

Vergaderjaar 2005–2006

**28 165**

## **Deelnemingenbeleid Rijksoverheid**

**Nr. 47**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 september 2006

Op 27 juni jl. heb ik met de Vaste Commissie voor Financiën van uw Kamer gesproken over de Westerscheldetunnel (kamerstuk 28 165, nr. 45). Naar aanleiding van vragen van de leden Omtzigt (CDA) en Gerkens (SP) over de omvang van het verlies voor de Staat indien respectievelijk de rendementseis zou worden verlaagd van 7,5% naar 6% en het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel informeer ik u in deze brief. Tevens zijn mij in dat algemeen overleg enkele vragen voorgelegd over het verkoopproces van Sdu NV. Ook de antwoorden op deze vragen vindt u in deze brief.

#### **Achtergrond Westerscheldetunnel**

Een tunnel onder de Westerschelde was een lang gekoesterde wens van de provincie Zeeland maar was niet aangemerkt als een project met prioriteit (niet in het MIT opgenomen). Om de realisatie toch ter hand te kunnen nemen, is gekeken naar samenwerking met of financiering door private partijen. Onderzoek destijds wees uit dat het om een risicovol project ging waar private partijen wilden participeren indien het verwachte rendement voldoende zou zijn<sup>1</sup>. Dit bleek helaas niet het geval. Vervolgens is door de Staat en Provincie gekeken of zij de risico's konden dragen.

De investering in NV Westerscheldetunnel was met grote risico's en onzekerheden omgeven. De nieuwe manier waarop de tunnel zou worden aangelegd, het boren onder de Westerschelde door, betekende grote onzekerheid over de ontwikkeling van de bouwkosten. Ten tijde van de besluitvorming is gesteld dat het om een risicovolle investering gaat waartegenover een projectrendement van minimaal 7,5% zou moeten staan. Het kabinet zou niet hebben ingestemd met de aanleg en exploitatie van de Westerscheldetunnel als niet mogelijk was gebleken om het investeringsproject rendabel uit te voeren. Zoals ik in het algemeen overleg op 27 juni jl. heb uitgelegd, is het verlagen van de rendementeis uitgesloten.

<sup>1</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1997–1998, 25 675.

Sinds het begin van de bouw van de Westerscheldetunnel in 1998 hebben de aandeelhouders een bedrag van ruim EUR 765 miljoen voorgefinancierd. De tunnel is in maart 2003 geopend. Het spreekt voor zich dat sinds de opening van de tunnel de risico's zijn afgenomen omdat de bouwrisico's zijn verdwenen maar dat de rendementen nog moeten komen. De aandeelhouders hebben over de jaren 2003 tot en met 2005 een zeer bescheiden rendement op de investering ontvangen. Ik zeg bescheiden omdat het in verhouding tot de investering relatief gering is en omdat het rendement over de jaren 2004 en 2005 tegenvalt als gevolg van het achterblijven van de hoeveelheid verkeer door de Westerscheldetunnel bij de verwachtingen.

Verkoop van de Westerscheldetunnel zou een logisch sluitstuk zijn. Immers, private deelname in het (eerder) realiseren van de Westerscheldetunnel was oorspronkelijk het voornemen en is na het wegvallen van de (bouw)risico's mogelijk. In geval van verkoop zouden de resterende risico's als exploitatie- en vervoersontwikkelingen overgaan naar de private sector. Daarnaast zijn verbeteringen mogelijk in het tolinningsstelsel, onderhoud en contractbeheer. De publieke belangen (zoals de maximale tariefstijging) zouden goed worden geborgd in de concessieovereenkomst.

### **Berekeningen van het verlies voor de Staat**

Ik heb een berekening van het verlies voor de Staat laten maken als de rendementseis van 7,5% naar 6% zou gaan. Dit verlies bedraagt ongeveer EUR 90 miljoen (prijsspeil 2006).

De inkomsten van de NV Westerscheldetunnel bestaan uit (jaarlijkse) exploitatiebijdragen van Rijk en Provincie en tolinkkomsten. De tolinkkomsten bedroegen in 2005 ongeveer één derde van de totale opbrengsten. Het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zou een verlies voor de Staat, berekend als contante waarde van de gemiste tolinkkomsten, betekenen van ongeveer EUR 700 miljoen (prijsspeil 2006). Bij beide berekeningen is uitgegaan van de verwachtingen van de vervoersprognoses zoals deze eind vorig jaar zijn bijgesteld.

### **Ten slotte**

In geval van vervreemding van de NV Westerscheldetunnel zou ik alsnog uitvoering hebben kunnen geven aan de motie Geluk inhoudende dat het rendement boven de vooraf gestelde rendementseis van 7,5% beschikbaar zou worden gesteld voor de aanleg van een tunnel bij Sluiskil. Het is echter thans niet mogelijk hiervoor een bedrag vast te stellen omdat het veel te vroeg is om het eventuele overrendement te bepalen. Er zijn op dit moment immers veel onzekerheden zoals de vervoersprognoses en de risico's verbonden aan de exploitatie en de kostenontwikkeling. Pas in 2033 zal blijken of er overrendement is.

### **Antwoorden op vragen over Sdu NV**

Hieronder de schriftelijke beantwoording van de vier vragen over Sdu.

1

*Is daadwerkelijk een verkooptraject gestart?*

In 1991 is de Tweede Kamer om toestemming gevraagd voor de voorgenomen vervreemding van de aandelen Sdu NV<sup>1</sup>. Deze toestemming heeft de Tweede Kamer destijds gegeven. Een aantal factoren heeft er vervolgens toe geleid dat de daadwerkelijke vervreemding op zich heeft laten

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1990–1991, 21 976, nr. 2.

wachten. De voornaamste reden hiervoor is de transformatie die Sdu NV heeft doorgevoerd om duurzaam en zelfstandig in een marktomgeving te kunnen opereren. Nadat gebleken was dat Sdu NV deze transformatie succesvol had doorstaan, heeft de Minister van Grote Steden- en Integratiebeleid de Tweede Kamer in 2000 gemeld dat de voorbereidingen voor vervreemding zouden worden gestart<sup>1</sup>.

Na 2000 heeft de arbitragezaak tussen Sdu NV en de joint-venture partner Joh. Enschedé, waarover de minister van Grote Steden- en Integratiebeleid u in 2002 heeft bericht, tot verdere vertraging geleid. Deze arbitragezaak is in 2002 afgewikkeld. De afgelopen jaren is zorgvuldig gekeken naar de contracten tussen overheid en Sdu, waarbij is vastgesteld welke wijzigingen in de contracten dienden te worden doorgevoerd om ook na de verkoop van Sdu betrouwbare dienstverlening te waarborgen. Tevens is aandacht besteed aan de uitwerking van de werknemersparticipatie.

Op 29 maart jl. is het verkooptraject van Sdu NV officieel gestart. Op die datum is middels een publicatie in de Staatscourant en op de website van het ministerie van Financiën meegedeeld dat de Staat voornemens is over te gaan tot de verkoop van 100% van de aandelen in Sdu NV. Tevens werden geïnteresseerde partijen in deze publicatie uitgenodigd hun interesse in Sdu schriftelijk kenbaar te maken.

Het verkoopproces is momenteel in volle gang. Met het oog op de vertrouwelijkheid van het proces kan ik u op dit moment niet nader informeren over de stand van zaken. Zodra het proces dit toelaat, zal ik u nader informeren.

2

*Krijgen personeelsleden en/of directie een beloning bij verkoop van de aandelen en, zo ja, waarom en hoeveel?*

In een brief aan de Tweede Kamer in 1991 heeft de toenmalige staatssecretaris van Binnenlandse Zaken aangegeven dat een principeakkoord over een werknemersparticipatie met de Sdu-organisatie was bereikt<sup>2</sup>. In 2000 heeft de Minister van Grote Steden- en Integratiebeleid de Tweede Kamer gemeld dat opnieuw besprekingen werden gevoerd over de werknemersparticipatie van de werknemers, omdat de afspraken uit 1991 achterhaald waren. In 2006 is een akkoord bereikt over een eenmalige uitkering aan de werknemers. Het akkoord houdt in dat wanneer de aandelenverkoop van Sdu NV in 2006 wordt afgerond, Sdu NV een totaalbedrag van € 4,5 miljoen aan haar werknemers zal verstrekken in plaats van de oorspronkelijk toegezegde werknemersparticipatie.

De Staat heeft uit hoofde van zijn aandeelhouderschap voor de Raad van Bestuur van Sdu NV het bezoldigingsbeleid vastgesteld. Het is aan de Raad van Commissarissen van Sdu NV om een beslissing te nemen over het al dan niet verstrekken van een variabele beloning voor de directie bij de verkoop van de onderneming. Deze variabele beloning dient te passen binnen het vastgestelde bezoldigingsbeleid.

3 en 4

*Hoe wordt de veiligheid van het paspoort gegarandeerd?  
Heeft de veranderde situatie sinds 2000 – denk aan terrorisme – invloed op het produceren van paspoorten?*

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1999–2000, 27 044, nr. 1.

<sup>2</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1990–1991, 21 976, nr. 2.

Aan de producent van de Nederlandse reisdocumenten worden zware beveiligingseisen gesteld, zowel technisch als organisatorisch. Ten behoeve van de recente invoering van de generatie elektronische reis-

documenten zijn deze beveiligingseisen opnieuw bezien. Mede in het licht van de veranderde situatie sinds 2000, zijn de eisen op enkele punten verscherpt. De eisen aan de (productie van) de paspoorten zijn vastgelegd in een contract.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ziet nauwlettend toe op de uitvoering en naleving van deze eisen. Als gevolg bestaat het vertrouwen dat Sdu ook in de toekomst – dat wil zeggen gedurende de contractperiode – de Nederlandse reisdocumenten betrouwbaar kan produceren.

De Minister van Financiën,  
G. Zalm