



De heer Duivesteijn (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

100 m<sup>2</sup>, tenzij de gemeente anders beslist. Ik draai het om. Ik zeg dat er een archeologiebeleid moet komen, maar ik wil niet zeggen dat het Verdrag van Valletta het moet zijn. Zo ver liggen onze standpunten ook niet uit elkaar. Wij vinden beiden dat er een archeologiebeleid moet komen. U zegt dat het uitgangspunt, met een kleine mits, het Verdrag van Valletta is en ik wil niet het uitgangspunt van Valletta hanteren.

Mevrouw **Van Vroonhoven-Kok** (CDA): Het grote verschil is natuurlijk dat wij niet weglopen voor onze internationale verplichtingen.

Mevrouw **Nijs** (VVD): Nee. Wij klagen niet voor niets altijd over een habitatrichtlijn. Ik zou niet willen dat wij straks klagen over het Verdrag van Valletta. Wij zijn er zelf bij op het moment dat wij een verdrag als dit steunen en willen naleven. Als u het principe van het verdrag niet deelt, vind ik het terecht om te zeggen dat misschien eens moeten nadenken over een niet naleven van het verdrag. Wij hebben overigens al eerder een Europese richtlijn niet nageleefd. Op zich kan alles, als je het wilt. Je moet het echter niet lichtvaardig doen. Ik zou het echter ook niet plezierig vinden als veel stedelijke ontwikkelingen op slot gaan door het Verdrag van Valletta.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zal, zoals zojuist afgesproken, niet woensdagavond antwoorden maar donderdagochtend. Wij doen dan ook de eventuele tweede termijn. En de staatssecretaris kijkt nu heel dankbaar. De minister van Verkeer en Waterstaat is helaas ziek, zodat er donderdagochtend wat ruimte is gekomen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

## Aan de orde is het **debat** over **de vervreemding van de NV Luchthaven Schiphol**.

□

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Ik ben bijzonder blij dat wij vandaag dit spoeddebat kunnen houden met de minister van Financiën. Dat is niet niks en dat realiseer ik mij iedere keer weer.

Waar gaat het over? Nog niet zo lang geleden zat ik op een vrijdagavond tamelijk ontspannen op de bank toen ik een brief via de e-mail hoorde binnenvallen. Het was toen 21.48 uur. Ik dacht: dat moet een brief van de minister van Financiën zijn, want hij is eigenlijk de enige die tot zo laat op de avond doorwerkt en op zo'n moment toch nog even probeert een paar van zijn plannen, voornemens of gedachten geregeld te krijgen, wellicht ook aandacht te krijgen voor zijn hobby's of dogma's. En ja hoor, dat was zo: op mijn e-mail stond een brief Vervreemding NV Luchthaven Schiphol. Nu heeft dat mijn belangstelling, dus ik ben die brief direct gaan lezen. Ik dacht eigenlijk dat de minister de Kamer zou informeren over het feit dat hij nog steeds in overleg is met de Eerste Kamer, dat de Eerste Kamer een nadere nota gevraagd heeft en dat het allemaal nog niet zo vanzelfsprekend is dat de exploitatiewet werkelijk geaccepteerd zal gaan worden. Ik had gedacht dat de minister de Kamer zou informeren over het feit dat het met de liberale gemeenteraad van Amsterdam en de fantastische liberale lijsttrekker waar hij het op 23 juni nog over had, toch niet helemaal gegaan is zoals hij het zich toen voorstelde, en dat hij vanuit die optiek tegen de Kamer zou zeggen dat hij zich wat zorgen maakte over zijn plannen. Maar niets is minder waar. Uit de brief blijkt dat de minister heel kordaat is. Hij heeft het over "mijn plannen tot vervreemding" van een minderheidsbelang in de NV Luchthaven Schiphol, en hij bericht dat hij overgaat tot "mijn besluit tot uitvoering" van een combinatie van beursgang en een onderhandse plaatsing. Ik wil het nu niet hebben over de manier van privatiseren. Wij hebben het daarover al uitgebreid gehad en wij blijken er verschillende standpunten over te hebben. Op dit moment gaat het veeleer om de vraag of dat wat er gebeurt, allemaal wel netjes en volgens de spelregels gaat. Of zien wij een situatie waarin de minister van Financiën op een geweldige manier de zaak wil forceren?

Ik heb al vaker gezegd, in verband met de HSL en de Betuweroute, dat als er sprake is van een afspraak in het regeerakkoord, collega's van de coalitie in de Kamer – in ieder geval de collega's van het CDA en de VVD – nauwelijks over de thematiek door discussiëren. Ook als er zakelijke stukken liggen, zie je dat die niet of nauwelijks aan de orde komen.

Mijn probleem is dat wij te maken hebben met een situatie waarin de Eerste Kamer nog niet akkoord is gegaan met een voorstel. Ik vind het dan erg vreemd dat de minister van Financiën over wil gaan tot de voorbereiding van het verkoopproces en dat dienovereenkomstig ter hand wil nemen. Ik vind het ook erg vreemd dat hij nu al tegen de Kamer zegt dat hij erop vertrouwt voor de uitvoering van deze exercitie conform de Comptabiliteitswet van 2000 na vervreemding verantwoording te zullen kunnen afleggen. Nee, "first things first"; eerst overeenstemming in de Eerste Kamer en vervolgens publicatie in

## Duivesteijn

het Staatsblad. Daarna zal er een overeenkomst gesloten moeten worden met Amsterdam. In de statuten van de NV Luchthaven Schiphol wordt op punt 4.4 geregeld dat in het kapitaal der vennootschap uitsluitend kan worden deelgenomen door in Nederland gevestigde publiekrechtelijke lichamen op uitnodiging van de vennootschap. Dat betekent dus dat er een statutenwijziging nodig is. Voor die wijziging is 80% van de aandelen noodzakelijk. Dat houdt dus in dat Amsterdam in staat is in haar eentje die statutenwijziging tegen te houden. Als Rotterdam niet op de vergadering verschijnt, kan Amsterdam de wijziging van de statuten ook tegenhouden. De minister heeft nog niet geregeld dat er een overeenkomst komt met de andere aandeelhouders. Ik vind dat hij dat eerst zou moeten doen. Daarnaast moet hij, conform het amendement-Haverkamp, een regeling treffen waarin de zeggenschap van de Staat geregeld is.

Ik ben overigens benieuwd welke betekenis de minister aan dat amendement geeft. De Kamer heeft te maken met een zeer voortvarende minister die enkele regels die normaal gesproken in dit huis gelden, te weinig serieus neemt. Hij is bezig met het forceren van zaken. Ik noem Amsterdam als voorbeeld. Waarschijnlijk zal daar een progressief college komen. Als dat inderdaad gebeurt, zal Amsterdam misschien niet meewerken. Zou het wetsvoorstel niet op een rustige, ontspannen en normale manier kunnen worden behandeld? Dat houdt in dat het eerst in de Eerste Kamer komt, dat er overeenstemming komt tussen Amsterdam en Rotterdam en dat de regeling wordt gemaakt waarop in het amendement wordt bedoeld. Dan spreken wij verder.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. De SGP-fractie beschouwt de nationale luchthaven niet primair als een bedrijf, maar als een belangrijk onderdeel van de publieke infrastructuur. Daarmee zijn belangrijke publieke belangen in het geding, waaronder milieu, veiligheid, volksgezondheid en de mainportfunctie. Het is belangrijk dat de overheid de verantwoordelijkheid daarover behoudt. Van de heer Van der Staaij heb ik begrepen dat daarover intensief is gediscussieerd en dat er ook zaken zijn gewaarborgd. Is het een staatsbedrijf waarvan het aandelenpakket gezien zijn historie in totaliteit in handen van de publieke sector moet blijven, dus van overheidsorganen, of is het denkbaar dat een meerderheidspakket in handen van de overheid blijft en dat een minderheidspakket wordt vervreemd? In het laatste geval moeten wij wel goede overwegingen hebben en tevens dienen wij dan inzicht te hebben in het goede koopmanschap daarvan. Dat inzicht is ons nog lang niet gegeven. Er is bijvoorbeeld nog geen duidelijkheid over de vraag of de dividenden van Schiphol op de lange termijn niet veel meer opleveren dan een eenmalig voordeel van verkoop. Het zou niet verkeerd zijn als de Algemene Rekenkamer dat op een rijtje zet.

Ik ben het niet altijd met de heer Duivesteijn eens, maar ik laat het wel merken als dat op een bepaald moment wel het geval is. Het heeft mijn fractie wel degelijk verbaasd dat wij hierover spreken naar aanleiding van de brief van 17 maart jongstleden, terwijl op 23 mei aanstaande het onderliggende wetsvoorstel Exploitatie luchthaven Schiphol in de Eerste Kamer dient. De minister heeft dus nog geen wettelijke basis voor de

stappen die hij nu aankondigt. Dat is niet erg fraai tegenover de Eerste Kamer. Inmiddels is in de positie van de gemeente Amsterdam ook het een en ander veranderd: zij kan statutair een veto uitspreken. De kans daarop is na de gemeenteraadsverkiezingen groter geworden, omdat de politieke verhoudingen daar zijn gewijzigd. Dat kan niemand ontgaan zijn. In Amsterdam is nog geen college gevormd, dus wij moeten nog afwachten hoe het afloopt en hoe de uitkomst van de onderhandelingen in een akkoord wordt verwerkt. De vraag is ook hoe Schiphol daarin eventueel figureert. De eerdere inschatting van de minister moet toch wel wat worden bijgesteld.

Ook mijn fractie heeft dus wel degelijk de behoefte om de visie van de minister uitdrukkelijk te vernemen. De punten die ik noemde, zijn staatsrechtelijk van aard, maar ik denk ook aan het zakelijke aspect, het goede koopmanschap. Voor mijn fractie staat het publieke belang van deze hoeksteen in onze publieke infrastructuur vast. De overheid dient daarvoor daarom een belangrijke verantwoordelijkheid te behouden.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Vandaag spreken wij over de combitrack. De kern van deze vervreemdingswijze is dat zowel voor een beursgang als voor een onderhandse plaatsing van de aandelen van Schiphol wordt gekozen. In het verleden heb ik namens mijn fractie aangegeven dat wij hechten aan een goede borging van het publieke belang dat Schiphol als vitale infrastructuur voor de Nederlandse economie vervult. Mede daarom hebben wij een amendement ingediend dat met brede steun in deze Kamer is aangenomen en dat de minister van Financiën verplicht om minimaal 50,1% van de aandelen in handen van de overheid te houden.

Zorgpunt voor mijn fractie was wel dat de minister in eerdere overleggen aangaf dat hij zich als passief aandeelhouder zal gaan opstellen. Gelet op de brief van 17 maart van de minister, blijkt dat echter een misverstand te zijn. Mijn fractie is niet alleen verheugd over de toezegging van de minister om wel actief aandeelhouder te worden, maar is ook buitengewoon benieuwd hoe de minister die vorm van aandeelhouderschap in de toekomst vorm wil geven. Op welke wijze zullen de statuten bijvoorbeeld worden aangepast en welke bevoegdheden worden aan de aandeelhoudersvergadering gegeven om het management scherper te controleren?

Mede in het licht van het actieve aandeelhouderschap zouden wij graag een reactie van de minister willen krijgen op het artikel dat op 17 februari in het Financieel Dagblad stond. Daarin gaf de financieel directeur van Schiphol, de heer Verboom, bij de presentatie van de jaarcijfers aan dat de prioriteit van Schiphol meer bij de non-aviation dan bij de aviation zal gaan liggen. Winkels, vastgoed en buitenlandse of niet-lokaal gebonden deelnemingen zouden meer opleveren dan het exploiteren van de luchthaven op zich. Daarnaast is men van plan om per jaar 360 mln. te investeren. "Wij zitten goed bij kas, dus wij hebben geen reden om naar de kapitaalmarkt te gaan." Ik zal de minister straks een kopie van dat artikel geven. De minister is nu nog steeds grootaandeelhouder en ik neem aan dat hij ook nu een actief aandeelhouder is. Ik verneem dus graag van hem hoe hij

## Haverkamp

hiermee is omgegaan. Wist hij hier van tevoren van en zo ja, wat was zijn reactie daarop?

De CDA-fractie is verheugd over de toezegging van de minister over onderhandse plaatsing. Gelet op onze eerdere ervaringen in dit debat, willen wij echter niet te vroeg juichen. De "dual track" blijkt immers iets minder "dual" te zijn dan wij in eerste instantie hadden gehoopt. De CDA-fractie is zich terdege bewust van de verschillende rollen die de Kamer en de regering in ons staatsbestel vervullen: de regering regeert en de Kamer controleert. Daarom wil ik de minister een aantal zaken meegeven, zodat hij weet waarop hij wordt gecontroleerd. De minister kent ons als een partij van hoofdlijnen. Wij zullen nu dus niet gaan discussiëren over 1% of 2%, maar gelet op het grote belang dat mijn fractie aan de onderhandse plaatsing hecht, willen wij van de minister de harde garantie dat binnen de bandbreedte van 20% tot 25% onderhands geplaatst wordt en dat dit percentage in de toekomst gehandhaafd wordt. Om te voorkomen dat na een beursgang de onderhandse plaatsing wordt vergeten, zouden wij van de minister willen vernemen welke voorzorgsmaatregelen hij neemt om dat te voorkomen. Daarnaast geeft de minister aan dat hij bij een onderhandse plaatsing niet voornemens is om een commissaris toe te kennen aan de onderhandse deelnemers. Welke argumenten liggen daaraan ten grondslag?

In het verleden is het buitenland vaak aangehaald als voorbeeld waarom wij zouden moeten gaan vervreemden via de beurs. Ik krijg graag een reactie van de minister op de situatie in Londen, waar een Spaanse betonmaatschappij een luchthaven dreigt over te nemen, en op de situatie in Frankfurt, waar de nationale luchtvaartmaatschappij, Lufthansa, overweegt om een groot aandeel in de luchthaven te nemen om het beleid van de luchthaven mee te kunnen sturen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het is interessant om te constateren dat de CDA-fractie de hele redengeving voor dit spoeddebat negeert, maar dat terzijde. In de brief van de minister staat letterlijk: "Verder wil ik voorkomen dat de door de onderhandse plaatsing te vervreemden aandelen worden verkocht tegen een onaanvaardbare lagere prijs ten opzichte van de te realiseren beurskoers." De heer Haverkamp wil dat de minister deze zin schrapt en dat de overdracht per definitie in de richting van institutionele beleggers plaatsvindt met een door de heer Haverkamp bepaald percentage. Hij zegt daarbij overigens niet op 1% of 2% te kijken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat getal van 1% of 2% heeft te maken met de bandbreedte die de minister in zijn brief aangeeft, namelijk van 20% tot 25%. Wij zijn van mening dat de door de minister gesuggereerde discount in de brief niet noodzakelijk is. Wij gaan ervan uit dat de minister zich een goed koopman toont en dus de aandelen voor de maximale prijs vervreemdt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat zal de minister altijd doen. De heer Haverkamp heb ik echter horen zeggen de garantie te willen dat de plaatsing onderhands plaatsvindt. Hierin zit een escape, omdat als het niet voldoende oplevert de minister voor 100% naar de beurs kan gaan.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben eerder gehoord dat de minister met ons van mening is dat publieke

borging van Schiphol prioriteit nummer één is. Wat dat betreft zou hij ook genoeg nemen met een mindere opbrengst. Volgens de CDA-fractie is dat hierbij echter niet van toepassing. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het Sequoiarapport dat wij aan de Kamer hebben overhandigd. Ik ben ook heel benieuwd naar de reactie van de minister daarop. Wij zijn van mening dat een discount van 5% niet nodig is.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik zit met een probleem. Ik stel een vraag en ik krijg geen antwoord. De vraag is of mijn interpretatie juist is dat het door de minister van Financiën naar mijn gevoel terecht gemaakte voorbehoud volgens de heer Haverkamp moet verdwijnen bij de onderhandse plaatsing. Dat formuleerde hij zo-even.

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee. Ik formuleerde dat wij ermee akkoord gaan als minimaal 20% tot 25% van de aandelen wordt vervreemd. Ik wil van de minister horen waarom hij tot de conclusie komt dat een discount van 5% noodzakelijk is. Wij gaan er overigens van uit dat de minister de Kamer erover zal informeren als hij op basis van die argumenten overgaat tot een niet-onderhandse plaatsing.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp dat de CDA-fractie aan dit percentage vasthoudt, zelfs in het geval dat het minder oplevert dan een beursgang. De heer Haverkamp is dus bereid om die prijs te betalen in ruil voor deze eis.

De heer **Haverkamp** (CDA): Meerdere onderzoeken hebben laten zien dat een onderhandse plaatsing meer oplevert dan een beursgang. Wij hebben echter geluisterd naar de argumenten van de minister. Die geeft aan nog steeds voordelen te zien in een beursgang. Hij ziet echter ook voordelen in een onderhandse plaatsing. De minister doet vervolgens een handreiking aan de CDA-fractie om te komen tot een onderhandse plaatsing. Wij accepteren die handreiking van harte. Vervolgens is het aan de minister hoe hij met de uitvoering omgaat. Ik heb de randvoorwaarden waaronder het moet gebeuren net gegeven namens de CDA-fractie.

De heer **De Krom** (VVD): Wij hebben op uitdrukkelijk verzoek van de CDA-fractie een onafhankelijke deskundige ingeschakeld om de rapporten nog eens op een rijtje te zetten en te vergelijken. De heer Cools kwam vervolgens tot de conclusie dat de factoren die betrekking hebben op de langetermijnbedrijfsvoering van NVLS meer gediend blijken bij een beursgang. Wat heeft de CDA-fractie met deze conclusie gedaan? Ik vind daar niets van terug. Waarom vragen wij dan dit soort rapporten aan?

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer De Krom weet dat wij aan het begin van het debat eigen onderzoek hebben verricht. Uit dat onderzoek kwam duidelijk naar voren dat de borging van het publieke belang het best geregeld is via een onderhandse plaatsing. Dan kan men afspraken maken met investeerders op een aantal terreinen. Wij hebben daar de Kamer niet van kunnen overtuigen. Vervolgens is aan de minister van Financiën gevraagd om te bezien of onze stelling op feiten dan wel op fictie is gebaseerd. Dat is ons immers in het debat verweten. De minister heeft Lazard gevraagd, te komen met onderzoek. Dat onderzoek heeft op een aantal punten

## Haverkamp

duidelijk aangegeven dat een onderhandse plaatsing meer kan opleveren. De crux daarbij is de balans-verhouding van de nieuwe onderneming en welke zeggenschap wordt overgedragen. Vervolgens hebben wij het Sequoiarapport gepresenteerd, wat onze stelling niet alleen in algemene termen maar ook met financiële gegevens onderbouwt. Dat was niet voldoende om de heer De Krom te overtuigen. Vervolgens is samen besloten om er nog een derde onderzoek bij te gooien. Dat is het onderzoek van de heer Cools. Die is er in zijn onderzoek ten onrechte van uitgegaan dat de brief van de minister van Financiën een keihard gegeven vormt voor de Kamer. Hij heeft het onderzoek van Sequoia op een aantal punten gediskwalificeerd omdat hij vindt dat de door de minister van Financiën geformuleerde uitgangspunten gelden. Dat is vaak zo, maar uiteindelijk is het laatste woord aan de Kamer. Wij volgen de heer Cools echter waar die aangeeft dat een onderhandse plaatsing ervoor zorgt dat het management zich disciplineert en zich focust op zijn kerntaken. Vandaar mijn extra vraag over het krantenartikel. Daarnaast hebben wij geconstateerd dat, wil een onderhandse plaatsing succesvol zijn, je toch enige zeggenschap moet overdragen. Daarvoor was echter geen meerderheid in de Kamer te vinden. Alles overwegende, vinden wij dat het compromis dat de minister nu voorstelt het meest tegemoet komt aan uw en onze eisen en de toekomst van Schiphol het beste dient.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Minister Zalm schrijft dat hij na afloop van het vervreemdingsproces weer met de Kamer zal spreken. Als het niet lukt om binnen de discount van 5% de aandelen onderhands te plaatsen, moet de minister dan eerst naar de Kamer komen voordat hij verder gaat in het vervreemdingsproces?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ja. Is het nu helder?

De heer **Irrgang** (SP): De Eerste Kamer heeft het nog niet goedgekeurd en de CDA-fractie in die Kamer heeft zelfs grote twijfels. Vindt u dat de minister kan doorgaan met het privatiseren van Schiphol zonder toestemming van de Eerste Kamer?

De heer **Haverkamp** (CDA): Het gaat om twee onderscheiden trajecten. Het wetsvoorstel met betrekking tot de economische regulering van Schiphol ligt nu bij de Eerste Kamer. Daarnaast is er de eventuele aandelenvervreemding van Schiphol. Dat laatste is geregeld in de Comptabiliteitswet en is een prerogatief van de minister van Financiën. De Kamer heeft echter uitgesproken dat er afspraken moeten zijn gemaakt over het economisch speelveld op Schiphol voordat de aandelen worden verkocht. Wij gaan ervan uit dat de minister hiermee rekening houdt, maar niets belet hem om het traject al in gang te zetten.

De heer **Irrgang** (SP): U vindt dat de minister kan doorgaan met het verkopen van Schiphol terwijl de omstandigheden waaronder de onderneming kan gaan functioneren niet duidelijk zijn? Het wetsvoorstel is immers nog niet aangenomen. Wordt op deze manier de Eerste Kamer niet genegeerd?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee. Waarom?

De heer **Irrgang** (SP): Voor de verkoop van een deel van een bedrijf als Schiphol is van belang onder welke omstandigheden zo'n bedrijf moet functioneren. Het desbetreffende wetsvoorstel is echter nog niet aangenomen door de Eerste Kamer. Wie weet, is de CDA-fractie in die Kamer wel tegen! Hoe kunt u ermee instemmen dat deze minister ondertussen gewoon doorgaat met de verkoop van Schiphol?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij willen dat het wordt geregeld conform de wet. Het wetsvoorstel hebben wij geamendeerd, onder andere met betrekking tot de aandeelhoudersovereenkomst met Amsterdam. Daar hoort ook een economische regulering bij en wij hebben de voorwaarden geformuleerd waaronder een eventuele aandelenverkoop moet plaatsvinden. De economische regulering is nu een zaak van de Eerste Kamer.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Vorig jaar juni heeft de Kamer na tien jaar debatteren ingestemd met vervreemding van een minderheid van de Schiphol-aandelen. Nu zijn wij een flink aantal maanden verder, maar door het gehannes over beursgang of onderhandse plaatsing is er bijna nog niets gebeurd. Op 23 mei gaat de Eerste Kamer erover praten en er moeten ook nog afspraken met de gemeente Amsterdam worden gemaakt. Mijn fractie maakt van de gelegenheid gebruik om het kabinet tot spoed te manen en deze kwestie af te ronden.

Wat ons betreft, is er op dit moment niet zoveel te bespreken. De inhoudelijke argumenten zijn over en weer kenbaar gemaakt en ik heb er eigenlijk niets aan toe te voegen. De bal ligt overigens ook niet bij de Kamer. De minister hoeft de Kamer formeel niet om toestemming te vragen als het gaat om de wijze van vervreemding. Hij kan dus in hoedanigheid van minister van Financiën dit voorstel doen. Als de Eerste Kamer ermee heeft ingestemd en er is een overeenkomst met de gemeente Amsterdam, kan tot uitvoering worden overgegaan. Misschien is het goed dat de minister zijn stappenplan nog even toelicht.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): U hebt het over de uitvoering. Betekent dit dat er al banken en externe partijen ingeschakeld worden en dat er met institutionele beleggers wordt vooronderhandeld? Ik zou het dan zelfs inhoudelijk met u eens zijn. Er worden dus geen externe activiteiten ondernomen totdat die twee stappen gezet zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Hoe de minister van Financiën dat precies doet, is aan hem. Ik constateer dat de afspraak die wij als Kamer met de minister van Financiën hebben gemaakt, volkomen helder is. Er mag namelijk pas tot vervreemding van de aandelen worden overgegaan op het moment dat de Eerste Kamer met de wet heeft ingestemd en er een afspraak is gemaakt met de gemeente Amsterdam.

Ik weet dan ook niet goed waarom wij hier een spoeddebat hebben. Het was allemaal al uitgewisseld. Het was mij volkomen helder.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Misschien kan dit debat snel worden afgerond als alles snel duidelijk wordt, zo zeg ik de heer De Krom na. De heer Zalm moet dan in eerste termijn natuurlijk wel een bevredigend antwoord op een aantal vragen geven.

In de lange jaren dat hij inmiddels minister is, hebben wij hem leren kennen als een degelijke minister met oog voor verhoudingen en voor posities van anderen. Bij bestuurders die heel lang in dienst zijn, doet zich echter het algemene verschijnsel voor dat zij de verhoudingen soms een beetje uit het oog verliezen. Zij overschatten na al die jaren soms iets te gemakkelijk hun eigen positie. Wij zagen daar al iets van in het ozb-drama bij de gemeenteraadsverkiezingen. De vraag is dus of minister Zalm ook nu bij de privatisering van Schiphol de verhoudingen niet wat uit het oog verliest en daar slachtoffer van is. De andere mogelijkheid is dat hij met de brief van vrijdag een week geleden, eenvoudigweg powerplay uitprobeert.

Voor de privatisering van Schiphol heeft de minister één horde van de minimaal drie hordes genomen: de desbetreffende wet is door de Tweede Kamer aanvaard. De tweede horde (aanvaarding van de wet door de Eerste Kamer) is echter nog niet genomen. Als ik de geluiden uit de Eerste Kamer hoor, vooral uit de CDA-fractie aldaar, is het allerminst zeker of die horde wel genomen kan worden.

De derde horde die genomen moet worden, is de aandeelhoudersovereenkomst die gesloten moet worden met Amsterdam en Rotterdam. Dat is een harde voorwaarde om verder te kunnen, zoals de minister ook eerder heeft toegegeven. Ik moet zeggen dat er werkelijk niets op wijst dat er met Amsterdam een aandeelhoudersovereenkomst kan komen als het gaat om de privatisering van Schiphol, gezien de positie die de partijen hebben ingenomen die succesvol lijken te onderhandelen (Partij van de Arbeid en GroenLinks).

Voorts moet de Kamer nog de weliswaar kleine, maar toch belangrijke horde nemen van de initiatiefnota van de heer Duivesteyn over de vervreemding van Schiphol. Die nota moet de Kamer dus nog bespreken.

De minister schrijft: de voorbereidingen voor het verkoopproces zal ik dienovereenkomstig ter hand nemen. Hiermee overschat de minister zijn positie; hij is voorbarig. Hij zegt alleen maar: na vervreemding leg ik verantwoording af aan de Tweede Kamer.

De positie van de fractie van GroenLinks is glashelder: het verkoopproces kan nu nog niet in gang gezet worden. De minister heeft eenvoudigweg te wachten: op Amsterdam en Rotterdam en op de Eerste Kamer. De fractie van GroenLinks vindt ook dat de minister, mocht het onverhoopt gebeuren dat de Eerste Kamer met het wetsvoorstel instemt en Amsterdam omgaat, de aandeelhoudersovereenkomst, die veel kan en zal regelen over de toekomst van Schiphol, eerst aan deze Kamer moet voorleggen, voordat hij verder kan gaan met het proces van het vervreemden van de aandelen.

□

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Nu de gemeenteraadsverkiezingen voorbij zijn, is het duidelijk dat het vervreemden van aandelen van de NV Schiphol voorlopig niet mogelijk is. In Amsterdam heeft een ruime

meerderheid van PvdA, GroenLinks en SP zich hiertegen uitgesproken. En in Amsterdam is een linkse meerderheid een heel ruime linkse meerderheid. Deze partijen hebben aangegeven de blocking vote te willen gaan gebruiken. De minister heeft aangegeven hier niet overheen te willen stappen. Ik verzoek daarom de minister om nu het proces van aandelenvervreemding stop te zetten. Momenteel kosten alle voorbereidingen veel geld, terwijl de uitkomst feitelijk al vaststaat. Amsterdam gaat niet akkoord. Is de minister bereid dat proces stop te zetten?

In de brief heeft hij gevraagd om een carte blanche om het proces van vervreemding voort te zetten, terwijl de meningen in de Kamer nog duidelijk verdeeld zijn en ook over het compromisvoorstel van een gecombineerde beursgang en onderhandse plaatsing veel twijfels bestaan. Nu een carte blanche geven, is voor de SP-fractie dan ook onbegrijpelijk. De minister krijgt zijn zin niet in de Kamer en nu wil hij gewoon aan de Kamer voorbijgaan door slechts achteraf verantwoording af te leggen. Achteraf is te laat, want dan is het kwaad mogelijk al geschied. De SP-fractie verzoekt de minister om duidelijker te kennen te geven wat zijn plannen zijn. Hoe zal hij omgaan met die blocking vote van Amsterdam? Als hij wil privatiseren, op welke manier zal de beursgang dan moeten plaatsvinden en op welke manier de onderhandse plaatsing? Wanneer zal dit gebeuren en in welke verhouding? Het belang voor Schiphol is dermate groot dat de Kamer hier niet lichtzinnig overheen kan stappen. Ik vraag de toezegging van de minister dat hij hierover alle duidelijkheid zal scheppen.

Ik kom op de oplossing die de minister heeft gekozen. Deze VVD-minister heeft het polderen in zijn bloed. Onderhands en beursgang is gokken op twee paarden. Mijn fractie heeft in eerdere debatten al betoogd dat nooit sprake kan zijn van een win-winsituatie, maar dat er in dit geval alleen verliezers zullen zijn. De belangen van Schiphol zijn onvoldoende geborgd via de wet. Eenieder die zegt dat dit anders is, droomt. Ik wijs op de Nederlandse Spoorwegen, waar wij toch ook alles zo goed met contracten en regeltjes hadden vastgelegd, maar waar de reiziger nu keer op keer teleurgesteld wordt omdat dit niet zo is. De minister krijgt hier geen meerderheid voor een beursgang, dus doet hij water bij de wijn. Daarmee neemt hij het verlies van inkomsten en de CDA-fractie het verlies van zeggenschap. Het is onbegrijpelijk dat twee partijen menen dat zij hier winnaars zijn. Zelfs een compromis als dit is erbarmelijk. Terwijl zij beiden verder drammen, worden de belangen van reizigers, werknemers en omwonenden van Schiphol verkwanseld. Het doet mijn fractie dan ook goed dat de lokale politiek, gesteund bij de afgelopen gemeenteraadsverkiezingen, hier wel verantwoordelijkheid durft te nemen.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Irrgang heeft gezegd dat de belangen van Schiphol onvoldoende zijn geborgd. Hij moet mij er echter aan helpen herinneren welke amendementen de SP-fractie ook al weer heeft ingebracht bij de bespreking van het wetsvoorstel vorig jaar.

De heer **Irrgang** (SP): De SP-fractie vindt dat een belangrijke infrastructurele voorziening als de nationale luchthaven niet geprivatiseerd moet worden. Als men dat wel doet, zijn de belangen niet goed geborgd.



Minister **Zalm**: Voorzitter. Ik kon een kleine glimlach niet onderdrukken toen de heer Duivesteijn zei dat de minister van Financiën nu echt probeert de boel te forceren. Dat vond ik wel komisch, want op 26 juni 1997 is door het kabinet-Paars I al een principebesluit genomen over de privatisering van Schiphol en daarvan mededeling gedaan aan de Kamer. Daarna is op 17 november 2000 het eerdere besluit toegelicht. De eerste keer deed ik dat nog samen met mevrouw Jorritsma, maar de tweede keer was ik al in wat beter gezelschap, vanuit het oogpunt van de heer Duivesteijn, namelijk met mevrouw Netelenbos. Toen hebben wij ook gemeld dat het kabinet voornemens was stappen te zetten die tot vervreemding van aandelen zouden leiden en is aangekondigd dat een borging van publieke belangen zou worden geregeld en dat de NMa de economische regulering zou toetsen.

Vervolgens is er een wetsvoorstel ter borging van de publieke belangen gekomen. Dat is op 31 oktober 2001 aan de Kamer gezonden. Dat was ook nog onder Paars. Daarna zijn er nog wat verdere wijzigingen in die borging aangebracht, zodat het wetsvoorstel uiteindelijk door de Kamer is aangenomen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voor de geschiedenis, ik dacht dat de PvdA-fractie in die tijd heeft laten weten een privatiseringsvoorstel niet te steunen.

Minister **Zalm**: Vlak voor de verkiezingen heeft de heer Melkert buiten de Tweede Kamer om, maar in een brief aan de PvdA-fractie, meegedeeld dat hij vond dat de PvdA er nu mee moest ophouden. Dit laatste is een aanvulling op de geschiedenis, zoals ook ter aanvulling op de geschiedenis kan worden vermeld dat de heer Melkert tegenwoordig in New York verkeert. Dat is overigens geen slechte plaats om te verblijven.

Het is de vijfde keer dat ik over de wijze van vervreemding met de Kamer in contact ben via briefwisseling, AO's en plenaire debatten. Ik weet niet wat rustig aan doen is als dit als forceren wordt gekwalificeerd. Ik heb daar echt geen fantasie meer bij.

Men heeft gevraagd hoe mijn brief zich verhoudt tot de Eerste Kamer. Het wetsvoorstel dat bij de Eerste Kamer ligt is geen wetsvoorstel dat toestemming vraagt om aandelen Schiphol te verkopen. Het is een wetsvoorstel dat de borging van publieke belangen beter beoogt te verzekeren. Op initiatief van de Kamer en in het bijzonder van de heer Haverkamp is in het wetsvoorstel een inperking opgenomen ten aanzien van de bevoegdheid die de minister van Financiën krachtens de Comptabiliteitswet heeft om aandelen te verkopen. Er is namelijk een inperking aangebracht door in het amendement te stellen dat de overheid in ieder geval altijd meer dan 50% van de aandelen zal moeten houden.

Het is nu vooral aan de Eerste Kamer om de publieke belangen te borgen en om de vrijheid van de minister van Financiën in te perken zodat hij niet meer dan een minderheidsaandeel kan verkopen. Daarom is het van groot belang dat de Eerste Kamer het wetsvoorstel aanneemt, omdat ik anders gewoon nog vrij ben om 100% te verkopen. Dat is de formele situatie. Omdat de heer Van der Vlies de staatsrechtelijke dimensie aan de orde heeft gesteld, is het van belang om dit te memoreren.

Er wordt wel eens gezegd dat het eleganter is om te wachten totdat de Eerste Kamer het wetsvoorstel heeft behandeld. Het zou ook elegant zijn als de Eerste Kamer de behandeling van dat wetsvoorstel, dat daar al acht maanden ligt, terstond ter hand zou nemen. Zelfs al doet men dit op 23 mei aanstaande, dan hoeft men voor 23 mei niet te verwachten dat er sprake zal zijn van de verkoop van aandelen. Dit proces lijkt zich in de tijd mooi te voltrekken. Overigens heb ik goede hoop dat er in de Eerste Kamer een meerderheid ontstaat.

Nogmaals, het wetsvoorstel wordt opgevat als een toestemmingswet voor de verkoop van Schiphol, maar dit is niet het geval. Daarover staat niets in het voorstel, behalve een inperking van de reguliere bevoegdheid van de minister van Financiën door middel van het amendement van de heer Haverkamp. Anders was ook die inperking niet tot stand gekomen. Ik zou dit wetsvoorstel zo snel mogelijk willen behandelen als ik een beetje links zou zijn en in de Eerste Kamer zou zitten, omdat het de publieke belangen borgt en de mogelijkheden van de minister van Financiën inperkt voor de verkoop van aandelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het wetsvoorstel doet natuurlijk veel meer. Het regelt in feite alle voorwaarden waaronder de aandelen worden verkocht en het beheer en de exploitatie van de luchthaven worden geregeld. Ook zit er een exploitatievergunning bij en noem maar op. Het wetsvoorstel is dus een grote voorwaarde. De minister zet echt de wereld op zijn kop als hij zegt dat hij een jaar geleden alles had kunnen verkopen en niet op de Tweede Kamer had hoeven wachten. Zegt hij nu toe dat hij wacht op de stemming in de Eerste Kamer voordat hij concrete externe stappen zet rond de vervreemding van de aandelen? Die vraag doet er politiek echt toe.

Minister **Zalm**: Er zijn inderdaad nog twee dingen die moeten gebeuren. Ik acht het wenselijk dat de wet er komt, omdat er onvoldoende sprake is van borging van publieke belangen zonder deze wet. Ik vind deze wet ook heel belangrijk en het ligt voor de hand dat het wetsvoorstel tot een goed einde wordt gebracht. Dit is ook een voorwaarde van de gemeente Amsterdam. Het is een beetje een kwestie van de kip of het ei, want de gemeente Amsterdam wil pas met mij praten als dit wetstraject is voltooid. Ik heb er dus behoefte aan dat de Eerste Kamer het wetsvoorstel aanneemt.

De Eerste Kamer heeft vervolgens verwezen naar discussies over de wijze van vervreemding. Dit is een beetje oneigenlijk, omdat dit geen onderdeel van het voorliggende wetsvoorstel is. Ik zal daar overheen stappen en ik hoop dat op 23 mei de discussie in de Eerste Kamer goed zal verlopen. Ik vind dit belangrijk omdat het op zichzelf een goed wetsvoorstel is. Los van eventuele vervreemding is het van belang om de publieke belangen te borgen en de economische regulering goed te regelen, zodat Schiphol niet via de tariefpolitiek oneigenlijke winsten zou kunnen boeken. Het is nuttig en nodig dat op die tariefstelling een cap zit voor wat betreft Schiphol. Ik hoop dat dit snel gebeurt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat argument is niet principieel, maar wel praktisch. De minister zegt dat hij instemming van de Eerste Kamer nodig heeft voordat hij

## Zalm

met Amsterdam kan spreken, en dat hij Amsterdam nodig heeft voordat hij verdere stappen kan zetten.

Minister **Zalm**: Ja. Amsterdam is vereist, ook privaatrechtelijk, omdat met deze stad de statutenwijziging moet worden overeengekomen.

Overigens is er ook een belang voor Amsterdam, want dankzij de recente wetgeving kan Amsterdam geen commissaris meer voordragen. Ik neem aan dat nog steeds Amsterdam prijs stelt op het voordragen van een commissaris. Daarvoor heeft Amsterdam weer een statutenwijziging nodig. Wij hebben elkaar dus nodig. Wat dat betreft zie ik met plezier uit naar de gesprekken met de gemeente Amsterdam.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is een mooie conclusie dat wij elkaar nodig hebben. Een aantal fracties vindt de behandeling in de Eerste Kamer zeer belangrijk. De minister heeft aangegeven dat hij die ook belangrijk vindt. Is het voor hem een absolute voorwaarde dat de economische regulering eerst goed is geregeld?

Minister **Zalm**: Ja.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben helemaal tevreden met dit antwoord. Het antwoord is: ja, het is een harde voorwaarde.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Als het een absolute voorwaarde is voor de minister, waarom dan zo'n stoer verhaal? Wat is de zin en de betekenis daarvan?

Minister **Zalm**: De heer Van der Vlies maakte een staatsrechtelijke opmerking, waaraan ik een uitleg probeerde te geven. Het wetsvoorstel wordt ten onrechte opgevat als een voorstel dat toestemming vraagt om aandelen te verkopen. Dat staat helemaal niet in het wetsvoorstel. Dankzij een initiatief van de Kamer is de vrijheid om aandelen te verkopen, ingeperkt. Het gaat om het amendement-Haverkamp dat erop neerkomt dat nooit meer dan een minderheid kan worden verkocht. Daardoor wordt het nu langs een dubbele weg geregeld, namelijk via een publieke borging door het publiekrecht, en via de noodremprocedure, omdat de overheid altijd meer dan de helft van de aandelen heeft. Dat stel ik op prijs, dat vind ik belangrijk.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Een staatsrechtelijke uitleg vind ik prima, daarvan kan ik altijd leren. Maar de minister dreigde ermee. Hij zei: als de Eerste-Kamerleden slim zijn, moeten zij de wet snel in behandeling nemen, anders zou ik het helemaal kunnen verkopen. Dat is een vreemde redenering voor een minister van Financiën die een kabinet vertegenwoordigt waarin nota bene een coalitie zit die via een amendement de eis heeft gesteld dat die invloed juist moet worden beperkt. Het is geen particulier bedrijf.

Minister **Zalm**: Nee, maar ook als de Eerste Kamer het op termijn zou stellen – wat ik niet verwacht – dan ben ik, gelet op de voorgeschiedenis in deze Kamer, niet van plan om meer dan een minderheidsaandeel in de aanbidding te doen.

Die wet is nodig. Die wet heeft een doel en dat doel garandeert langs dubbele weg de borging van publieke belangen, namelijk door de economische regulering en

de andere eisen die in de wet aan de exploitatie van Schiphol worden gesteld. Dankzij het amendement-Haverkamp behoudt de overheid ook nog altijd meer dan 50% van de aandelen via de noodremprocedure. Ik vind het een goede wet. Ik sta er helemaal achter en ik hoop dat de Eerste Kamer hem snel behandelt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik was net gelukkig toen de minister constateerde dat wij elkaar nodig hadden. Op mijn vraag of de voorwaarde dat de Eerste Kamer "ja" zou zeggen, een harde voorwaarde is, antwoordde de minister bevestigend. Daarna kwam er allerlei toevoegingen. Mag ik er nog steeds van uitgaan dat de economische regulering van Schiphol geregeld moet zijn voordat de aandelen daadwerkelijk worden vervreemd?

Minister **Zalm**: Dat is uiteraard wat ik wil, maar daarvoor heb ik de medewerking van de Eerste Kamer nodig. Ik ga ervan uit dat de Eerste Kamer de behandeling op 23 mei aanstaande ter hand neemt, want het wetsvoorstel ligt daar inmiddels acht maanden. Die datum is afgesproken en ik neem aan dat wij het dan kunnen afwickelen. Dan wordt het wetsvoorstel óf verworpen – en dan ontstaat er een politiek zeer bijzondere situatie, maar daarop moeten wij ons dan beraden – óf het wordt aanvaard en dan kan ik verder. Daarna kan ik met goed fatsoen naar de gemeente Amsterdam.

De heer **Irrgang** (SP): De minister heeft gezegd dat hij geen meerderheid zal gaan privatiseren. Dat zou inderdaad nieuws zijn. De Eerste Kamer gaat over de eigen agenda. Klopt het dat de minister niet zal beginnen met de privatisering voordat het voorstel in de Eerste Kamer is behandeld, ook niet als die behandeling in totaal tien maanden op zich laat wachten?

Minister **Zalm**: De Eerste Kamer bepaalt inderdaad de eigen agenda en heeft bepaald dat dit wetsvoorstel op 23 mei wordt behandeld. Ik ga ervan uit dat er kort na 23 mei wordt gestemd over het wetsvoorstel. Als het wordt verworpen, kom ik hier terug. Als het wordt aangenomen, kunnen wij verder met Amsterdam. Terecht wordt mij gezegd dat ik eerst met de gemeente Amsterdam moet spreken, maar die wil dat eerst het wetgevingsproces wordt afgerond.

De heer **Irrgang** (SP): Is dit een onvoorwaardelijke toezegging dat, ook als de Eerste Kamer het wetsvoorstel niet op 23 mei behandelt, maar bijvoorbeeld een week later, de minister tot de behandeling niet verder gaat met privatiseren?

Minister **Zalm**: Ik ga ervan uit dat de Eerste Kamer op 23 mei het wetsvoorstel behandelt. Ik ga niet speculeren over andere scenario's.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De minister geeft aan dat hij terugkomt, als de Eerste Kamer niet instemt met het wetsvoorstel. Moeten wij dit opvatten als een dreigement in de zin dat dat voor hem niet aanvaardbaar zou zijn?

Minister **Zalm**: Daaraan had ik nog niet gedacht. Ik zou in dat geval hebben gezegd dat ik niet terugkwam. Ik heb mij versproken door te zeggen dat ik wel terugkom. Ik moet daar nog even over nadenken.



De heer De Krom (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

Ik ga ervan uit dat dit in de Eerste Kamer goed verloopt. Wij hebben ook in de Tweede Kamer een meerderheid voor het voorstel gekregen.

Wij hebben Amsterdam nodig voor de statutenwijziging. Amsterdam heeft ook belang bij die wijziging, omdat de gemeente wensen heeft ten aanzien van de samenstelling van de raad van commissarissen. Die mogelijkheid dreigt nu door een recente wetwijziging te vervallen, zodat een statutenwijziging noodzakelijk is. Het is aan de gemeenteraad en het gemeentebestuur van Amsterdam om te beslissen over eventuele verkoop. Ik ben bereid Amsterdam voor te laten gaan, vanwege de vereenvoudiging van de governance-structuur en de investeringsbehoeften van Amsterdam, zodat uiteindelijk de Staat overblijft als enige meerderheidsaandeelhouder. Rotterdam, dat een klein belang heeft, zal waarschijnlijk meegaan, hoewel de mening van het nieuwe college nog niet bekend is. Naarmate beide steden meer op de eigen aandelen blijven zitten, kan de omvang van de staatsverkoop groter zijn, als er goede afspraken zijn gemaakt. Ook moet er een ministeriële regeling zijn, die borgt dat de overheidsaandeelhouders zich bij essentiële zaken unaniem opstellen. Deze regeling, die samenhangt met het amendement Haverkamp, zal ik uiteraard opstellen. Ik ga ervan uit dat de gemeente Amsterdam de besluiten van de Eerste en Tweede Kamer zal respecteren. Ik respecteer dan het feit dat Amsterdam zelf kan beslissen over de verkoop van aandelen.

Dan resteert nog de vraag over de waardering van de luchthaven versus de dividendstroom. De vraag wat voordeliger is, is een vraag voor beleggers. De kopers van de aandelen moeten een taxatie maken van de waarde, inclusief de onderliggende waardeverhoging van de aandelen die kan optreden, en ook een taxatie van de toekomstige winstontwikkeling. Speculaties over winstontwikkeling zijn niet primair iets voor de Staat. Wij zullen natuurlijk wel met een goede prospectus komen, waarin overigens ook aan de overige inkomsten van Schiphol aandacht zal worden besteed. Op dit moment komt van de winst 32% uit aviation, 40% uit consumentenbusiness, 25% uit vastgoed en 3% uit participaties. Zoals de heer Duivesteijn benadrukte, waarvoor ik hem erkentelijkheid ben, is vastgoed een

belangrijke asset, ook in de waardering van de aandelen die wij goed over het voetlicht moeten brengen.

De enige reden om te zeggen dat de Staat niet kan verkopen, is dat de Staat geheime kennis heeft over Schiphol die niemand anders heeft, en dat die geheime kennis ertoe kan leiden dat de Staat een hogere winstverwachting heeft dan anderen. De kern van een prospectus is nu juist dat daarin openheid wordt gegeven over alle aspecten die voor de waardering van belang zijn. Die kennis die algemeen beschikbaar is en komt, bijvoorbeeld ook over vastgoed, zal bij de waardering van het aandeel een belangrijke rol spelen.

De heer Haverkamp sprak over de rol van de Staat. Ik ben van plan de bevoegdheden te benutten die krachtens de wet aan de algemene vergadering van aandeelhouders zijn toegewezen. Te denken valt aan het beloningsbeleid, waarover wij hier vaak spreken en waarin de Staat redelijk actief opereert, maar ook aan strategische beslissingen. Als er een majeure beleidswijziging voor Schiphol komt, zal de Staat die in de aandeelhoudersvergadering kritisch beoordelen. Zo nodig zal zij deskundigheid erbij halen om een dergelijke strategie-wijziging te beoordelen. Wij moeten echter niet op de bedrijfsvoeringstoel van de directie gaan zitten. Dat is ook niet de taak van een aandeelhoudersvergadering. Dat is de taak, althans in superviserende zin, van de raad van commissarissen. In die zin is er dus geen aandeelhoudersactivisme, maar dat heeft de heer Haverkamp ook niet bepleit. Hij heeft bepleit dat de Staat volledig gebruikmaakt van de bevoegdheden die krachtens de wet aan de aandeelhoudersvergadering zijn toegekend. Dat zeg ik hem ook toe. Voor het overige doet de directie de normale bedrijfsvoering, met toezicht door de raad van commissarissen die uit de juiste mensen moet bestaan. Die bestaat in mijn ogen ook uit de juiste mensen.

Ik vat de opmerking van de heer Verboom, waar ik nog eens naar zal kijken, niet op als een grote strategie-wijziging van Schiphol. Ik gaf zojuist al de winstherkomst aan. Het is ook niet zo erg dat van aviation niet de grote cashcow is gemaakt. Als men daarop nog meer winst wil maken, zal men de landingsrechten veel forser moeten verhogen. Wij hebben juist een cap voor het rendement dat men op het aviationdeel mag maken, ook voor de economische regulering, om de mainportfunctie van Schiphol goed tot zijn recht te laten komen en de positie van Schiphol niet alleen te benutten via de landingsrechten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik weet dat de minister van Financiën wat gehandicapt is, want ik had het kopietje aan zijn ambtenaren gegeven. In het bewuste artikel geeft de heer Verboom aan dat het rendement op luchtvaartgebonden activa nu 4,1% is. Hij wil dit verhogen tot 6% en gaat ervan uit dat de Tweede Kamer daarmee wel akkoord gaat. De minister zal zich kunnen herinneren dat tijdens de behandeling hier is gesproken over een keuze voor lagere luchtvaarttarieven, zodat de economische motor blijft draaien. Wij hebben gekozen voor actief aandeelhouderschap opdat men dit in het achterhoofd houdt. Volgens het artikel wil men gaan voor de maximale ruimte voor tariefstijgingen. Beluister ik nu goed dat de minister van Financiën zegt dat er situaties denkbaar zijn dat wij niet gaan voor maximaal rendement op luchthavenactiviteiten, zodat de economi-



## Zalm

sche functie van Schiphol in de toekomst gewaarborgd is?

Minister **Zalm**: Bij Schiphol zelf zal er ook een afweging zijn. Als het aandeel aviation groter wordt, zal ook de consumentenafdeling waarvan het merendeel van de winst komt, floreren. Wij hebben niet voor niets het economisch reguleringsmechanisme, dat overigens een betrekkelijk laag rendementsmaximum mogelijk maakt, gesplitst. Voor aviation is er een aparte cap. Die cap heeft de heer Verboom in de huidige terminologie vertaald naar 6%; daar wil hij naartoe. Ik vind het als aandeelhouder niet erg dat hij probeert wat geld te verdienen op aviation, maar de cap is er niet voor niets ingelegd. Daar mag men niet boven komen. Men zal ook moeten afwegen in hoeverre het realiseren van meer rendement op aviation een uitstraling heeft op de andere activiteiten van Schiphol. Meer rendement op aviation kan overigens niet alleen via de tarieven behaald worden, maar ook door bijvoorbeeld efficiënter te werken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Juist dit efficiënter werken wilde de minister destijds niet in de wetgeving regelen. Daarom hecht mijn fractie eraan dat hij als aandeelhouder er juist op toeziet dat het geen cosplus-model wordt. Ik zou het bijzonder waarderen als de minister toezegt dat in de toekomst niet automatisch de maximale ruimte van de tariefstellingen opgezocht zal worden.

Minister **Zalm**: Ik ben er als aandeelhouder vooral om te bezien of Schiphol doelmatig werkt, of er met het gegeven kapitaal een fatsoenlijk rendement wordt gemaakt, of men de juiste strategische beslissingen neemt en of men zich in termen van beloningen fatsoenlijk verhoudt tot vergelijkbare ondernemingen. Dat is de rol die ik als aandeelhouder wil spelen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het gaat nu over het rendement, dus iets waar je aan wilt verdienen. Ik dacht dat er een heel heldere vraag gesteld werd, en daar geeft de minister geen antwoord op. Wil de minister als aandeelhouder interveniëren op dit niveau?

Minister **Zalm**: Nee, wij hebben niet voor niets dat reguleringsmechanisme met toezicht van de NMa in het leven geroepen. Daar moet de onderneming zich binnen bewegen. Ik heb er geen behoefte aan de onderneming te instrueren om het rendement op aviation te verlagen of te zeggen dat men niet mag streven naar het behalen van het rendement dat in het economisch reguleringsmechanisme zit. Daarbij moet wel worden bezien op welke wijze dit rendement wordt behaald; dat zal de directie doen, en anders de commissarissen wel. Als dit gebeurt door doelmatiger en efficiënter te werken, is daar natuurlijk geen enkel bezwaar tegen; integendeel. Als men het rendement wil behalen via landingstarieven, dan moet men de afweging maken welk effect dat heeft op het volume van het verkeer en op de consumentenafdeling. Ik ga echter, als er een economisch reguleringsmechanisme is, daarbinnen niet nog eens subvoorschriften geven. Dat lijkt mij niet een taak van de aandeelhouder. Ik stel de tarieven van de NS ook niet vast, terwijl ik daar ook aandeelhouder ben.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Nee, dat risico zou ik niet

willen nemen. Ik zeg echter tegen de heer Haverkamp dat het antwoord van de minister nu duidelijk is. De minister zal op dit punt geen maatregelen nemen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter...

De **voorzitter**: Nee, de minister is aan het woord; ik wil geen onderlinge discussies.

Minister **Zalm**: Ik ben in alle opzichten aanspreekbaar op mijn rol als aandeelhouder, maar dat is iets anders dan dat ik de bedrijfsvoering van Schiphol ga overnemen, inclusief de huurpolitiek voor de winkeltjes en de tarievenpolitiek voor het onroerend goed en de landingsrechten. Juist de landingsrechten hebben wij op een nette manier en onafhankelijk getoetst. Het toezicht daarop hebben wij met een maximering neergelegd bij de NMa.

Ik heb er goede hoop op dat 20% tot 25% van de aandelen onderhands te plaatsen is. Ik heb er zelfs goede hoop op dat wij dat kunnen doen met minder reductie dan de 5%, maar er moet wel een grens aan worden gesteld. Het kan niet zo zijn dat je tot 20% korting op de aandelen gaat geven omdat je onderhandse verkoop zo belangrijk vindt. Dat kan niet de bedoeling zijn. Onderhandse verkoop is om twee redenen interessant. Het zou in de eerste plaats meer opbrengst geven, en het zorgt er in de tweede plaats voor dat er co-aandeelhouders komen met een groot belang, die samen met de Staat de onderneming scherp houden. Zo heb ik het althans begrepen en dat vind ik ook de legitimatie voor het toestaan van het, zo nodig, geven van een zekere korting op de aandelen. Er zijn natuurlijk allerlei mensen die contact opnemen met het ministerie van Financiën en met onze financieel adviseur. Daaruit put ik de hoop dat dit gaat lukken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil wel de harde garantie van de minister dat, als die hoop niet uitkomt, hij terugkomt naar de Kamer voordat hij overgaat tot aandelenvervreemding. Voor de CDA-fractie is dat een harde voorwaarde.

Minister **Zalm**: Nee, die garantie krijgt u niet van mij.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dan hebben wij een probleem.

Minister **Zalm**: Die garantie krijgt u niet van mij. Dat heb ik ook in de brief geschreven. Ik ga niet verder dan een discount van 5%, anders is de ratio van een onderhandse plaatsing weg. De overheid heeft altijd een meerderheid van 50,1%, zodat de zeggenschap die essentieel wordt geacht, krachtens het amendement-Haverkamp volledig kan worden waargemaakt. Ik zal de transactie die wij nu parallel gaan opzetten, dus zowel via de beurs als onderhands, niet op het laatste moment plotseling afblazen. Als onderhands te weinig oplevert in vergelijking met een beursgang, zal ik de aandelen niet verkwanelen in een onderhandse plaatsing. Dat weiger ik. Dat kan overigens geen nieuws zijn, want in de brief staat duidelijk dat dat percentage haalbaar is. Wellicht vliegen wij elkaar nu voor niets naar de keel, maar ik hecht eraan om mijn positie op dit punt duidelijk neer te zetten.

## Zalm

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb er geen behoefte aan om de minister van Financiën voor niets naar de keel te vliegen. Als hij zelf een hypothetische situatie schetst, vermoed ik dat hij het mij niet euvel duidt dat ik meega in die redenering. Laten wij gewoon even teruggaan in plaats van elkaar het leven onaangenaam te maken. Wij gaan ervan uit dat 20% tot 25% onderhands wordt geplaatst.

Minister **Zalm**: Daar ga ik ook van uit. Wat dat betreft heb ik goede verwachtingen, maar dat kan ik niet garanderen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik maak hiertegen bezwaar. Het standpunt van de minister is kristalhelder: een deel onderhandse plaatsing en een deel beurs. Bij die onderhandse plaatsing is het eventueel -5%. Meer is het niet. Als die onderhandse plaatsing minder aantrekkelijk wordt, gaat de minister gewoon over tot een volledige beursgang. Dat maak ik uit zijn brief op.

Minister **Zalm**: Ja, maar daarbij plaats ik de kanttekening dat ik niet verwacht dat het effectief zal worden. Er is op dit moment immers veel belangstelling voor infrastructuurachtige investeringen. Er zijn heel veel infrafondsen in oprichting, terwijl er nog weinig aanbod van dergelijke fondsen is. Voor het overnemen van de pps is ook veel belangstelling, omdat men dit soort zaken graag in portefeuille wil hebben. Dat merken wij ook bij de Westerschelde. Voor dergelijke fondsen is het veel minder bezwaarlijk dat er een lock-up van zeven jaar is. Als die discount er al was, zou die betrekkelijk beperkt kunnen zijn. Voor de duidelijkheid wil ik ook gezegd hebben dat een discount van 5% naar mijn idee de grens is.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): In de brief van de minister staat dat het een harde grens is. Dat heeft hij zojuist ook gezegd. Dat betekent dus dat hij automatisch overstapt op de beursgang op het moment dat het slechter gaat.

Minister **Zalm**: Ja, maar ik beschouw dat vooralsnog als een volstrekt hypothetische situatie.

Gevraagd is waarom er geen sprake zal zijn van een voordrachtsrecht voor de commissaris. De dual track was een ander proces. Daarbij lag het voor de hand om een voordrachtsrecht voor de private minderheidsaandeelhouder te krijgen, maar de keuze was om het pakket helemaal privaat te laten gaan. In dat geval is vrijwel zeker dat daar een of twee zeer grote investeerders terechtkomen. De manier waarop wij het nu doen, 20% tot 25% onderhands plaatsen, zal vermoedelijk een ander beleggerspubliek aantrekken. Dat zal bijvoorbeeld ook voor institutionele beleggers interessant zijn. Het pakket zal meer gespreid zijn en ik verwacht niet dat één grote aandeelhouder het hele pakket opkoopt. Het toekennen van een voordrachtsrecht voor de commissaris lag in de dual track wel voor de hand, maar in dit geval niet. Dat het anders komt te liggen, is mogelijk. Dat zal moeten blijken als iemand bijvoorbeeld 15% van het gehele pakket oppakt. Tegen die tijd kunnen wij met die aandeelhouder bespreken of het dan niet voor de hand ligt om een voordrachtsrecht toe te kennen. Dat is echter niet het vertrekpunt.

De heer Haverkamp heeft verwezen naar luchthavens die in een veel verdergaand privatiseringstraject zitten.

Volgens mij wil hij met die interventie nog eens aantonen hoe verstandig zijn amendement was. Ik gun hem op dat punt de eer dat zo iets zich in ieder geval niet kan voordoen. Een betonmaatschappij kan wel een minderheidsaandeel in Schiphol verwerven, maar in ieder geval nooit een meerderheidsaandeel. Dat geldt ook voor KLM en Air France: zij kunnen eventueel aandelen kopen, maar kunnen nooit een doorslaggevende positie krijgen.

Ik heb er kennis van genomen dat ook de heer De Krom vindt dat dit gewoon goed loopt. Dat doet mij deugd. Volgens mij ben ik ook al ingegaan op de opmerkingen van de heer Duyvendak, behalve op de wat meer psychologiserende opmerkingen over oude ministers die aan zelfoverschatting lijden. Die analyse gun ik hem graag.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dank u wel daarvoor. Ik had u echter ook gevraagd of u de aandeelhoudersovereenkomst, nadat u die met Amsterdam en Rotterdam hebt gesloten, per ommegaande naar de Kamer wilt sturen.

Minister **Zalm**: Dat zeg ik graag toe.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan moet er ook nog een moment zijn waarop wij daarover kunnen spreken, voordat u daadwerkelijk overgaat tot het vervreemden van aandelen.

Minister **Zalm**: Zodra ik afspraken heb gemaakt en de statutenwijzigingen rond heb, zal ik de Kamer daar uiteraard onmiddellijk over informeren.

De heer Irgang heeft gevraagd of de minister van Financiën het proces wil stopzetten. Het antwoord is "nee", maar dat had hij ook wel van mij verwacht. Ik verheug mij op de bespreking op 23 mei in de Eerste Kamer en ik verheug mij op daaropvolgende goede gesprekken met Amsterdam, hoe het gemeentebestuur daar ook samengesteld zal zijn. Ik hoop dat wij dit dossier, dat nu al ruim negen jaar loopt, dan eindelijk tot een einde kunnen brengen en dat ik mij ook weer eens met andere activiteiten bezig kan houden dan Schiphol. Dat doe ik stiekem toch al wel, maar ik wil hier ook wel eens van af. Ik beschouw mijzelf immers niet echt als Schiphol-minister.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Ik wil graag een korte schorsing. Ik wil bekijken of ik een andere motie wil indienen dan die ik in gedachten had.

De **voorzitter**: Omdat de heer Duivesteijn verzoekt om aan een motie te kunnen werken, schors ik de vergadering. Vervolgens moeten wij in twintig minuten klaar kunnen zijn met het debat.

De vergadering wordt van 18.25 uur tot 18.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: In tweede termijn geldt een derde van de spreektijd van de eerste termijn. Dat is genoeg om een motie in te dienen met een korte toelichting.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Ik heb veel

## Duivesteijn

waardering voor deze minister. Hij is echter een meester in het met een glimlach uitspreken van dreigementen. Kijk, hij moet er nog om lachen ook. Ik heb het ook wel eens geprobeerd. Het is mij nooit gelukt. Toch is het een ernstig probleem.

De Eerste Kamer wordt onder druk gezet. Amsterdam heeft deze minister ook nodig. Die gemeente wordt ook onder druk gezet. Ik ben niet zo gecharmeerd van deze methode. Ik heb liever een goed, inhoudelijk debat. Wij weten dat wij tegenover elkaar staan wat betreft privatisering. Dat is een feit. Ik zou het echter prettig vinden als die openheid ook in deze coalitie zou bestaan. Het is duidelijk dat het wringt bij het CDA. Men moet onder het juk door. Het lijkt Paars wel! Het is gewoon oude politiek, om maar eens een moderne term te gebruiken. Dat spreekt mij niet aan.

Het is op zichzelf goed dat helder is vast komen te staan dat de Eerste Kamer alle tijd en ruimte krijgt. Het is heel belangrijk dat nog eens hardop is gezegd dat privatisering zonder de wet is uitgesloten, ook voor deze minister. Het is dus niet een particulier bedrijf. Het is ook goed om te constateren dat de heer Haverkamp blijkbaar absoluut niet de zekerheid heeft dat het geen volledige beursgang wordt. Ik zou het waarderen als hij op dat punt veel scherper zou zijn. Hij moet niet alleen formuleren dat hij een probleem heeft. Hij moet het ook materieel maken. Dat is belangrijk om de posities helder te krijgen.

Ik was voornemens, een motie in te dienen om het belang duidelijk te maken van respect voor de Eerste Kamer en van een aandeelhoudersovereenkomst. Vóór die tijd is het niet passend om externe activiteiten te verrichten. In die zin zijn de intenties duidelijk. De minister heeft aangegeven dat hij ook niet anders kan. Ik neem daar goede nota van. Ik heb een ander probleem. De heer Haverkamp sprak al over aviation en non-aviation en op welke manier Schiphol zich zal ontwikkelen. De vraag is ook welke vermogens er eventueel in de grond zitten. Ik vind het belangrijk om vóór de behandeling door de Eerste Kamer op 23 mei een extern advies te krijgen over de vastgoedontwikkeling. Dat is een vraag voor het Presidium.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Financiën in zijn brief van 17 maart jongstleden aangeeft dat hij de voorbereidingen voor het verkoopproces van de aandelen in Schiphol ter hand zal nemen en conform de Comptabiliteitswet achteraf verantwoording wil afleggen;

constaterende dat de noodzakelijke wijziging van de Wet luchtvaart nog in behandeling is in de Eerste Kamer;

spreekt als haar mening uit dat het wenselijk is dat nog voor de behandeling in de Eerste Kamer door een onafhankelijke vastgoeddeskundige inzicht wordt gegeven in de huidige en (mogelijke) toekomstige vastgoedontwikkeling van 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 (25435).

De heer **Van der Ham** (D66): U kent ons standpunt over de privatisering van Schiphol. Wij zijn het eens met de minister. Als onderzoek gewenst is, zou in principe het verzoek daartoe moeten worden gehonoreerd. In die zin vind ik de motie sympathiek, maar u zegt er niet bij dat het onderzoek niet tot vertraging mag leiden. Voor mijn fractie is dat echter wel belangrijk bij het bepalen van haar stem.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): In mijn motie staat dat het wenselijk is dat nog vóór de behandeling in de Eerste Kamer door een onafhankelijke vastgoeddeskundige inzicht wordt verstrekt. Dus vóór 23 mei en wat mij betreft geen dag later.

De heer **Van der Ham** (D66): Die datum vind ik erg belangrijk. Het staat niet in de motie maar u hebt het nu wel uitgesproken.

De heer **De Krom** (VVD): Wat wil de heer Duivesteijn nu precies met de uitkomsten van dat onderzoek?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De positie van mijn fractie is duidelijk. Je kunt nadenken over allerlei vormen van privatisering, maar het moment van privatisering is niet verstandig. Wij hebben al enkele keren op grond van argumenten aangegeven dat privatisering niet profijtelijk is. Dat is niet weersproken. Op grond van een uitvoerig onderzoek naar de vastgoedpositie zijn wij tot de conclusie gekomen dat er mogelijk zelfs goud in de grond zit. Het is nog maar de vraag of je dat kunt incasseren. Daarom zou een vastgoeddeskundige de positie van Schiphol in beeld moeten brengen. Ik ben het met de minister eens dat, als de Tweede en Eerste Kamer instemmen met privatisering, het hoogstens zal betekenen dat er een nog veel beter inzicht is in de waarde van het bedrijf. Het is natuurlijk erg merkwaardig dat wij daarover niet of nauwelijks hebben gesproken. Los van mijn bedoelingen heeft iedereen daar dus profijt van!

De heer **De Krom** (VVD): Als u de waarde van het bedrijf wilt weten, kunt u een blik op de balans werpen. U weet dat het heel gebruikelijk is dat bij de verkoop van een (deel van een) bedrijf een heel proces wordt gevolgd om de waarde te bepalen. Ik zie absoluut niet de meerwaarde van het onderzoek waarom u nu vraagt. Het zal ongetwijfeld weer veel geld kosten en mijn fractie is tegen verspilling van belastinggeld. Zij zal dus de motie niet steunen. Ik begrijp overigens ook niet waarom om een onderzoek wordt gevraagd en dat vervolgens wordt gezegd dat de Eerste Kamer er haar voordeel mee kan doen. Het lijkt mij dat de Eerste Kamer de eerst aangewezen instantie is om dan om zo'n onderzoek te vragen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik neem kennis van het feit dat u er niet in geïnteresseerd bent, zoals u het hele debat niet geïnteresseerd was in onze bijdrage. U hebt gewoon een preoccupatie. Los van onze preoccupatie hebben wij geprobeerd, een aantal inhoudelijke thema's

## Duivesteijn

te agenderen, maar daar bent u niet gevoelig voor. It's up to you!

De heer **De Krom** (VVD): Uw thema is: niet privatiseren en dus zoveel mogelijk vertragen. Ik heb in de vele debatten uitvoerig ons standpunt uiteengezet. Dat u dat nu afdoet als een dogma, vind ik een beetje flauw. U hebt de discussie gewoon verloren.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb ten opzichte van u het woord "dogma" niet gebruikt. Ik kan mij namelijk heel goed voorstellen dat je vanuit een bepaalde opvatting gewoon vóór bent, ook al is dat onverstandig.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik refereerde aan zijn in het geding zijnde staatsrechtelijke positie. Niet omdat ik op voorhand vond dat er grote fouten zijn gemaakt, maar omdat de positie van de minister in dezen, gelet op de inbreng van de Kamer, glashelder moet zijn. Welnu, daarin is duidelijkheid gebracht.

Bij het bepalen van het eindoordeel, kan men twee kanten op redeneren. Je kunt zeggen dat je tegen privatisering bent en dat dat nog steeds het geval is, zelfs als het gaat om het vervreemden van een minderheidspakket. Je kunt ook zeggen: wij waren tegen, de Kamer heeft anders besloten, wij hebben een veiligheidsplan ingebouwd en daar moet je constructief, rustig en bedaard naar kijken. Dit zou ook aansluiten bij onze stijl en wij zien het verder wel. Er ligt geen wetsvoorstel. Hier kan op zijn best een motie uit voortkomen. Wij wachten dit af.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De minister heeft in een vroeg stadium gezegd dat hij een op overeenstemming gericht overleg met de Kamer wilde voeren. Mijn fractie heeft zich gedurende het proces niet altijd kunnen vinden in de definitie die de minister hanteert van een op overeenstemming gericht overleg. Dit neemt niet weg dat wij met veel belangstelling de behandeling in de Eerste Kamer zullen volgen. Wij gaan ervan uit dat de minister voordat er wordt overgegaan tot vervreemding, eerst een akkoord wil hebben bereikt met de Eerste Kamer en dat wij hem dan hier niet meer terugzien, dan wel dat wij hem hier nog eens terugzien. Wij kijken met belangstelling uit naar de 23ste mei.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik heb in dit debat niet zo veel nieuws gehoord; ik heb dit in eerste termijn ook al gezegd. Ik vind dat het debat wel mooi wordt afgesloten met de motie van de heer Duivesteijn. Zo wordt een zinloos debat afgesloten met een zinloze motie.

De minister is nu aan zet. Wij wachten de resultaten van het overleg in de Eerste Kamer en daarna met de gemeente Amsterdam met belangstelling af. Wij zien de informatie die daaruit voortvloeit, hier graag terug.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Dit was geen zinloos debat, maar het had wel voorkomen kunnen worden. Achteraf vraag ik mij af waarom de minister dit niet heeft voorkomen door in zijn brief veel preciezer en ruiterlijker de procedure te benoemen die hij nu na wat trekken en sjoeren uiteen heeft gezet. Hij had in de slotalinea van zijn brief toch kunnen opnemen: eerst de Eerste Kamer, dan een aandeelhoudersovereenkomst en daarna ga ik de naar buiten gerichte handelingen willen verrichten. Hij heeft dit niet willen opschrijven en daarom hadden wij dit debat nodig om het op tafel te krijgen. Wij hebben het nu op tafel en dit is winst, want nu weten wij en de andere partijen waar wij en zij aan toe zijn.

De opstelling van de CDA-fractie heeft mij bevreemd. Toen ik de heer Haverkamp naar het spreekgestoelte zag lopen, dacht ik dat hij een motie zou indienen waarin de harde eis van 5% wordt vastgelegd. Nu hij geen motie indient, gaat hij akkoord met de inzet van de minister dat er niets overblijft van de onderhandse plaatsing als de korting meer is dan 5%. Dit is de consequentie van het feit dat de heer Haverkamp geen Kameruitspraak vraagt en dit bevreemdt mij zeer. Ik had verwacht dat hij nu zou doorzetten, maar hij laat dit helaas lopen.

Ik ben optimistisch gestemd over dit dossier want ik verwacht niet dat het tot privatisering komt, gelet op de ontwikkelingen in Amsterdam.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik kon in eerste termijn geen bijdrage leveren aan dit debat, doordat ik bij een bijeenkomst van de subsidiariteitcommissie moest bijwonen. Mijn excuses daarvoor.

Ik kan goed leven met de brief van de minister die een zo goed mogelijk resultaat wil boeken voor Schiphol, voor alle zaken die ons lief zijn en natuurlijk ook voor de overheidsfinanciën. Dit wordt gedaan langs lijnen die breed worden gesteund in de Kamer, dat wil zeggen onderhands, via de beurs. Wij hebben in eerdere debatten al aangegeven dat wij ons goed kunnen vinden in die lijn zolang er maar een borging is voor de zaken waar wij belang aan hechten naast de financiële aspecten van Schiphol en de economische positie van Nederland.

Ik kom nu op de motie van de heer Duivesteijn. Ik heb in het interruptiedebatje al gezegd dat onderzoek nooit slecht is. Los van de vraag of mijn fractie erop zit te wachten, ben ik zeker als een grote fractie in de Kamer wat meer informatie wenst, in principe geneigd dat te steunen. Zeker met de duiding die de indiener eraan heeft gegeven, namelijk dat het geen vertraging mag opleveren, zullen wij dat dan ook doen.

Minister **Zalm**: Voorzitter. Ik denk dat het aan mij vooral is om iets te zeggen over de motie van de heer Duivesteijn. Ik raad de Kamer niet aan de motie aan te nemen omdat dan dubbel werk zal geschieden. De heer Duivesteijn heeft gezegd: "Wie weet, is het wel een goudmijn." Als men een goudmijn heeft en iedereen weet hoeveel goud erin zit, dan kan men hem ook verkopen. Dus dat is het probleem niet. Er moet helderheid zijn over de toekomstige waarde van de

## Zalm

vastgoedontwikkeling voor de waardebeoordeling van Schiphol. Daarom zal een syndicaat dat de verkoop van de aandelen gaat voorbereiden, vooral op dit punt onderzoek doen en proberen in de prospectus goed uiteen te zetten wat van belang is voor de waardering van de aandelen Schiphol. Als dat geen exclusieve kennis is, maar kennis die wordt gedeeld met derden, zal dat zich ook uiten in de waardering van dat aandeel. Ik zie dus niet in hoe dit onderzoek kan leiden tot enigerlei invloed op besluiten, ervan afgezien dat de Kamer het wetsvoorstel heeft aangenomen en ik mij gesteund voel wat de verkoop van de aandelen betreft. De Kamer weet dan hoeveel de aandelen ongeveer waard zullen worden, maar dat zal toch al geschieden. Zo'n banksyndicaat zal dat sowieso doen en zal zo goed mogelijk proberen over het voetlicht te brengen wat los van de winkeltjes en het vliegen de waarde van Schiphol is vanwege zijn onroerendgoedpositie. Ik zie dus geen meerwaarde in het aannemen van de motie.

Tot slot dank ik de heer Van der Vlies voor zijn mooie gouvernemente beschouwing, waarin hij altijd een tikje in gewetensnood komt, veronderstel ik. "Wij zijn eigenlijk tegen", heeft hij gezegd, "maar nu de Kamer heeft besloten, moet ik toch ook het besluit van de Kamer respecteren." Ik wens hem sterkte met de worsteling. Die beperkt zich tot het worstelen over een onderzoek naar onroerend goed. Dat is de enige motie die nu ter stemming is voorgedragen, dus ik neem aan dat de heer Van der Vlies daar wel goed uit kan komen. Voor het overige dank ik de andere Kamerleden voor hun inbreng.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de motie volgende week te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.55 uur tot 20.25 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het voorstel van wet van het lid Crone houdende regels inzake de toegankelijkheid, veiligheid, bereikbaarheid en redelijke prijsstelling van basisbetaaldiensten (Wet toegankelijkheid en bereikbaarheid basisbetaaldiensten) (29688).**

De **voorzitter**: Ik heet in vak K de initiatiefnemer welkom, zijn medewerker de heer Piotr van Rij en als adviseur van de Kamer de minister van Financiën.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Het overkomt je als Kamerlid niet dagelijks dat je wordt uitgedaagd door een collega die een initiatiefvoorstel in de Kamer verdedigt om, al of niet met zijn medewerking, een initiatiefwetsvoorstel in te dienen. Het idee van de indiener van het wetsvoorstel dat wij nu behandelen, om als SGP en PvdA een initiatiefvoorstel in te dienen om de beschikbaarheid van voedsel te garanderen – zie pagina 6 van de stukken – is natuurlijk een uitdaging om onze

fractie over de streep te trekken. Overigens is dit een goede inschatting, want onze fractie zal zich tot het uiterste inspannen om de beschikbaarheid van voedsel voor onze burgers te garanderen, dat is duidelijk.

Ik heb die passage begrepen. De initiatiefnemer deed daar moeite om de SGP-fractie over de streep te trekken. Maar zo gemakkelijk gaat dat niet. Ik zeg niet dat ik niet over de streep heen stap, maar daarvoor moet wel wat gebeuren. Wij gaan immers graag in op goede voorstellen, maar dan moeten ze wel écht goed zijn en dan moet je die overtuiging ook hebben. Zover is het bij ons nog niet.

Ere wie ere toekomt. De SGP-fractie waardeert het dat de heer Crone, lid van de PvdA-fractie, een vervolg heeft gegeven aan eerdere voorstellen uit zijn fractie om de bankdiensten te garanderen. Het proefballonnetje van toen bleek een échte ballon te zijn. Dat kom je niet zo vaak tegen, althans het is wel eens anders.

De SGP-fractie vindt de gedachte achter het wetsvoorstel zondermeer sympathiek. Het doel van het wetsvoorstel is immers om de bankdiensten vooral voor ouderen en mensen met een handicap beschikbaar te houden om sociale uitsluiting van deze groepen te voorkomen. Ook wij vinden het voor de leefbaarheid van het platteland, en in toenemende mate ook van stadswijken, belangrijk dat er basisvoorzieningen zijn. Geld heeft iedereen op zijn tijd nodig. Een bank kan dus als zo'n basisvoorziening worden gezien.

Er is trouwens al verschraling genoeg aan dienstverlening in de samenleving. Zeker voor mensen die afhankelijk zijn van anderen en voor mensen op leeftijd – met alle eventuele beperkingen van dien – is de bereikbaarheid van basale diensten uiterst belangrijk. Ook het rapport van de themacommissie ouderenbeleid – waarover wij binnenkort in dit huis komen te spreken – legt hier de vinger bij. De initiatiefnemer snijdt dus een relevant punt aan, een punt dat ook mijn fractie zorgen baart. Uit deze constatering mag nog niet de conclusie worden getrokken dat de SGP-fractie wel "binnen" is. De heer Crone heeft wat ons betreft nog heel wat uit te leggen voor het zover is. Hij mag zich niet te vroeg rijk rekenen.

Donkere wolken pakken zich samen. De heer Crone schetst een dreigende toekomstverwachting. Immers, als het huidige tempo van het sluiten van bankfilialen doorgaat, is er over tien jaar in Nederland haast geen bank meer te vinden. Toch moeten wij oppassen dat wij ons niet te gemakkelijk laten meeslepen in dit sombere perspectief. Het plan gaat immers over in principe twintig witte vlekken. Dat zijn er natuurlijk twintig te veel, maar het zijn er niet héél veel. Blijkbaar voldoet de gangbare situatie in Nederland behoorlijk aan de voorgestelde "Crone-norm" van vijfduizend inwoners binnen een straal van 3 km. Valt het nu in Nederland allemaal wel mee? Of is de norm misschien te laag?

Het wetsvoorstel stelt algemene regels voor eigenlijk een zeer beperkte groep probleemgevallen. Zijn er geen andere oplossingen te bedenken dan een wettelijke dwang? Zoals uit de schriftelijke gedachteswisseling blijkt, zien de banken ook het belang van een goede dienstverlening in. Er zijn zelfs binnen het Maatschappelijk Overleg Betalingsverkeer (MOB) uitspraken over gedaan. Kan de initiatiefnemer ingaan op de vraag wat die uitspraken betekenen voor dit wetsvoorstel? Zijn banken zo onverantwoordelijk dat zij niet doen wat zij belangrijk zeggen te vinden? In principe werkt goed overleg immers