstarrige directie die niet wil luisteren of iets dergelijks. Dan

twijfel ik niet aan een gezamenlijke opstelling met Amsterdam.

Mevrouw **Gerken**s vroeg meer in het algemeen of infrastructuur wel moet worden geprivatiseerd. Wij hebben in toenemende mate behoefte aan inschakeling van het particuliere bedrijfsleven, ook bij infrastructuur. Daartoe kan rustig worden overgegaan als zelfstandige exploitatie mogelijk is. Ik meen dat zelfstandige exploitatie van de Betuweroute ook uw wens was, toen eenmaal was besloten dat die toch kwam. Ik weet dat u die op zichzelf niet wenste. Als zelfstandig kan worden geëxploiteerd, kun je er als overheid, aandeelhouder of eigenaar in zitten. Je moet natuurlijk wel zorgen voor randvoorwaarden als veiligheid en dergelijke, maar het is niet per se nodig om daar als aandeelhouder in te zitten. Het kan best zijn dat er ooit een bod wordt uitgebracht op bijvoorbeeld de aandelen van de vaste oeververbinding Westerschelde, die wij nu bezitten. Het kan zijn dat wij die dan verkopen en zodoende het eigenaarschap van de Westerscheldetunnel overdragen aan iemand anders. Als het aandeelhouderschap geen publiek doel meer dient, is er geen enkele reden om niet te vervreemden. Dat is de redenering. De publieke randvoorwaarden moet je dan wel op een andere manier hebben afgeschermd.

Mevrouw **Gerken**s (SP): Dit vraagt natuurlijk om uitleg. U zegt: "als het geen publiek doel meer dient". Daarmee zegt u dat aandelen in Schiphol geen publiek doel dienen. U zegt dit niet over de infrastructuur van de energiesector. Sterker nog: minister Brinkhorst zegt dat de overheid voor zo veel mogelijk netten moet zorgen, omdat de infrastructuur bij de overheid hoort. Wat is het verschil tussen het publieke doel van Schiphol en dat van de infrastructuur van de energiesector?

Minister **Zalm**: Wij moeten onderscheiden of iets maatschappelijk nuttig is of dat het een publiek doel is. De broodvoorziening is maatschappelijk extreem nuttig en eigenlijk essentieel, maar wij laten het toch aan de private sector over. In het algemeen verloopt het ook wel goed. De overheid moet dus een goede reden hebben om te interveniëren of om zich als kapitalist

op te stellen. Het spelen van de kapitalist is geen natuurlijke rol van de overheid en dat moet u aanspreken. De overheid doet het alleen in bijzondere gevallen, als zij denkt dat men er anders niet komt. Dat is bijvoorbeeld gebeurd bij de vaste oeververbinding Westerschelde. Als de overheid niet risicodragend erin was gestapt, was die er niet gekomen. Het is nu een zelfstandig exploiteerbare infrastructuurvoorziening, waarbij er geen enkel bezwaar tegen zou zijn als particuliere beleggers het willen overnemen. Als de randvoorwaarden voor tarifiering, kwaliteit en veiligheid zijn gegarandeerd, is er geen enkele reden om het aandelenbezit aan te houden. Soms moet je ook wel eens wat nemen, zoals bij riskante grootschalige projecten. Het Havenbedrijf Rotterdam NV is een voorbeeld dat de rijksoverheid in principe bereid is erin deel te nemen. De overheid is daartoe ook bereid voor de Zuidas, dat ook een heel grootschalig risicodragend project is. Als het op een gegeven moment loopt, kan de overheid er uitstappen en de aandelen verkopen aan particuliere beleggers. De overheid houdt dus niet de aandelen vast louter vanwege het idee dat zij er ooit in is gestapt, als het niet meer nodig is voor het realiseren van het publieke doel.

Nu is sprake van een wetgevingscomplex dat via het publiekrecht de publieke randvoorwaarden goed dient. Dan is voor mij de aandeelhoudersrol langzamerhand uitgespeeld. En dan ga ik een stap verder dan de algemene consensus. Voor alle zekerheid gaan wij toch nog niet verder terug dan 50% + 1. Dat geeft dus nog een dubbele garantie. Het lijkt mij dus redelijk veilig.

Mevrouw **Gerken**s (SP): U legt mij niet uit waarom u dit wel vindt voor Schiphol, een verhaal waarover ik het met de staatssecretaris ook had en waarbij ik denk dat het niet goed is voor het publieke belang, en het niet laat gelden voor de energiesector.

Minister **Zalm**: Ik heb geen aandelen in de energiebedrijven, behalve dan in het net.

Mevrouw **Gerken**s (SP): Dat bedoel ik, in de infrastructuur van het net.

Zalm

Waarom houdt u daar de aandelen van?

Minister **Zalm**: Die kunnen wij op een gegeven moment ook weer kwijt, wat mij betreft. Het ging erom dat er een vermenging is tussen degenen die de eigendom hebben van energieproductiebedrijven en van het distributienet, waardoor zij proberen anderen van het net te houden of onredelijke prijzen vragen. Dat is een reden geweest om de zaken te splitsen. Het was voor de marktverhoudingen. Dat speelt bij Schiphol niet.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dat klopt niet; dat is niet de reden geweest om te splitsen. Eén van de redenen om de infrastructuur van de netten in handen te houden, is dat wij van mening zijn dat het essentiële infrastructuur is die je niet moet overlaten aan de grillen van de markt. Dat doet u dus nu wel met Schiphol.

Minister **Zalm**: Nee, dat is in elk geval niet de primaire reden van de regering. Het is een eerlijke marktverhouding, waarin iedereen van het net gebruik kan maken. Evenals in Engeland zou het ook een "national grid" kunnen zijn, waarin ook private aandeelhouders zitten. Zij moeten echter niet tegelijk de eigenaar zijn van de bedrijven die hun energie via dat net willen leveren. Dat was namelijk het probleem. Je ziet dat het ook bij KPN heel veel moeilijkheden teweegbrengt. Als een ander gebruik wil maken van je eigen net, terwijl je er zelf belang bij hebt om vooral zelf van dat net gebruik te maken, vraag je te hoge tarieven of probeer je andere niet-financiële barrières op te werpen om die anderen maar van je net te houden. Dat is de reden voor de splitsing geweest. Daarom ben ik eigenaar van het net.

Mevrouw **Gerken** (SP): Wat u zegt over de splitsing klopt, maar over het in handen houden van de netten spreekt u andere woorden dan uw collega-minister.

Minister **Zalm**: Het is niet een ideologisch punt dat de staat aandeelhouder moet zijn van alles wat belangrijk is. Anders was ik ook de enig aandeelhouder van Ahold, want een kwart van de bevolking is daarvan afhankelijk voor zijn

dagelijkse boodschappen, voor de melk, het water, de koffie en de thee. Het loopt echter allemaal gesmeerd. Dat iets belangrijk is, is dus geen zelfstandige reden om te zeggen dat de overheid de aandeelhouder moet zijn. Er zijn heel veel belangrijke zaken, waarbij de overheid geen aandeelhouder is, nooit geweest is en nooit zal worden.

Ik ben de heer Duyvendak nog een nadere toelichting verschuldigd wat er nog in de pijplijn zit rond de salariskwestie. Op de afgelopen algemene aandeelhoudersvergadering is op twee punten een voorbehoud gemaakt bij het beloningsbeleid. In de eerste plaats was dat de kwestie van de pensioenen, de pensioengevendheid. In de tweede plaats is een voorbehoud gemaakt omtrent de precieze relevante vergelijkingsgroep, de peer group. De raad van commissarissen heeft toegezegd dat hij op dit punt nadere informatie zal verschaffen. Die nadere informatie zullen wij kritisch bekijken, zoals dat bij andere deelnemingen ook gebeurt is. De verduidelijking zal in het jaarverslag moeten worden opgenomen, zodat het voor iedereen toegankelijk is. Uiteraard is dat jaarverslag ook voor de Kamer beschikbaar. Ik hoop dat een zodanige verheldering wordt gegeven, dat ik los van de twee voorbehouden kan instemmen met het beloningsbeleid. De duidelijkheid over de relevante vergelijkingsgroep zal dus moeten worden opgenomen in het jaarverslag en voor iedereen helder beschikbaar moeten zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als ik mij het goed herinner, trok de minister in eerste termijn de parallel met De Nederlandsche Bank, waarbij ook sprake was van een peer review. Daar zou de peer review zelf beschikbaar komen voor de Kamer. Het lijkt mij gewenst dat dat voor Schiphol ook gebeurt.

Minister **Zalm**: Bij De Nederlandsche Bank was er reden om onderzoek naar de fundamente te doen omdat er daar een nieuwe situatie was ontstaan en er geen bezoldigingsbeleid in de sfeer van Tabaksblat-formuleringen bestond. Dat is de reden geweest waarom dit ten fundamente is opgepakt, samen met de raad van commissarissen. Dat is ook gebeurd gelet op de heel bijzondere positie van de Nederlandse Bank, als min of meer

tussengeschoven tussen publieke en private sector. Om die reden is de Kamer toegezegd dat dat onderzoek zou worden geopenbaard. Bij Schiphol is het een wat minder diepgaande zaak. Er moet gewoon helderheid worden verschaft jegens de aandeelhouders over de vergelijkingsgroep die men gebruikt en over de vraag of dat een redelijke groep is. Zo nee, dan krijgen wij problemen met de vaststelling van het beloningsbeleid. Dat voorbehoud ligt namelijk nog op tafel. Het zal geen Hay- of Beerenschotonderzoek worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Kamer controleert het werk van de minister als aandeelhouder via het jaarverslag. Wij kunnen daaraan de eis stellen dat het ons daarin voldoende inzicht geeft.

Minister **Zalm**: Als u vindt dat die informatie onvoldoende is, dan kunt u mij daarop uiteraard aanspreken en eventueel meer informatie vragen.

Ik kom op de moties, waarvan er al eentje door de staatssecretaris is besproken. Er zijn twee moties ingediend om het verzwakte structuurregime in te voeren. Ik heb daar geen behoefte aan. Ik heb evenmin behoefte aan een wijziging van de desbetreffende wet om het ook bij 51% mogelijk te maken. Het structuurregime is bedacht omdat kleinere aandeelhouders vaak op verdere afstand staan van het bedrijf en dus een soort gedelegeerde bevoegdheid geven aan de raad van commissarissen die namens hen ook hun belangen behartigt. Er is een uitzonderingsmogelijkheid waarin de ene overheidsaandeelhouder rechtstreeks heel veel kan doen. Zodra andere aandeelhouders in beeld komen, hetgeen mijn bedoeling is, dan vind ik het niet gepast dat die ene grote aandeelhouder eigenlijk alles voor het zeggen heeft en rechtstreeks het bestuur benoemt en ontslaat. Dan hoort ter bescherming van de belangen van de kleinere aandeelhouders de raad van commissarissen een normale rol te spelen. Die kun je natuurlijk ook weer wegsturen; je staat niet helemaal met lege handen. Het geeft een betere governance ten behoeve van de mede-aandeelhouders.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Vanuit de wet en de bedoelingen van de

Zalm

wetgever geformuleerd, kan ik mij dit heel goed voorstellen, maar ik zag het als een brug in de richting van die 51%. Het zou een stap kunnen zijn.

Minister **Zalm**: Ik vind dat daarmee te veel bevoegdheid aan de overheidsaandeelhouder wordt gegeven. Hij moet zich ook een beetje gedragen als er anderen bij zijn. Hij moet geen bevoegdheid krijgen als ware hij de 100%-aandeelhouder. Ik raad aanneming van de moties op de stukken nrs. 15 en 16 dus af.

Over de motie op stuk nr. 18 heb ik in eerste termijn al gezegd dat ik het daarmee eens ben. De verandering van het eigenaarschap van de aandelen geeft geen enkele reden om een ander beleid te voeren ten aanzien van de salariering. Dan heb je twee mogelijkheden: de motie is overbodig, of ik zie haar als ondersteuning van het beleid. Ik houd het op het eerste.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik wil nog even naar Schiphol Real Estate. Ik ben heel uitgebreid ingegaan op de onroerendgoedpositie van Schiphol en omgeving. Die positie heeft erg veel invloed op de waardebeoordeling. Minister en staatssecretaris zijn daar niet op ingegaan. Als de bewindslieden straks toch aan de slag zijn om de waardebeoordeling te definiëren, zou ik graag inzichtelijk gemaakt willen hebben wat de ontwikkelingsmogelijkheden zijn, volgens Schiphol en volgens de overheid. Zodat we er niet vanuit gaan dat het agrarische grond is, terwijl we weten dat dat niet zo is.

Minister **Zalm**: Het leuke van private aandeelhouders is dat zij niet zo zeer kijken naar de intrinsieke waarde, maar naar de echte waarde. Zij realiseren zich de grondpositie van Schiphol, en de mogelijkheid wat dat opbrengt voor het bedrijf. Dat zal in de waardering van de aandelen tot uitdrukking komen. Dat is dus een punt voor het prospectus, voor zover er een beursgang komt, respectievelijk een punt om onder de aandacht te brengen van ondershandse belangstellenden. Dit kan een waardevolle bevestiging zijn, gelet op de onroerendgoedmogelijkheden.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb er alle vertrouwen in dat de

toekomstige aandeelhouders wel zo slim zijn om in te zien, welke ontwikkelingsrechten zij kunnen verwerven. Ik maak mij er zorgen over of wij als Staat voldoende in beeld hebben welke ontwikkelingsrechten wij weggeven, en of we dat wel gekapitaliseerd hebben. Die exercitie moet worden uitgevoerd, omdat dat een publiek belang is.

Minister **Zalm**: Die waardering zal door marktpartijen worden gemaakt, en als er een concurrerend proces van biedingen is, komt dat in de prijs van het aandeel tot uitdrukking. We moeten natuurlijk wel zorgen voor een concurrerend proces van bieding. De heer Haverkamp sprak over "ondershands". Ik denk niet dat hij ervan uitgaat dat dan maar even een prijsje moet worden afgesproken, op basis van een waardering. Dan moet het een of ander concurrerend proces zijn, waaruit duidelijk blijkt dat wordt geboden op basis van de marktverwachtingen omtrent de opbrengsten die het hele complex zal hebben.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Is de minister bereid om waar het gaat om de erfpachtvoorwaarden uit te gaan van de huidige bestemming, zodat er bij bestemmingswijzigingen sprake is van een verevening van de waardevermeerdering?

Minister **Zalm**: Daar kan ik niet direct een antwoord op geven. Als Schiphol grondeigenaar is, moet bij de waardering van een aandeel Schiphol de dynamiek van de toekomstige ontwikkelingen worden meeverdisconteerd. Dat zal in het prospectus een plaats moeten krijgen, of het nu om ondershandse plaatsing of een beursgang gaat. Daarmee moet in de waardebeoordeling rekening worden gehouden. Als het gaat om beslissingen die afhankelijk zijn van bestemmingsplannen van de gemeente, moet eenieder zijn eigen waardering maar zien te maken.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Daarom zijn er erfpachtcontracten. Deze contracten definiëren precies, wat wel en wat niet de ontwikkelingsmogelijkheden zijn. We moeten aannemen dat de status quo wordt gehandhaafd, maar je mag aannemen dat op langere termijn verstedelijkingsprocessen zullen optreden. Ik zou de meerwaarde daarvan graag in beeld gebracht zien

worden, dan wel in het erfpachtcontract zo geregeld willen hebben dat die meerwaarde naar de Staat gaat.

Minister **Zalm**: Het mooiste is als de meerwaarde wordt geïncasseerd op het moment dat de aandelen worden verkocht, en niet met allerlei clausules worden belast die het oninteressant maken om nog projecten te ontwikkelen, omdat de Staat daar alleen nog voordeel bij heeft. We moeten een goede prijs voor de aandelen krijgen, waarin de toekomstige waardeontwikkeling is verdisconteerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat is voor de CDA-fractie de betekenis van het feit dat de minister met klem een amendement ontraadt dat voor die fractie essentieel is om steun te geven aan het wetsvoorstel? Ook de VVD-fractie steunt dat amendement niet. Ik vraag de heer Haverkamp daarom wat nu de positie van zijn fractie is ten opzichte van dit wetsvoorstel van het kabinet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Naar mijn idee vraagt de heer Duyvendak wat wij doen met ons amendement. Op dit moment handhaven wij dat. Wij houden de antwoorden van de minister in het achterhoofd en zullen een en ander bespreken tijdens de fractievergadering die aanstaande dinsdag zal plaatsvinden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is het **debat over het uitlekken naar Congolese autoriteiten van vertrouwelijke gegevens van uitgeprocedeerde Congolese asielzoekers.**

□

De heer **Klaas de Vries** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Over uitzettingen naar Congo is de afgelopen maanden veel te doen geweest. Er zijn Kamervragen over gesteld en er is een uitvoerig debat