

De Wit

gevraagd wordt, maar dat wordt in zijn brief van gisterochtend tegengesproken. In mijn motie roep ik de Kamer dan ook op om een stap verder te gaan dan de heer De Wit nu betoogt.

De heer **De Wit** (SP): Ik was nog niet klaar. Ik heb alleen nog maar een bevestiging gevraagd van hetgeen de minister gisteren in het overleg heeft gezegd. Dat biedt voor mij in ieder geval het aanknopingspunt dat niet op korte termijn gezegd kan worden dat het Nederlandse parlement heeft ingestemd. Verder vind ik dat het parlement hier een duidelijke uitspraak over moet doen. In dat opzicht ben ik het volledig eens met hetgeen u in uw tweede motie hebt geformuleerd, zeker waar het gaat om het laatste verzoek.

□

Minister **Donner**: Voorzitter. De heer Vendrik zei al dat hij gisteren voor één keer in de discussie inviel voor mevrouw Vos. Dit levert evenwel het merkwaardige tafereel op dat in het Nederlandse parlement moties worden voorgesteld die instructies bevatten voor de JBZ-raad. Bovendien wordt er in de tweede motie van uitgegaan dat de eerste motie wel niet haalbaar zal zijn. Immers, in de eerste motie wordt gevraagd om te bewerkstelligen dat er geen discussie plaatsvindt. Als dat gebeurt, kan de tweede motie niet aan de orde zijn want dan kunnen er überhaupt geen bindende besluiten genomen worden. Als de tweede motie wel aan de orde komt, heeft de eerste dus gefaald.

Ik heb gisteren duidelijk aangegeven dat Nederland meent dat er op dit moment een rechtsgrondslag voor een regeling voor dataretentie gevonden kan worden in de bepalingen van artikel 95 van het EG-Verdrag. Om daarover te kunnen beslissen, moet je evenwel weten wat je wilt. Dat kan een reden zijn om hier in de Raad wel degelijk verder over te praten. Voor het overige is datgene wat er in de Raad besproken wordt, niet een kwestie van Nederland als lid van de Raad, maar van de voorzitter. Ik kan dus sputteren wat ik wil en alle geluiden maken die de Kamer van mij wil horen, maar ik kan niet via moties onderhandelen in Brussel. Dat zou een beetje van de zotte worden. Ik heb gisteren echter al aangegeven

dat ik nota genomen heb van het standpunt van de verschillende fracties in de Kamer en dat ik ook nog vragen heb over de implicaties, de kosteneffectiviteit en het rendement van de verschillende bepalingen. In de schriftelijke toelichting stond ook al dat op die punten geen standpunt ingenomen kon worden. De Kamer kan een heleboel moties aannemen, maar het blijft zo dat ik niet aan de Kamer heb gevraagd om instemming. De heer De Wit heeft dit als voorzitter van het overleg terecht genoteerd. Er lag niets voor waarmee men concreet instemming kon vragen en er lag ook niets voor waarmee de Nederlandse regering kon instemmen. Zoals ik zelf heb aangegeven, heb ik eerst behoefte aan het onderzoek van de Erasmus Universiteit alvorens een standpunt in te nemen.

De moties hebben dus geen betrekking op het instemmingsrecht van de Kamer, maar op wat straks in Luxemburg zal plaatsvinden. Dan ontstaat een situatie waarin sommige hanen denken dat de zon opgaat omdat zij kraaien. Daarbij wil ik het laten. Ik ontraad het aannemen van beide moties omdat hiermee de Kamer via de ministers gaat meeonderhandelen. Voor het overige maakt het weinig uit.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De allereerste en allerlaatste opmerking van de minister van Justitie laat ik maar voor wat het is. Ik meen dat een man van zijn statuut dat niet nodig heeft, maar dat is zijn kwestie.

In de eerste motie staat dat de Kamer niet wil dat de Nederlandse regering meegaat in het verder onderhandelen. Volgens mij is er maar één kwestie aan de orde, namelijk of de minister deze motie zal uitvoeren of niet, als zij wordt aangenomen. Dat is dus wel degelijk aan de orde.

De tweede motie betreft de situatie dat op onderdelen instemming wordt gevraagd. In de brief van gisterochtend staat dit letterlijk. Óf de minister van Justitie trekt die brief in en zegt dat hij de Kamer verkeerd heeft geïnformeerd, óf de brief blijft staan en dan wordt instemming van de lidstaten gevraagd met procederes en met artikel 6. In de motie staat dat de minister die instemming niet mag verlenen.

Dat is de helderheid die deze moties vragen. Ik verzoek de minister daarop in te gaan en niet procedu-

reel weg te willen komen door te doen alsof het niet aan de orde is. Het is wel aan de orde. Ik baseer mij op de informatie van de minister en niets anders. Ik wil dat de minister in overeenstemming hiermee reageert. Dat zou dit debat verder helpen.

Minister **Donner**: De heer Vendrik vraagt iets wat ik gisteren al heb gezegd en daarom acht ik dit debat volstrekt overbodig. Ik heb gisteren aangegeven dat ik niet zal instemmen, anders dan in de brief stond. Ik hoef dus ook geen brief in te trekken. Ik heb, ook gelet op de discussie, gezegd dat ik niet zal instemmen. Ook heb ik aangegeven dat geen besluit voorligt waarmee van de Kamer instemming wordt gevraagd. De hele rechtsgrondslag is nog aan de orde. Ik heb ook de neiging van de Nederlandse regering op dat punt aangegeven. Beide moties zijn dus overbodig.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de moties aanstaande donderdag aan het begin van de vergadering, om 12.30 uur, te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28074).**

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat de vergadering vanavond rond 19.00 uur wordt gesloten. Op zichzelf is dat niet bevredigend omdat wij dan zelfs de eerste termijn van de Kamer niet kunnen afronden. Ik wil mij echter wel aan deze afspraak houden, gezien ook de verplichtingen die de leden hebben. Het is goed dat zij in staat worden gesteld om mensen op te roepen bij het referendum te gaan stemmen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Op 12 juni 1995 heeft het CDA-Tweede-Kamerlid mevrouw Van

Haverkamp

Rooy de Kamer een motie voorgesteld waarin de regering werd verzocht om de opportuniteit van het op de markt brengen van een deel van de aandelen van Schiphol te onderzoeken. De overheid zou daarbij haar meerderheidsdeelname in Schiphol behouden. Deze motie is destijds aangenomen en vormt de basis voor dit wetsvoorstel.

Er is veel gebeurd in de tussenliggende periode. Kabinetten zijn gekomen en kabinetten zijn gegaan, maar de discussie over de privatisering van Schiphol is blijven bestaan. Toch ziet het er naar uit dat wij vandaag de aanzet geven voor het afronden van een deel van de discussie in de Tweede Kamer, al is het een klein deel. Met de Raad voor Verkeer en Waterstaat is de CDA-fractie van mening dat het belangrijk is dat er op afzienbare termijn duidelijkheid komt in dit dossier. Immers, de evaluatie van de Wet luchtvaart zal genoeg aandacht vergen.

De CDA-fractie heeft kennisgenomen van de nota naar aanleiding van het nader verslag. Hoewel wij ons realiseren dat veel mensen er veel tijd aan hebben besteed, moet het ons toch van het hart dat de beantwoording van de regering enigszins teleurstellend was. Wanneer wij de antwoorden op de vragen van de Kamer goed tot ons door laten dringen, kunnen wij bijna geen andere conclusie trekken dan dat de regering slechts het spoor volgt van privatisering van de luchthaven door middel van een beursgang. Graag nemen wij in dit debat nog een aantal zaken met de regering door, zodat mijn fractie op basis van de juiste argumenten haar afweging met betrekking tot dit wetsvoorstel kan maken.

Zoals eerder is aangegeven, wordt de discussie over de privatisering van Schiphol al bijna tien jaar gevoerd. Men mag er dan van uitgaan dat er voldoende tijd is geweest om de voor- en nadelen van een beursgang van Schiphol voor alle belanghebbenden te onderzoeken. Mijn fractie is van mening dat het iets te gemakkelijk is, naar andere luchthavens te wijzen onder het motto "zij zijn beursgenoteerd, dus wij moeten dat ook zijn". Het was verstandig geweest om na te gaan of de voordelen van de privatisering door middel van een beursgang misschien al gerealiseerd zijn door het staatsbedrijf Schiphol.

Wanneer een dergelijk onderzoek had plaatsgevonden, zou een van de conclusies zijn geweest dat het staatsbedrijf Schiphol al als een commercieel bedrijf opereert. Op dat punt moet ik de directie van Schiphol een compliment maken. Een voorbeeld van dit commerciële instinct is te vinden in het jaarverslag van de Schiphol Group. De opbrengsten uit reclame zijn ten opzichte van de algemene trend met 7,6% gestegen onder andere door het gebruik van nieuwe reclameobjecten, zoals de passagiersbruggen naar de vliegtuigen. Voorzover ik heb kunnen waarnemen, is Schiphol hierin uniek in de wereld.

De staatssecretaris geeft in haar beantwoording het volgende aan. "Zoals eerder opgemerkt, is de behoefte aan ontvlechting en de extra mogelijkheden voor monitoring en bijsturing leidend voor het kabinet. Uit dit streven vloeit de noodzaak van eigendomsoverdracht en daarmee de noodzaak van medewerking door NVLS voort. Hiervoor is de beursgang van een minderheidsaandeel noodzakelijk. Overigens hebben de voordelen van een beursgang voor het bedrijf NVLS geen dominante rol gespeeld in het voornemen van het kabinet tot vervreemding van aandelen. Daarom heeft het kabinet geen aanleiding gezien om een uitgebreide benchmark uit te voeren naar de mate waarin voordelen eventueel al door NVLS zijn gerealiseerd." Met andere woorden: de staatssecretaris is van mening dat zij het bedrijf waarvan zij grootaandeelhouder is, onvoldoende kan monitoren en bijsturen. Deze constatering staat op gespannen voet met een van de conclusies van het onderzoek van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, waarin de raad een second opinion geeft over de vraag of alle publieke belangen rond Schiphol nu voldoende geborgd zijn. De raad gaf duidelijk aan dat een meerderheidsbelang van 51% van de overheid in Schiphol noodzakelijk is, omdat het niet goed mogelijk zal zijn om de bescherming van het mainportbelang via wet- en regelgeving te verankeren. De uitkomst van dit onderzoek was namelijk ook dat de publieke belangen als milieu, veiligheid en gezondheid en toegang tot infrastructuur wel via wet- en regelgeving goed te borgen zijn. Of deze belangen ook daadwerkelijk goed geborgd zijn, is een discussie die

gevoerd wordt bij de evaluatie en herijking. Gezien de tijd zal ik verder geen aandacht besteden aan de motie-Baarda.

Mede op basis van dit advies en andere adviezen is de CDA-fractie van mening dat de publieke belangen in hoofdlijnen voldoende zijn gewaarborgd om over te kunnen gaan tot de privatisering van een minderheidsbelang van de luchthaven. De stap naar een beursgang willen wij echter niet automatisch verbinden aan de stap richting privatisering, temeer daar wij nog niet overtuigd zijn van nut en noodzaak van een beursgang en wij van mening zijn dat na een beursgang, ook van een minderheidsbelang, de zeggenschap van de meerderheidsaandeelhouder meer dan evenredig komt te vervallen, terwijl de minderheidsaandeelhouder geen enkele zeggenschap verkrijgt. In onze ogen zijn er naast beursgang diverse andere mogelijkheden om te komen tot de door de staatssecretaris gewenste ontvlechting en de grotere tucht van de markt. Wij denken hierbij aan de onderhandse verkoop van aandelen in de NVLS.

De CDA-fractie ziet de volgende voordelen in een onderhandse verkoop. Er kan een veiling worden georganiseerd waardoor de Staat een maximaal rendement verkrijgt, daarbij optimaal rekening houdend met vooraf gestelde randvoorwaarden. In onze ogen zal een veiling meer opbrengen dan een emissie en zullen de kosten zeker minder hoog zijn. Er ontstaat daarnaast de mogelijkheid om partijen te selecteren en afspraken te maken rondom governance, investeringsbeleid, financieringsbeleid, dividendbeleid en de exit-strategie. Wanneer er naast de Staat nog een krachtig aandeelhouder is, ontstaat er meer marktwerking en tucht van de markt op het gebied van rendement en efficiëntie dan bij een beursgang. Binnen het bedrijf Schiphol ontstaat de situatie waarin men zich weer kan concentreren op de operationele aspecten van een luchthaven, zodat men zich minder bezig hoeft te houden met alle toenemende wet- en regelgeving waar je als beursgenoteerd bedrijf aan moet voldoen. Voorbeelden waar men bij de privatisering heeft gekozen voor een onderhandse plaatsing zijn Zaventem, Rome, Sidney, Bristol, Birmingham, Kopenhagen en

Haverkamp

Boedapest. In andere sectoren kun je bijvoorbeeld denken aan de Deense post, de Belgische post en, dichterbij huis, de Afvalverwerking Rijnmond.

De CDA-fractie verlangt van de regering een onafhankelijk onderzoek naar de voor- en nadelen van een onderhandse plaatsing versus een beursgang en dat de regering de Kamer van de resultaten van dit onderzoek op de hoogte stelt en met haar in debat gaat alvorens zij een definitief besluit neemt over de wijze van vervreemding van de aandelen Schiphol. Daarnaast dient het wetsvoorstel op een dusdanige wijze vormgegeven te zijn, dat een onderhandse plaatsing ook tot de mogelijkheden behoort, waarbij tevens rekening wordt gehouden met vooraf vastgestelde randvoorwaarden.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Haverkamp en zijn CDA hebben de afgelopen dagen een heel grote broek aangetrokken en gesteld: er wordt niet naar de beurs gegaan met Schiphol. Nu vraagt hij de regering: wilt u misschien onderzoek doen? Die toezegging krijgt hij natuurlijk van de staatssecretaris en, niet te vergeten, van de minister. Mijn vraag is: waar was al dat lawaai nu voor nodig? Dat zal leiden tot uitstel en tot een nadere discussie en dan gaat de CDA-fractie natuurlijk om. Zo ken ik de CDA-fractie ook wel weer; een grote broek aantrekken en daarna gewoon weer om. Nu nog een inhoudelijke vraag. De heer Haverkamp zegt dat een meerderheidsverkoop van aandelen de problemen kan opleveren die hij schetst. Nu heeft de regering ervoor gekozen om een meerderheid te houden. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft gezegd dat het probleem daarmee per saldo is opgelost. Dus wat is nu eigenlijk het probleem?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb geen grote broek aangetrokken. Mij is gevraagd hoe de CDA-fractie staat tegenover het voorstel van het kabinet Schiphol te privatiseren, waarna een beursgang volgt. Voor ons is een beursgang niet de meest optimale wijze van vervreemding. Sterker nog: wij hebben een sterke voorkeur voor een onderhandse plaatsing.

Zoals ik al eerder in mijn betoog heb aangegeven, stelt het mij teleur

dat deze optie niet onderzocht is in de nota naar aanleiding van het verslag. Daarin hebben wij deze vraag voorgelegd aan de regering. Voordat ik mijn definitieve mening kan vormen over het wetsvoorstel, vraag ik de regering te onderzoeken of wij gelijk hebben dat het beter is de zaak onderhands te vervreemden.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat onderzoek wordt straks door de regering toegezegd en zij voert dat uit. Wat is uw principiële bezwaar nu precies, want dat hoor ik niet. Het principiële bezwaar dat je zou kunnen hebben, is weggenomen door het wetsvoorstel waarin staat dat de Nederlandse staat zelf een meerderheid in handen houdt. Eventuele vervelende aankopen door vreemden die wij ongewenst vinden, kunnen op die manier worden tegengehouden. De Nederlandse staat houdt dus zeggenschap. Wat is uw principiële bezwaar dan nog? U kunt toch wel raden wat er straks in dat onderzoeksrapport komt te staan?

De heer **Haverkamp** (CDA): Als ik dat met 100% zekerheid kon raden, zou het onderzoek inderdaad niet nodig zijn.

Schiphol is voor de CDA-fractie heel erg belangrijk. Daarom hebben wij de ontwikkeling van Schiphol gestimuleerd in de discussies rond de Nota ruimte. Doordat Schiphol zo belangrijk is, moeten wij er zorgvuldig mee omgaan. Dat is een van de redenen waarom wij in het Hoofdlijnenakkoord onder andere met uw partij hebben afgesproken dat het minderheidsbelang van Schiphol geprivatiseerd kan worden, mits de publieke belangen voldoende gewaarborgd zijn. Het kabinet heeft hiervoor een wetsvoorstel ontworpen. Naar aanleiding van het wetsvoorstel is een second opinion uitgebracht door de Raad voor verkeer en waterstaat. De conclusie van de Raad voor verkeer en waterstaat is dat je bijna alles kunt regelen in wet- en regelgeving, bijvoorbeeld de veiligheid. Wij hebben de discussie over Onur Air allemaal gevolgd. Milieu kun je ook borgen, maar de dynamiek van Schiphol, de mainportfunctie, kun je niet borgen via wet- en regelgeving. Daarom is het noodzakelijk dat de staat een meerderheidsaandeel in het bedrijf houdt.

Vervolgens hebben wij een kabinetsreactie gekregen op dat advies. De staatssecretaris heeft gezegd, niet te sturen op aandeelhouderschap. Sterker nog, deze transitie is voor haar erg belangrijk om een scheiding aan te kunnen brengen tussen wet- en regelgeving en aandeelhouderschap.

In het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat staat inderdaad dat met 51% van de aandelen er mogelijkheden zijn. Ons is niet duidelijk hoe dat uitgewerkt wordt door het kabinet. Ik zal daar in het vervolg van mijn betoog enkele vragen over stellen.

Wij zijn van mening dat als je een meerderheidsaandeelhouder bent, zeker als je beursgenoteerd bent, je rekening moet houden met de minderheidsaandeelhouder. Je kunt niet zomaar allerlei maatregelen nemen die voor de mainportfunctie misschien erg belangrijk zijn, maar die voor de minderheidsaandeelhouder eventueel minder positief uitpakken. Je loopt straks vast op wet- en regelgeving als je inderdaad stuurt volgens het aandeelhouderschap, zoals door de Raad voor verkeer en waterstaat is aangegeven. Wij vinden het dan eerlijker als je, voordat iemand een aandeel Schiphol koopt, hem zegt wat de spelregels zijn en dat je je daaraan zult houden. Je kunt er zelfs nog extra spelregels aan verbinden. Je kunt bijvoorbeeld van de minderheidsaandeelhouders die met je meegaan in de ontwikkeling van Schiphol afspraken maken over dividendbeleid of investeringsbeleid. Je kunt afspreken dat men een aantal jaren meedenkt over Schiphol. Wij vinden dat de voordelen van een onderhandse plaatsing versus een beursgang. Wij willen dat die voordelen uitgezocht worden voordat wij ons definitieve oordeel over dit wetsvoorstel geven.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik begrijp niets van dit verhaal van de heer Haverkamp. Kan hij duidelijk aangeven wat er misgaat als Schiphol aan de beurs wordt genoteerd? Alle grote buitenlandse luchthavens zijn geprivatiseerd. Dat is allemaal via de beurs gegaan. Als hij mij een voorbeeld kan noemen waar het verschrikkelijk misgaat, dan hoor ik dat graag. Hetzelfde zou ik hem kunnen vragen over KPN als voormalig staatsbedrijf dat naar de

Haverkamp

beurs is gegaan. Wat is daar verkeerd gegaan?

Vervolgens houdt hij een heel betoog dat de publieke belangen via wet- en regelgeving worden geborgd. Wat is dan het verschil met aandeelhouders die aan de beurs zijn genoteerd en onderhandse aandeelhouders? Waar komt die vrees van de CDA-fractie opeens vandaan?

De heer Haverkamp zegt de trom niet te hebben geroerd, maar dat heeft hij wel degelijk gedaan. Hij heeft de pers te woord gestaan en gezegd wat de CDA-fractie wil. Waarom vraagt hij nu nog om dat onderzoek?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil nog wel een keer met u het rijtje doornemen. Er is een aantal soorten publiek belang te definiëren. Ik noem bijvoorbeeld veiligheid, milieu en ruimtelijke ordening. De Raad voor Verkeer en Waterstaat concludeert ook dat al die zaken keurig in wet- en regelgeving kunnen worden geborgd. Een ander publiek belang is echter de economische functie die de mainport Schiphol heeft. Die is niet via wet- en regelgeving te borgen. Een aantal landen met communistische regimes heeft in het verleden geprobeerd om economische dynamiek te vangen in wet- en regelgeving, maar hier lukt dat niet. Wij zeggen daarom: als je die dynamiek niet in wet- en regelgeving kunt vangen, zul je dat dus via aandeelhouderschap voor elkaar moeten krijgen. De mensen die straks eigenaar zijn van Schiphol, zullen dezelfde belangen moeten hebben als wij nu hebben met Schiphol, namelijk een langetermijngroei op de locatie in de Haarlemmermeer. Dat kun je voor elkaar krijgen door afspraken te maken met mensen die bij je aan boord komen. Dan maak je afspraken over investeringsbeleid, over dividendbeleid en bijvoorbeeld over een exitstrategie. Ik hoop dat het hiermee voor u helderder is geworden.

De heer **De Krom** (VVD): Ik snap het nog steeds niet. Ik begrijp echt de redenering ook helemaal niet. Kern van de discussie is de vraag of publieke belangen via aandeelhouderschap of via wet- en regelgeving worden geborgd. Een bedrijf als KPN en ook andere bedrijven leren ons dat het prima kan via wet- en regelgeving. Ik begrijp helemaal niet wat het nu

uitmaakt. Waarom zou het belang beter worden geborgd met een onderhandse plaatsing, dus met een aantal instituten dat een belang neemt? Ik kom er niet goed uit.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik zal proberen om de materie in stukjes te hakken. Wij hebben KPN. Bij KPN is er geen advies geweest van de Raad voor Verkeer en Waterstaat noch van een ander instituut dat het publieke belang van de economische dynamiek alleen kan worden gevangen door als Staat een meerderheidsaandeelhouder te zijn. Kunt u het tot zover volgen?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Doe maar rustig aan!

De heer **Haverkamp** (CDA): Het lijkt mij handig om het even in stapjes te doen. Anders kan ik het een paar keer gaan herhalen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u een antwoord geeft en dat u herhalingen vermijdt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er is bij KPN geen onderzoek geweest dat heeft uitgewezen dat de Staat een 51%-belang moet houden om te voorkomen dat daar dingen fout gaan. Dat onderzoek is er wel geweest in het geval van Schiphol. Als je kijkt hoe de wet- en regelgeving rond het aandeelhouderschap in elkaar zit, zul je zien dat er een tendens is waarin een meerderheidsaandeelhouder steeds minder beslissingen mag nemen die ten nadele van de minderheidsaandeelhouder zijn. Dan zeggen wij: als je dat meeneemt, dan wordt dat sterke argument om 51% vast te houden minder sterk. Dan moeten wij dus zorgen dat degene die als minderheidsaandeelhouder bij Schiphol aan boord komt, de spelregels kent die wij gaan hanteren. Dat is langetermijndenken, dat is bepaalde investeringen doen om de mainportfunctie in stand te houden. Dat soort afspraken kun je maken via een onderhandse plaatsing, en niet via een beursgang. Wij vinden het sowieso eerlijker dat degene die aandelen gaat kopen, van tevoren weet waar hij aan toe is. Dat is via een onderhandse plaatsing veel eenvoudiger. Bovendien hebben wij veel meer grip op de dynamiek die straks gaat ontstaan in zo'n aandeelhoudersvergadering. Dat zijn

voor ons de voordelen van een onderhandse plaatsing versus een beursgang.

De heer **Hermans** (LPF): Ook ik heb dat verhaal over de onderhandse plaatsing gevolgd. Er stond onder andere een stuk over in de NRC. Er zat nog een interessant element bij het voorstel van de heer Haverkamp: een veiling. Wij gaan door middel van een veiling aandelen onderhands met een aantal criteria plaatsen. Er stond verder bij dat het CDA na consultatie van deskundigen de verwachting had dat dit mogelijk tot een meeropbrengst zou leiden. Hoe komt het CDA daarbij? Waar is dat op gebaseerd? Als het kabinet dat onderzoek toezegt – wat het ongetwijfeld zal doen – dan voorspel ik de heer Haverkamp dat een van de conclusies zal zijn dat de opbrengsten minder zullen zijn. Hoe gaat hij dat dan wegen? Als dat de helft gaat worden, of 40% minder, waar stopt dan voor hem het hele proces?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij menen dat een aantal voordelen is verbonden aan een onderhandse plaatsing. Wij gaan ervan uit dat die voordelen in het onderzoek worden meegenomen. U stelt een vraag over de veiling. Wij baseren ons gewoon op praktijkvoorbeelden. Wij hebben aantal analisten gevraagd om met ons mee te denken. Zij zijn met de suggestie van een veiling gekomen. Een van de bedrijven die onlangs geveild is, is de Deense post. U hebt misschien gelezen dat ook TPG of TNT – ik weet door het veranderingsproces niet precies welke naam zij nu hanteren – mee heeft geboden. Zij hebben dat uiteindelijk verloren. Het is een marktmechanisme. Als iets schaars is en mensen moeten tegen elkaar opbieden, dan is de verwachting dat de prijs hoger wordt. Dat is dus beter dan dat je van tevoren een vastgestelde prijs afspreekt. Wij hebben ons dus gewoon gebaseerd op ervaringsgegevens bij andere onderhandse plaatsingen.

De heer **Hermans** (LPF): Wat gaat de CDA-fractie doen als het eventuele onderzoek van het kabinet uitwijst dat de opbrengsten naar alle waarschijnlijkheid een stuk minder zullen zijn? Hoe weegt u dat af tegen de belangen die u wilt borgen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij verlangen dat bij dat onderzoek

Haverkamp

onder andere wordt gekeken naar de mogelijkheden om afspraken te maken op het gebied van het investeringsbeleid, de exitstrategie en dergelijke. Van dat onderzoek krijgen wij straks de resultaten voorgelegd. Ik weet niet hoe de waardering daarin wordt geregeld, misschien met plusjes en minnetjes. Op basis daarvan zullen wij onze afweging moeten maken. Ik loop daar niet op vooruit.

Mevrouw **Gerken** (SP): U zegt terecht dat een minderheids-aandeelhouder niet kan worden genegeerd. U haalt ook aan dat de Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt dat de dynamiek die er is, niet regulier is. Hoe komt u er dan bij te denken dat het u wel zal lukken? U geeft een rijtje van mogelijke afspraken, maar de dynamiek blijft bestaan, omdat je niet alles kunt voorzien. De druk van de minderheidsaandeelhouder zal altijd bestaan, ook al is er een andere soort aandeelhouder.

De heer **Haverkamp** (CDA): Op het moment dat de minderheids-aandeelhouder dezelfde belangen heeft als wij, namelijk zorgen voor een duurzame groei van de luchthaven Schiphol, zal die druk de goede kant opgaan. Je krijgt een heel andere dynamiek als je een aandeelhouder hebt die zich direct kan terugtrekken en zegt: ik haal het bedrijf leeg en zie morgen wel wat er met Schiphol gebeurt. Wij zeggen: als je zorgt dat er medeaandeelhouders komen die dezelfde belangen hebben als jij als meerderheidsaandeelhouder, dan zal er een stimulerend effect de goede kant op zijn.

Mevrouw **Gerken** (SP): Begrijp ik goed dat de CDA-fractie zegt dat het enige belang dat de grootste aandeelhouder, de overheid, heeft een duurzame groei van de luchthaven is? Of zijn er wellicht ook andere belangen waarop de overheid dient te letten, zoals de belangen van de omwonenden, het milieu en dat soort zaken waarin de minderheidsaandeelhouder helemaal geen interesse heeft?

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat is de reden waarom wij zulke zaken borgen via wet- en regelgeving. Dat ga je niet in aandeelhoudersvergaderingen...

Mevrouw **Gerken** (SP): U zegt net, dat je dat niet kunt borgen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb aangegeven dat wij de door u genoemde zaken als geluidsoverlast voor de omgeving, milieu en veiligheid keurig kunnen borgen via wet- en regelgeving. Dat is ook de conclusie van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Wij zitten nu met elkaar in een proces om na te gaan of het is gebeurd in de huidige Wet luchtvaart. Dat probleem hoeven wij niet op te lossen via aandeelhouders.

Mevrouw **Gerken** (SP): U zegt dat er nog een deel commercie overblijft, om het woord maar te noemen. Daarin zitten voor alle aandeelhouders belangen. Als ik de optelsom maak, zit er een meerderheidsbelang in de commercie. Of het duurzaam langzaamaan is of heel erg snel, die commercie blijft het belang. Het maakt dus niet uit welke soort aandeelhouder u toelaat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik probeer aan te geven dat wij liever niet hebben dat mensen aandelen in Schiphol verwerven die denken: het is een hartstikke mooi bedrijf, er zit op dit moment veel vastgoed in, laat ik maar zo snel mogelijk de vruchten ervan plukken; daarna zie ik wel wat er gebeurt. Als er mensen komen die net als de staat een langetermijnhorizon hebben, dan willen wij die wel aan boord hebben. Zo zit ons voorstel in elkaar.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Mij moet in de eerste plaats van het hart dat ik het een goede start van het debat vind. Er wordt al direct een mooie opening gecreëerd. Het was ook dinsdagochtend prettig wakker worden met het geluid van de CDA-fractie dat de beursgang van de baan was, maar nu begrijp ik dat de CDA-fractie een minder stellig standpunt heeft en dat de beursgang nog niet van de baan is. Ik hoor graag of die conclusie juist is.

Wij steunen u op voorhand in uw verzoek om het onderzoek. Het moet een goed onderzoek worden. Ik begrijp dat u eventuele goedkeuring van het wetsvoorstel koppelt aan het eerst voorleggen van de resultaten van het onderzoek. Ik meen dat u dat twee keer hebt gezegd. Heb ik dat goed begrepen?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Allereerst vind ik het fijn dat u het prettig vindt wakker te worden met mijn stemgeluid. Ik wil best uw wekkerradio inspreken. Ik heb in de pers duidelijk proberen te maken dat wij niet zozeer tegen de beursgang zijn als wel vinden dat er een beter alternatief is, namelijk onderhandse plaatsing. Wij hebben dat in een eerder stadium ook aan de regering duidelijk proberen te maken, maar misschien niet duidelijk genoeg. Daarom staan wij hier nogmaals met elkaar om de regering duidelijk te maken dat wij vinden dat dit op dit moment het beste alternatief is. Wij hopen, en gaan er eigenlijk ook vanuit, dat de regering dat gaat onderzoeken. Daarna zullen wij met elkaar debatteren over de resultaten van dat onderzoek. En ga ik mijn goedkeuring geven aan het wetsvoorstel zonder dat het onderzoek is afgerond? Nee, want wij vinden het belangrijk om op basis van alle argumenten tot de, zowel voor de Nederlandse staat als het bedrijf Schiphol, juiste beslissing te komen. Het onderzoek zal evenwel eerst moeten plaatsvinden voordat wij onze definitieve mening geven over welk alternatief ook.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat vind ik fijn om te horen, want het zou betekenen dat het onderzoek na deze eerste termijn komt en wij daarna het debat vervolgen. Maar ik begrijp dat de beursgang van Schiphol voor u ten principale nog steeds niet van de baan is?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij zijn van mening dat je naar goede argumenten moet luisteren.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ja, maar het kabinet heeft argumenten gegeven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij vinden die argumenten niet goed. Daarom zijn we nog niet overtuigd.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Maar de beursgang is dus nog steeds niet van de baan? Dat baart ons namelijk zorg. Wij willen dat klip en klaar van u horen. Alle media hebben het dus gewoon verkeerd begrepen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Die opmerking laat ik voor uw rekening.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U brengt me toch een beetje in de war.

Haverkamp

Wat is nou uw positie? Ik dacht namelijk dat het CDA nu inmiddels wel van de beursgang af was. Uw inhoudelijke argumentatie wijst daar ook op: kortetermijnspeculanten kunnen de luchthaven leeggraaien, het grote risico, je kunt de economische toekomst niet garanderen. Dat zijn allemaal harde argumenten om het niet te willen. U zet echter niet de volgende stap door te zeggen dat je er met het CDA op kunt rekenen dat de beursgang er niet van komt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik vind dat zoiets geen recht zou doen aan de regering. Deze is vandaag al in de vervelende positie dat ze vandaag niet mag antwoorden. Wij hebben de regering wel verweten dat zij teveel op eenzelfde richting koerst. Wij denken dat er een beter alternatief is, namelijk een onderhandse plaatsing. Wij vinden dat dit alternatief goed en degeden moet worden onderzocht. In dat geval zou het toch heel raar zijn om nu al te zeggen dat wij toch tegen zullen stemmen, of de regering nu hoog of laag springt. Daarmee zouden we geen recht doen aan het debat dat wij zo graag met de regering willen voeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U geeft voldoende geldige argumenten tegen een beursgang. Daar ben ik blij mee. Het kan ook zo zijn dat er geldige argumenten tegen onderhandse plaatsing zijn. Dat verwacht ik ook, maar goed, dat moeten we nog zien. In dat geval doe je beide niet en verander je, wat de aandelen betreft, niets aan de huidige situatie. Maar stel dat de onderhandse plaatsing ook veel nadelen kent. U gaat dan toch niet kiezen voor de optie die u zelf staat af te kraken, namelijk de beursgang?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij denken dat er meer voordelen zitten aan onderhandse plaatsing dan aan beursgang. Wij vinden dat daar serieus naar moet worden gekeken. We waren daarom ook teleurgesteld over de reactie van de regering in de nota naar aanleiding van het verslag. Net zo overtuigd als de regering was van de pro's van een beursgang, ben ik overtuigd van de pro's van een onderhandse plaatsing. Ik vind echter dat je in een debat wel de ander de kans moet geven om zijn stelling te bewijzen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Op welk moment wilt u dat onderzoek laten beginnen? Met andere woorden, stoppen wij straks met de wetgeving, of wilt u die wel afronden? Hoe ver wilt u gaan met de Kamer?

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat vind ik een wat flauwe vraag, meneer Duyvendak! Wij hebben ons tot het uiterste ingespannen om dit debat vanavond te kunnen afronden. Wij wilden zo snel mogelijk aan de gang. Het was heel veel gedoe, met allerlei procedures. Dan moet u niet bij mij komen met de vraag wanneer welke stap wordt gezet. Ik wil graag de reactie van de regering afwachten. Die had van mij vanavond al mogen komen, maar helaas is het anders.

Volgens mij is het dus duidelijk dat wij een onafhankelijk onderzoek willen. Op de vragen van de CDA-fractie naar de definitie van "overheid" antwoordde de regering dat zij "overheid" beschouwt als rijksoverheid én gemeenten. De CDA-fractie deelt die mening niet in alle gevallen. Wanneer de regering kiest voor een onderhandse verkoop van de aandelen Schiphol en zij de zaken op het gebied van governance, investeringsbeleid, financieringsbeleid, dividendbeleid en exitstrategie adequaat heeft geregeld, zijn er in onze ogen voldoende waarborgen voor de landelijke overheid met betrekking tot de rol en verantwoordelijkheden van haar medeoverheidsaandeelhouders en kunnen wij de regering volgen in haar redenering. Mocht de regering echter besluiten tot een beursgang, dan zijn deze waarborgen er in de ogen van de CDA-fractie niet, en gaat zij ervan uit dat de landelijke overheid minimaal 51% van de aandelen in handen houdt. Ik heb daartoe een amendement ingediend en ik denk dat daarover nog voldoende gediscussieerd gaat worden.

De heer **Van der Ham** (D66): Bedoelt u dat u de situatie die de staatssecretaris en de minister schetsen, wilt bevroren, in de trant van: wij houden het zoals het is en wij willen niet alvast een doorkijkje hebben naar totale privatisering? Of bedoelt u iets anders? U hebt het over het rijk, maar dat is iets anders dan "overheden". Kunt u dat nader toelichten?

De heer **Haverkamp** (CDA): Uit de

nota naar aanleiding van het verslag bleek dat er een andere definitie was van het begrip overheid. Wij hebben altijd gedacht dat met de overheid het rijk werd bedoeld. Uit de antwoorden kwam naar voren dat dit begrip ook kan worden geïnterpreteerd als rijk en gemeenten. Wij vonden het verstandig om de definitie duidelijk te maken, en daarom gaan wij ervan uit dat er komt te staan dat het rijk 51% bezit. Mede gezien het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat vinden wij dat heel verstandig. Ik heb zojuist een enorm positieve wending gegeven aan het feit dat er een onderhandse plaatsing komt. Dan is duidelijk welke aandeelhouders aan boord komen. Als daarvoor wordt gekozen, houdt de CDA-fractie niet zo keihard vast aan de 51% rijksoverheid, maar mag het ook 51% algehele overheid zijn, zoals de regering ook aangaf in haar antwoorden op de nota naar aanleiding van het verslag.

De heer **De Krom** (VVD): U zegt nu iets anders dan wat er in de toelichting op het amendement staat. Daarin wordt nog wel degelijk gesproken over het rijk. Misschien moet u de tekst nog even zorgvuldig nakijken. Opheldering in de tekst is wel gewenst.

De heer **Haverkamp** (CDA): Die opheldering staat volgens mij in de volgende zinsnede: in deze algemene maatregel van bestuur kan tevens worden vastgelegd dat naast de rijksoverheid als aandeelhouder ook andere overheidsorganisaties kunnen worden aangewezen als medeaandeelhouders ter voldoening aan de norm van 51%. Ter verduidelijking zeg ik dat met andere overheidsorganisaties gemeenten kunnen worden bedoeld, zoals Amsterdam en Rotterdam.

De heer **De Krom** (VVD): Met alle respect, maar in de toelichting lees ik letterlijk dat het rijk in economische en juridische zin altijd een meerderheidsbelang in de exploitatie van de luchthaven houdt. Zo lees ik het en zo staat het er letterlijk. Dat is iets heel anders dan wat wij altijd hebben besproken, namelijk dat de overheid, dat wel zeggen het rijk en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, gezamenlijk niet meer zouden mogen verkopen dan 49%. Als gevolg van deze tekst kunnen wij

Haverkamp

dus maar 25% van de aandelen verkopen, als Amsterdam en Rotterdam hun aandelen houden. De Raad voor Verkeer en Waterstaat, die u steeds citeert, heeft gezegd geen enkel probleem te hebben met vermindering van het overheidsbelang tot 51%. In het amendement, zoals ik het lees, staat wel degelijk iets anders.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik sta altijd open voor tekstsuggesties. Het doel dat wij met dit amendement willen bereiken, is dat de staat, dus de rijksoverheid, 51% van de aandelen houdt. Daarvan kan worden afgeweken onder bepaalde voorwaarden. Daarop heeft de AMvB betrekking. Een van die voorwaarden is dat er dan wordt gekozen voor andere overheden, zoals gemeenten, ter vervulling van de 51%.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil hierover grote duidelijkheid hebben. U zegt dus, dat het nooit zo mag zijn dat de overheid minder dan 51% van de aandelen heeft? Sluit u dat dus voor eens en altijd uit?

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is mogelijk om wetten te wijzigen, maar wij willen dat er nu in de wet komt te staan dat de overheid, en daarmee bedoel ik het rijk en gemeenten, in geval van onderhandse plaatsing nooit minder dan 51% kan hebben.

De heer **De Krom** (VVD): Waarom dient u dit amendement in? Want de kwestie is helemaal niet aan de orde. Het wetsvoorstel gaat over een percentage tot 51. Dat is de inzet van dit debat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat staat niet in het wetsvoorstel, want als dat wel het geval was, zou het niet hoeven worden toegevoegd. In het wetsvoorstel wordt de mogelijkheid gecreëerd voor de vervreemding van aandelen. In het wetsvoorstel zelf staat geen ondergrens. Aangezien u aangeeft dat dit het doel is van het wetsvoorstel, denk ik dat u dit amendement omarmt.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik wil een vraag stellen die in het verlengde hiervan ligt. Het staat ook in dat fantastische rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Ik krijg daarvoor steeds meer waardering. Het is ongelooflijk onafhanke-

lijk. Op dit ene onderdeel na. De raad geeft ook aan dat met mogelijke emissies het meerderheidsbelang ongedaan gemaakt zou kunnen worden. Dat is een belangrijk punt van zorg. Hoe voorziet de heer Haverkamp daarin?

De heer **Haverkamp** (CDA): Die zorg wordt gedeeld door de Raad van State. Het is een eenvoudig wiskundesommetje als je aandelen hebt en gaat emitteren. Als wij het aantal aandelen in Schiphol op 100 stellen en je hebt er daarvan 51, maar je deze 51 houdt als het aantal aandelen wordt verhoogd tot 110, heb je een minderheid. Dat is heel eenvoudig. Ik weet niet of de heer Duivesteijn daarop nog een verdere toelichting zou willen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Neen, stap voor stap kan ik dit zelfs volgen. Wat dat betreft zitten wij op één lijn. Maar het was niet mijn vraag. Die was, hoe op termijn wordt voorkomen dat tengevolge van achtereenvolgende emissies het aandeel van 51% mogelijkkerwijs onderuit wordt gehaald.

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Duivesteijn gaat er dan van uit dat er emissies zullen worden verricht. Wij zijn nog niet zo ver.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Als het niet wordt uitgesloten in het wetsvoorstel, kunnen de aandeelhouders zelfstandig tot emissies besluiten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij stellen, dat het rijk minstens 51% van de aandelen moet bezitten.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik deel die opvatting.

De heer **Haverkamp** (CDA): Nu moet ik het niet te ingewikkeld maken voor mijzelf met al dit rekenen. Dat houdt dus in dat indien emissies plaatsvinden, het aandelenbezit steeds tot die grens van 51% aangevuld zal moeten worden.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Betekent dat, dat de CDA-fractie in al die situaties het geld beschikbaar stelt om dat te kunnen doen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Daarom heb ik dan ook gezegd dat wij nog niet tot de conclusie zijn gekomen

dat een nieuwe emissie mag worden gedaan.

De afgelopen tijd is veel gesproken over de beloningen van bestuurders bij semi-overheidsorganisaties. Zoals eerder gezegd, verzoekt de CDA-fractie de regering om de statuten op een zodanige wijze vorm te geven, dat aandeelhouders hierover veel te zeggen krijgen. Dat is ook tijdens het verantwoordingsdebat tot uitdrukking gebracht. Over dit concrete geval vernemen wij graag de mening van de minister van Financiën. De directie van Schiphol is arbeidsrechtelijk bij het ABP aangesloten. Afhankelijk van uit welk perspectief je het bekijkt, is een van de voor- of nadelen daarvan dat over de beloningen pensioenrechten betaald moeten worden. Als dan toch wordt gekozen voor een commercieel bedrijf, dient ook dat commercieel te worden geregeld. Er dienen voor hen dezelfde spelregels te gelden als voor andere mensen die een bonus krijgen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zou de heer Haverkamp keihard een dam willen opwerpen? Na alle privatiseringen en vergelijkbare operaties zien wij dat de salarissen van de directies en de commissarissen vaak verdubbelen of verdrievoudigen. Het salaris van de heer Cherfontaine is nu al buitensporig hoog. Het voldoet niet aan de eisen van minister Zalm voor functies buiten de markt. Schiphol is immers een monopolist. Volgens de norm van minister Zalm mag je dan niet meer dan de minister-president verdienen. Het salaris zou dan door vijf moeten worden gedeeld. Vindt de heer Haverkamp dat het door vijf gedeeld moet worden, en dat het in ieder geval niet verder dient te worden verhoogd na welke operatie dan ook?

De heer **Haverkamp** (CDA): Dan zijn heel veel vragen in één keer. In de nota naar aanleiding van het verslag hebben wij gezegd hoe goed wij het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat vinden. Zij geeft aan dat bij de beursgang voor de nu zittende directie geen voordelen mogen ontstaan. Dat hebben wij expliciet aan de regering gevraagd en wij hebben daarop expliciet het antwoord gekregen dat bij deze transitie geen voordeel voor de

Haverkamp

directie zal ontstaan. Wij gaan er dus van uit dat dit punt goed is geregeld.

Bij bestudering van het jaarverslag hebben wij geconstateerd dat op een eerder moment al eens is gezegd dat Schiphol een behoorlijk commercieel bedrijf is. Daarvan is een aantal voorbeelden aangehaald. Bij een commercieel bedrijf horen bonussen. Dat is iets waarover de Kamer niet al te veel moet willen vinden. Het is een zaak van de aandeelhouders. Schiphol is op een bepaalde manier bij het ABP aangesloten. Ik moet even in het midden laten hoe dat is geregeld. Tengevolge van de aansluiting bij het ABP is over deze bonussen pensioenpremie verschuldigd bent. Het is van tweeën één: of je volgt de commerciële redenering dat bonussen een normaal bestanddeel van de beloning van een bestuurder zijn. Stop. Of men valt onder het ambtenarenrecht wanneer men een keer een periodieke uitkering krijgt voor bewezen diensten. Men kan niet van twee walletjes eten.

Tijdens het verantwoordingsdebat hebben wij van de minister van Financiën besproken dat dit in het algemeen een aandachtspunt voor hem is. Aangezien wij nu het debat over Schiphol voeren, willen wij graag van hem vernemen hoe hij in de toekomst rond dit specifieke dossier met deze materie wil omgaan.

De **voorzitter**: Ik wil het voor wat betreft dit punt hierbij laten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij zouden graag zien dat de aandeelhouders wat te zeggen kregen over benoeming en ontslag van de leden van de raad van bestuur, de vaststelling van de bezoldiging van de raad van bestuur, het nemen of afstoten van deelnemingen, vervreemding van delen van het bedrijf en langdurige overeenkomsten.

Ik sta nog even stil bij een aantal zaken rondom de exploitatie van Schiphol. Zoals eerder aangegeven, is een van de kernargumenten in de redenering van de regering om over te gaan tot de beursgang van Schiphol dat ook andere luchthavens het zouden doen. In het Mekka van het vrije bedrijfsleven, de Verenigde Staten, is echter geen enkele luchthaven beursgenoteerd. Sterker nog, alle infrastructuur is in handen van de overheid. In een eerder

stadium heeft de fractie van het CDA de regering verzocht om te overwegen, de infrastructuur in handen van de Staat te houden en de commerciële eigendommen te vervreemden. De regering gaf toen aan dat dit vanwege praktische redenen niet mogelijk zou zijn. Het boeiende is echter dat Schiphol in zijn bedrijfsvoering deze scheiding al wel heeft aangebracht. Ook in het wetsvoorstel geeft de regering aan dat er een gescheiden boekhouding zal plaatsvinden, voor luchtvaart en voor niet-luchtvaart.

De Schipholgroep exploiteert in de Verenigde Staten zelf een terminal op JFK. Daarnaast voert zij samen met Arlanda Stockholm Airport het management over winkels, horecagelegenheden en andere verblijfsfaciliteiten in terminal noord van de luchthaven Stockholm. Graag verneemt de fractie van het CDA van de regering waarom er niet voor gekozen is een scheiding aan te brengen tussen infrastructuur en commerciële activiteiten.

De Schipholgroep beheert niet alleen de luchthaveninfrastructuur op de locatie in de Haarlemmermeer. Zij draagt ook de verantwoordelijkheid voor de luchthaveninfrastructuur in Eindhoven, Lelystad en Rotterdam. Op dit moment zijn deze activiteiten allemaal ondergebracht in de business unit Alliances and Participations, tezamen met de buitenlandse activiteiten van de Schipholgroep. Waarom is er niet voor gekozen om de Nederlandse deelneming uit Alliances and Participations te halen en in te voegen bij bijvoorbeeld Aviation? Op deze manier kunnen zij waarschijnlijk onder hetzelfde toezichtregime gelden als de andere luchtvaartactiviteiten.

Daarnaast zouden wij graag een zodanige regeling willen dat de buitenlandse activiteiten geen risico kunnen gaan vormen voor de activiteiten in de Haarlemmermeer.

Elk jaar is er een discussie over de hoogte van de luchtvaarttarieven op de luchthaven Schiphol. Deze discussies hebben geleid tot grote confrontaties tussen maatschappijen en de directie van Schiphol. Zij hebben zelfs geleid tot rechtszaken. Dit zijn in onze ogen zaken die afleiden van de taak waar de sector zich voor geplaatst ziet, namelijk binnen de milieugrenzen de mainport Schiphol zo goed mogelijk ontwikkelen voor de economie van

Nederland. De NMa heeft geconstateerd dat hier sprake is van een economische machtspositie. De regering geeft in haar beantwoording aan dat er wat betreft de luchtvaarttarieven sprake is van een costs plus model. Hierdoor wordt de exploitant van de luchthaven aangezet tot investeren. Het costs plus model is een van de kritiekpunten genoemd door de rest van de luchtvaartsector. Er zit immers geen efficiencyprikkel in. De fractie van het CDA zou graag zien dat de regering overging tot de introductie van een systeem waarin wel een efficiencyprikkel is opgenomen. Hierbij kan gedacht worden aan – het wordt wat technisch – de CPI-X methode, waarbij de tarieven jaarlijks niet meer mogen stijgen dan het inflatiepercentage minus een voor een langere periode vastgestelde korting. Dit model wordt onder andere gehanteerd op de luchthaven Heathrow. De X-factor waarborgt dat doelmatigheidsvoordelen evenals in concurrerende marktomstandigheden worden doorgegeven aan de gebruikers.

Daarnaast is er een normatief kostenmodel. Over dit model, door Schiphol en KLM ontwikkeld in 2002 en 2003, zijn ondertussen ook Kamervragen gesteld, met als input een aantal variabelen, zoals de inflatie, verkeers- en vervoerscijfers en een efficiencytoename en als output de genormeerde maximale toegestane stijging van de exploitatiekosten. Ik hoor graag een reactie van de regering op het voorstel om te komen tot een systeem waarmee een efficiencyprikkel wordt geïntroduceerd.

De fractie van het CDA heeft er, in navolging van de NMa, eerder voor gepleit om over te gaan tot een middle tail systeem waarbij een soort kruisbestuiving zou kunnen plaatsvinden tussen consumers en aviation. In bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk is gekozen voor een single tail systeem. Graag hoor ik van de regering hoe zij staat tegenover een kruisbestuiving van de verschillende onderdelen.

Een van de argumenten om over te gaan tot een beursgang is de zogenaamde tucht van de markt. Het heeft de fractie van het CDA verbaasd dat er geen benchmark is uitgevoerd voordat de plannen naar de Kamer werden gestuurd en dat de regering niet voornemens is in de toekomst een benchmark uit te voeren. Een dergelijke benchmark is

Haverkamp

wel opgenomen in de Beheersconcessie hoofdspoorweginfrastructuur. De regering geeft aan dat zij via een AMvB een aantal kwaliteitsindicatoren zal gaan vaststellen. Is zij bereid, in de Mainportstudie kwaliteitsindicatoren op te nemen en daarbij ook te letten op de situatie op een aantal andere luchthavens, zoals die van Frankfurt en München en vliegveld Charles de Gaulle?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik neem aan dat u doelt op het toetsingskader van het wetsvoorstel, als u over kwaliteitscriteria praat. Dat klopt toch?

De heer **Haverkamp** (CDA): Een kwaliteitsindicator kan bijvoorbeeld de afhandeling van de bagage zijn. Als u dat bedoelt, kan ik uw vraag bevestigend beantwoorden, maar ik kan de reikwijdte van uw vraag niet helemaal overzien.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De vraag die erachter zit, is of dit niet gewoon een onderdeel van de wet zelf zou moeten zijn. Ik zal straks nog wat uitgebreider op de handhaafbaarheid van de wet ingaan, maar daarvoor moeten ook de toetsingscriteria bekend zijn. Die moeten voor de rechter controleerbaar zijn. Ik ben het met u eens dat er kwaliteitscriteria nodig zijn, maar naar mijn gevoelen zouden die aan de wet gekoppeld moeten worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het lijkt mij niet echt zinvol om in een wet vast te leggen hoeveel stuks bagage er op Schiphol per uur moeten worden afgehandeld. De regering heeft toegezegd dat het resultaat van de Mainportstudie ons in de zomer zal bereiken; daarbij krijgen wij ook een doorkijkje naar de ontwikkelingen. Wij gaan ervan uit dat er in de toegezegde AMvB criteria zullen worden opgenomen waaraan luchtvaartmaatschappijen rechten kunnen ontlenen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U maakt zich, niet geheel ten onrechte en ook enigszins in navolging van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, zorgen over de economische positie van Schiphol, als de Staat niet meer 100% van de aandelen heeft. U stelt ook een aantal eisen, zoals het voorkomen van verzwakking van de positie van Haarlemmermeer. Heeft u

ook nagedacht over de optie van het "verzwakte structuurregime"? Daarbij is het een voorwaarde dat de overheid 100% van de aandelen behoudt, maar daarbij kan zij bijvoorbeeld ook het bestuur benoemen en allerlei eisen stellen aan besluiten, zoals dat die van tevoren aan de aandeelhouders worden voorgelegd. Is dit voor u geen interessante route?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben aangegeven wat voor ons de criteria aan. Wij vinden dat ze met dit wetsvoorstel tot hun recht komen, met de toevoeging dat de aandelen onderhands geplaatst worden. Daarnaast is er natuurlijk een aantal randvoorwaarden, die ik ook al heb geformuleerd. Ik heb er dan ook geen behoefte aan, die route van een structuurregime met u af te leggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar zou u er niet voor voelen om bij nader onderzoek, dat best nuttig kan zijn, ook de optie van het verzwakte structuurregime te betrekken? Dit lijkt een zeer interessante optie als je de economische risico's scherp wilt houden. Zou de CDA-fractie dit willen steunen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik neem aan dat u hierop nog zult ingaan en dat de regering erop zal reageren. Het is voor ons ook belangrijk om op korte termijn knopen door te hakken. En ik vermoed dat nog meer onderzoek van deze omvang niet op korte termijn gedaan zal kunnen worden, maar ik wacht met belangstelling de reactie van de regering hierop af.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Voorzitter. Het begin van dit debat was voor mij in ieder geval aangenaam. Ik verkeerde in de veronderstelling dat er een zekere moeheid in het debat over Schiphol opgetreden was en dat de deelnemers dit wetsvoorstel eigenlijk zo snel mogelijk zouden willen goedkeuren om er maar van af te zijn, dus dan maar een onderhandse uitgifte van aandelen. Ik moet zeggen dat het betoog van de heer Haverkamp mij in die zin aansprak dat hij er toch fundamenteel op ingaat. Er is in ieder geval duidelijkheid over dat er ook volgens de CDA-fractie nader onderzoek moet

worden gedaan naar de manier waarop dit private geld eventueel vrijgemaakt zal worden, zij het in veel gematigder vorm dan journalisten het hebben begrepen. Ik begrijp alleen niet waarom u tegen een hoorzitting was, mijnheer Haverkamp. Wij hadden dit onderdeel op een goede manier met de regering kunnen bespreken in een wetgevingsoverleg. Ik vind het zo onvriendelijk dat u nu hier moet zijn in wat bijna een werksessie gaat worden, terwijl wij dat op een andere manier hadden kunnen bespreken.

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

De **voorzitter**: Heel kort, wij gaan hier niet de procedurebespreking overdoen!

De heer **Haverkamp** (CDA): U begon met de constatering dat u verheugd was om te zien dat niet iedereen vermoeid was van het Schipholdebat. Er is een enorm lang voortraject geweest met allerlei vragen. Wij waren niet zo zeer tegen een hoorzitting, wij hebben die ook niet verboden. Het onderwerp was echter al plenair aangemeld en dan is het vreemd om het weer van de plenaire agenda af te halen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik betreur het, want die hoorzitting was een zeer bijzondere bijeenkomst. Wij hebben daar veel informatie gekregen. Ik heb hier een lijstje vragen, voorzitter, en wil u vragen of dat aan de Handelingen kan worden toegevoegd.

De **voorzitter**: Ik zal het laten ronddelen aan de woordvoerders en de bewindslieden.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het is natuurlijk de bedoeling dat de regering die vragen beantwoordt anders heeft het weinig zin. Zij komen direct voort uit die hoorzitting. Wij zijn een aantal fundamentele punten tegengekomen.

Wat mij betreft gaat het vandaag niet over de beursgang. Ik vind de sfeer die daarmee rondom dit debat gecreëerd wordt ook wat irritant. De beursgang is een belangrijk onderdeel, maar uiteindelijk gaat het om de vraag onder welke omstandigheden de overheid het publieke belang gewaarborgd heeft als het ooit tot privaat kapitaal komt binnen

Duivesteijn

Schiphol. Naar mijn gevoel moet dat de centrale vraag zijn in het debat. Waarborging van die publieke belangen moet de legitimatie zijn voor het op een andere manier omgaan met de huidige NV die eigendom is van de overheid. De aandacht moet zich richten op de vraag of in de wet het publieke belang geborgd is. Naar mijn mening is dat niet het geval. Ik neem aan dat dit ook de reden is waarom de regering is meegegaan met het voorstel van de Raad voor Verkeer en Waterstaat om in ieder geval een meerderheidsbelang te behouden. Het gaat echter om de vraag, wat er gebeurt als op een gegeven moment het meerderheidsbelang verandert in een minderheidsbelang door wat voor omstandigheden dan ook. Dan moet men terugvallen op de Exploitatiewet Schiphol. Wij moeten ons afvragen of die wet goed doordacht en handhaafbaar is. Het is al heel bijzonder dat er een wet gemaakt wordt met één enkelvoudige vergunning voor één enkelvoudige luchthaven op een plek die gedefinieerd is en waarvan het niet aannemelijk is dat een en ander snel verandert. Verder moeten wij ons afvragen of het verstrekken van een dergelijke exploitatievergunning plaatsvindt binnen een verantwoord kader. Vanuit mijn fractie zet ik daarbij de nodige vraagtekens. Het lijkt erop dat de voorliggende wet vooral ideologisch gedreven is. Dat wil zeggen dat het publiek belang niet veiliggesteld wordt, maar dat de drift en de behoefte om privaat kapitaal te generen in het bedrijf Schiphol leidraad is. De intrinsieke doelstellingen gaan natuurlijk veel verder. Zeker de fractie van de VVD wil de overheid zoveel mogelijk op afstand brengen. De overheid moet de rol van regelgever en politieagent vervullen en de markt moet zijn werk kunnen doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Zijn er voor de fractie van de PvdA belangrijke cruciale overwegingen om te zeggen dat er in principe wel veel redenen zijn om die aandelen te vervreemden? Vindt u de gehanteerde redenen geldig, mijnheer Duivesteijn?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Natuurlijk heb ik daarover iets in mijn verhaal opgenomen. Ik was er nog niet aan toe, maar ik ga er nog uitgebreid op in.

De heer **Van der Ham** (D66): Nu zegt u, als ik uw verhaal goed begrijp, dat die publieke belangen worden verkwanseld.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Maar misschien mag ik daarvoor mijn eigen woorden gebruiken.

De heer **Van der Ham** (D66): U gebruikt natuurlijk uw eigen woorden bij de beantwoording. Het gaat mij om de vraag of u van belangrijke adviesorganen, zoals van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, hebt begrepen dat die publieke belangen met het voorstel dat er nu ligt worden verkwanseld.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb het woord "verkwanselen" niet gebruikt. Zover zijn wij nog niet en laten wij niet op de zaken vooruitlopen. Ik wil erop wijzen dat het voorstel vooral ideologisch getint is, maar daarmee is het publieke belang nog niet veiliggesteld. Kan de overheid in het geval een vergunning wordt verstrekt, de bepalingen van die vergunning handhaven? Er wordt nu al tien jaar gestreden voor privatisering van de NV Luchthaven Schiphol en er wordt al tien jaar een poging gedaan om via het grotere spel een plek onder de zon te krijgen. Deze poging is langzamerhand een dominant gegeven geworden. Ik durf echter de stelling aan dat de overheid haar publieke belang niet heeft veiliggesteld.

De vraag die allereerst beantwoord dient te worden is: wat ontvlecht je? De heer Haverkamp zei daar aan het eind van zijn betoog al iets over. Hij is nu niet aanwezig en dat is goed, dan kan ik op dit punt doorgaan. Waarom is niet voor de meer principiële ontvlechting gekozen tussen enerzijds de voorziening luchthavengebonden activiteiten en anderzijds de niet-luchthavengebonden activiteiten? De heer Haverkamp gaf al aan dat dat onderscheid bij de kostenstructuur wel wordt aangebracht. Het conglomeraat NV Luchthaven Schiphol herbergt een veelvoud aan activiteiten en het is denkbaar dat een duidelijke scheiding wordt aangebracht tussen activiteiten die heel nadrukkelijk niet het publieke belang betreffen en alle andere activiteiten. De activiteiten die niet het publieke belang betreffen, zijn de luchthavenactiviteiten. Zij vormen de kern van het bedrijf, maar in feite is

in de afgelopen decennia bij Schiphol een stad ontstaan. Schiphol is al lang niet meer een bedrijf. Schiphol is een stad. Ongelooflijk veel mensen maken gebruik van Schiphol, maar Schiphol kent ook veel "bewoners". Het is namelijk een heel groot bedrijvenpark. Op allerlei mogelijke manieren herbergt het activiteiten. Het kent bijvoorbeeld ook spoorvoorzieningen. Die stad mist echter elke vorm van openbaar bestuur. Je moet je dan in alle ernst afvragen of er niet een scheiding moet zijn tussen enerzijds de strikte luchthavenactiviteiten, het op een goede manier reguleren van het vervoer door de lucht, en anderzijds de stad die in het kader van die activiteiten is ontstaan. Moet die niet op een aparte wijze worden bestuurd? Het voorstel is ideologisch getint met als inzet dat de inbreng van de overheid wordt teruggebracht tot de kerntaken. De overheid zou zich dus vooral moeten bezighouden met wet- en regelgeving en de politiefunctie moeten verzorgen. De overheid moet namelijk toezicht houden en reguleren. Echter, als dit de opzet is, is het heel opvallend dat bij de NV Luchthaven Schiphol dat conglomeraat van activiteiten wel is toegestaan. Dan zijn die ineens wel aanvaardbaar. Een oud-Oost-Europeaan zou heel tevreden zijn met een dergelijke machtsconcentratie. Er wordt gesuggereerd dat ik dat kan weten, maar ik kan dat helemaal niet weten. Ik kan mij namelijk anders dan de heer Tommel nog beroepen op activiteiten die zaten in de richting van protesten tegen dat systeem.

De **voorzitter**: Ik maak er bezwaar tegen dat in dit debat een oud-collega die in dit debat geen enkel weerwoord heeft, tussen neus en lippen door genoemd wordt. Ik wil u dan ook vragen om dat terug te nemen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik zal het terugnemen, maar het was in ieder geval niet onvriendelijk bedoeld. Wij hebben hier in het openbaar ook vele malen over gesproken.

Ik kom terug op die Oost-Europese aanpak. Wij hebben hier te maken met een bedrijf dat in feite in zichzelf een stad geworden is, letterlijk en figuurlijk. Als je nou inderdaad wilt privatiseren, kapitaliseer dan die activiteiten die in

Duivesteijn

een normale stad ook privé-activiteiten zijn. Als wij om ons heen kijken, zien wij, behalve het Binnenhof dat wij kunnen aanmerken als een publieke voorziening, allemaal private investeringen. Anders gezegd: de PvdA wil zich op geen enkele manier verzetten tegen de gedachte dat een enorme hoeveelheid privaat kapitaal op de een of andere manier een plek krijgt in de stad Schiphol, en wil zich ook zeker niet verzetten tegen het feit dat het een moderne stad zou kunnen worden. De vraag is hoe je met de publieke voorziening moet omgaan. Een veel striktere scheiding tussen bijvoorbeeld de luchthavenvoorziening die voor 100% een verantwoordelijkheid van het Rijk moet zijn, en de andere activiteiten zou een alternatief kunnen zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Ik neem aan dat het de heer Duivesteijn als etatist bijzonder moet aanspreken dat de grond van die stad ingevolge het voorstel naar de Staat gaat. Het is natuurlijk ook niet voor niets dat de hele constructie die uitgedacht is, een aantal jaren geleden uit de koker van de PvdA is gekomen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Het is ook niet voor niets dat dezelfde PvdA daar een keer de stekker uitgetrokken heeft. De heer Melkert heeft dat persoonlijk gedaan, terwijl je hem van een heleboel dingen toch niet kunt beschuldigen. Ik vind dit een heel vreemde zaak en ik heb daar vele discussies over gehad. Als je evenwel voor 100% aandeelhouder bent, dan ben je volgens mij ook eigenaar. En dan gaat die eigenaar vertellen dat je eigenaar van de grond kunt worden, terwijl je dat al bent met 100% van de aandelen. Dus met alle waardering, maar dat verhaal klopt niet. Het klopt hoogstens in die zin dat je als eigenaar de formele bevoegdheid over de grond moet krijgen via een erfpachtconstructie bij de uitgifte, als het een private onderneming zou zijn. Daarom wil je de grond terughebben in een erfpachtconstructie. Je geeft jezelf echter terug wat je al hebt. Het is een juridische constructie die op zichzelf niet onintelligent is, maar zo zit het.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat de inzichten van de PvdA een beetje afhankelijk zijn van de rol waarin zij zit, en dat zij nu in

ieder geval fundamenteel gewijzigd zijn. Deze uitleg zal ik in ieder geval nog eens gebruiken als het om de energiebedrijven gaat. Daarover hebben wij een soortgelijke discussie, maar dan zit de PvdA toch echt op een andere tour dan hier. Ik vind dat opmerkelijk.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Laat ik dit nou allemaal met de heer Crone overlegd hebben! En die kunnen wij op dit gebied toch echt als buitengewoon betrouwbaar beschouwen.

De heer **De Krom** (VVD): Het voorstel kwam ook uit zijn koker, maar volgens u deugt daar niets van.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Eerst worden allerlei kwesties verkwanseld en nu deugt er weer niets van. Dat is ook iets wat ik niet gezegd heb.

De heer **De Krom** (VVD): Juist omdat ik zo veel vertrouwen heb in de heer Crone, vind ik het zo'n goed voorstel. U vindt dat kennelijk niet.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik weet niet of hij blij is met dit compliment.

De kern van de gedachte die ik geformuleerd heb, is het fenomeen van de stad Schiphol. Als je daar toch op de een of andere manier privaat kapitaal in wilt brengen, is het niet zo'n gekke gedachte om, waar de heer Havenkamp het aan het eind van zijn betoog over had, werkelijke ontvlechting te onderzoeken. Dat betekent dat men de echte luchthavenactiviteit, de publieke voorziening, in handen van de Staat kan laten en dat men heel veel andere activiteiten kan afstoten. Daarmee kan men kapitaal genereren en de kwaliteit van de luchthaven verbeteren. Veel belangrijker vind ik echter dat veel verschillende soorten van vermenging niet meer zullen optreden. Op dit moment neemt de burgemeester van die stad, laten wij hem Cerfontaine noemen, beslissingen op alle niveaus en die kunnen met elkaar concurreren zijn. Ik kan mij goed voorstellen dat er veel creatieve mogelijkheden zijn bij een veel striktere visie op de scheiding tussen een publieke taak, in dit geval een staatstaak, en een private activiteit. Ik zeg dit niet om alleen maar stof te laten opwaaien, maar om te problematiseren dat deze gedachte in het wetsvoorstel niet principieel, niet zuiver, genoeg is uitgewerkt.

De rol van de overheid loopt nu via die fantastische vergunning, maar de Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft al aangegeven dat de belangrijkste sanctie, namelijk ingrijpen op grond van wanbeheer, zich tegen het publieke belang keert. Wanbeheer is een van de criteria op basis waarvan de overheid – in dit geval de minister of de staatssecretaris – kan ingrijpen. Ik zou bijna schertsend willen zeggen – het is niet helemaal waar – dat wij nog niet in staat zijn een coffeeshop te sluiten. Zijn wij dan in staat de exploitatievergunning van Schiphol in te trekken? Wat gebeurt er wanneer men die vergunning intrekt? De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft heel goed beschreven dat dit een middel is dat zich absoluut tegen Nederland en Schiphol keert en het imago in de wereld ernstig beschadigt. Het betekent namelijk wanbeheer.

Ik weet wel dat wij dit allemaal moeten voorkomen, maar het gaat nu om de effectiviteit van de wetgeving. Er staat een middel in dat niet kan worden gehanteerd. Toch gaan de staatssecretaris en het kabinet niet op die argumentatie in. Dat vind ik merkwaardig, zoals ik het ook merkwaardig vond toen het kabinet op de vraag van de CDA-fractie naar nadelen van dit voorstel en deze privatisering volstond met de mededeling: er zijn geen nadelen. Dat is gewoon niet waar. Er zijn altijd voor- en nadelen. Men mag van het kabinet verwachten dat het die op een evenwichtige wijze in beeld brengt. Dan is het heel vreemd dat iets zo principiële niet echt wordt doorgeëxerceerd in het wetsvoorstel zelf. Dat geldt naar mijn mening voor het hele stelsel van sancties. De staatssecretaris zal nog heel wat moeite moeten doen om ons te overtuigen van de juridische houdbaarheid van het sanctie-instrumentarium. Dat is een buitengewoon ernstig thema, want als de overheid ergens in "faalt", is het vaak in het feit dat zij sancties heeft geformuleerd die niet handhaafbaar zijn.

Die ene mainport gaan wij verzelfstandigen en tegelijkertijd komen wij met een stelsel van aanwijzingen dat wel of niet functioneert. Welke externe juridische toets heeft op dit terrein plaatsgevonden? Sterker nog, ik ben van mening dat de Kamer een juridische toets moet uitvoeren op

Duivesteijn

het aspect van handhaafbaarheid en vooral het sanctie-instrumentarium. Ik zeg niet dat het niet kan worden verbeterd. Om die reden heb ik namelijk aan de heer Haverkamp gevraagd of de criteria zijn te verduidelijken en in de wet zijn te versterken. Als men ze in de wet meer betekenis geeft, bijvoorbeeld via een systeem van bestuurlijke boetes, moet het beeld veel scherper worden gedefinieerd dan thans het geval is. Op zich zit dit systeem in de wet, maar daarbij is de vraag wat de bewijsbaarheid is van activiteiten.

Wij zijn heel blij dat de staatssecretaris in het najaar de mainportvisie Schiphol zal uitbrengen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat – ik kon niet vermoeden dat ik deze raad nog eens zo vaak zou moeten aanhalen – wijst erop dat de definitie van het begrip "mainport" niet eenduidig is. In het wetsvoorstel wordt dit begrip anders gedefinieerd dan in de Wet luchtvaart. Ook in dat kader is de handhaafbaarheid van belang. Bij toetsing door de rechter zal duidelijk moeten zijn wat dit begrip inhoudt. Is er sprake van een mainport als er dertig intercontinentale verbindingen worden onderhouden of moeten dat er vijftig zijn? In de mainportvisie zal hierover duidelijkheid moeten worden geboden. De heer Haverkamp heeft gevraagd om een studie naar de noodzaak van de beursgang en wij steunen dat verzoek. Dat geeft ook tijd om deze definitiekwestie uit te diepen.

Voor februari 2006 is een omvangrijke evaluatie aangekondigd en je kunt je afvragen waarom de behandeling van dit wetsvoorstel daar niet op kon wachten. In het wetsvoorstel worden de contouren van de toekomstige onderneming geschetst, maar bedacht moet worden dat nooit een meerderheid van de aandelen vervreemd zal worden. Principieel verandert er niet zo veel dat dit uitstel legitimeert.

Ik ben ingegaan op enkele onderdelen die naar ons idee niet goed geregeld zijn. Daardoor is publieke belang niet goed geregeld. Straks is er wellicht een onderneming met een meer privaats karakter dan thans, die voortdurend te maken heeft met confrontaties met de overheid. De overheid heeft zich niet van adequate wetgeving voorzien en daarom zal zij in de beeldvorming alleen maar negatiever worden. Het beeld van de overheid is toch al dat zij vooral dingen tegenhoudt en niet

stimulerend optreedt. De kritiek dat de overheid vooral bureaucratisch functioneert, moet met dit wetsvoorstel weggenomen worden, maar dat lijkt niet te lukken.

Er moeten nog enkele zaken uitgediept worden, zoals de eventuele verandering van het vennootschapsrecht en wijziging van het deelnemingenbeleid. Op de wat informele hoorzitting hebben wij van de heer De Nijs Bik van Simons en Simons een voortreffelijke uiteenzetting gehad over de nieuwe wet. Bij ondernemingen die voor 100% in handen van de overheid zijn, kan zij in de meest directe zin interveniëren. Vreemd genoeg geldt op dit moment voor Schiphol niet het verzwakte regime. De wetswijziging van oktober 2004 heeft kennelijk geen consequenties gehad voor de statuten van de Luchthaven Schiphol. Dat verzwakte regime geldt eigenlijk alleen maar wanneer er sprake is van 100% overheidsaandelen. Ik zou mij kunnen voorstellen dat dit regime van toepassing wordt verklaard bij de variant van 51%. Dat vereist verandering van wetgeving, maar als de overheid haar bemoeienissen, zoals in het amendement-Haverkamp is aangegeven, veilig stelt in de sfeer van dat verzwakte regime, hebben wij een heel belangrijke stap gezet in het veiligstellen van het publieke belang. Dat zou ik graag nader onderzocht zien.

Ik vind niet dat wij de minister van Financiën de mogelijkheid moeten geven om de aandelen te vervreemden zonder dat de Kamer daarmee instemt. Het gaat dus niet om een overleg dat op instemming gericht is; het moet een beslissing zijn van de Kamer. In het amendement van de heer Haverkamp ligt besloten dat een grens geformuleerd wordt. Ik denk alleen dat het nog niet sluitend is, maar wij willen graag meedenken over een verscherping daarvan. Vervolgens hebben wij vraagtekens bij de eeuwigdurende concessie. Zou dat toch niet voor beperkte tijd moeten gelden? Ik kan daar heel veel over zeggen, maar gelet op het feit dat er nog een onderzoek komt, kan dat ook schriftelijk afgehandeld worden.

Dan rest mij nog het convenant van de NVLS en de KLM. Dat convenant is deze week op de een of andere manier boven tafel gekomen. Het was niet geheim, maar het was ook niet bekend. Wij waren in ieder

geval blij dat wij het convenant hadden. Ik vind het prettig dat de staatssecretaris het nu aan de Kamer gestuurd heeft. Wij zouden het waarderen als de vier andere dealovereenkomsten die daar onderdeel van uitmaken ook aan de Kamer worden gestuurd, zodat wij echt kunnen beoordelen wat er aan de hand is. Ik weet niet of de antwoorden juist zijn. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij daar niet of nauwelijks bemoeienis mee heeft gehad dan wel dat het vooral stimulerend is geweest. Wij hebben de indicatie gekregen dat het nu juist een initiatief van de staatssecretaris was. Misschien is het beter om daar op een ander moment over door te praten. Relevant is dat het convenant tussen de NVLS en de KLM ongelofelijk veel dingen regelt. Nu is het kenmerk van dit wetsvoorstel dat er transparantie zou moeten zijn, dat het NMA-proof zou moeten zijn. Ik durf de stelling in te nemen dat het convenant precies het tegenovergestelde is. Er staat wel in dat het er niet toe mag leiden dat andere partijen op afstand worden gezet, maar als ik met iemand een convenant sluit dat zo verstrekkend is, heb ik andere partijen op een afstand gezet. Het is natuurlijk heel opvallend dat de overkoepelende organisatie van de luchtvaartmaatschappijen niet op de hoogte is van het convenant. Het is wel bekend dat het er is. De luchtvaartmaatschappijen hebben bevestigd dat zij dat convenant niet hebben gekregen, ook niet van de KLM. Zij weten dat het bestaat. Ik vind het heel gek dat de staatssecretaris daar niet veel ruimhartiger over gesproken en gepubliceerd heeft. Eigenlijk zou het de moeite waard zijn om eens een uurtje met elkaar goed door te spreken hoe een dergelijk stelsel van afspraken tot stand gekomen is. Maar omdat het zo contrair staat op de bedoelingen van deze wet breng ik het hier aan de orde. Ik vraag de staatssecretaris in ieder geval of zij bereid is, dit convenant en de dealovereenkomsten te sturen naar de NMA en te vragen of de NMA aan kan geven of dit nu wel of niet een juiste gang van zaken is, gelet op de bedoelingen van de wet.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Duivesteijn meent dat de overheid een negatief beeld heeft van Schiphol. De overheid is natuurlijk aandeelhouder. Uit zijn redenering

Duivesteijn

maak ik op dat zijn oplossing is dat de overheid vooral aandeelhouder moet blijven.

Ik refereer aan de brief van 14 juli 2004 waarin alle extra instrumenten staan die nu in de wet worden vastgelegd, juist om het publieke belang te borgen. Waarom vindt hij dat instrumentarium onvolledig? Waarmee moet dat worden aangevuld om privatisering voor de PvdA-fractie überhaupt aanvaardbaar te maken? Of zegt hij dat er met zijn fractie sowieso niet over te praten valt?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De gedachte van een zeer strikte scheiding tussen de publieke voorziening Schiphol en de stad Schiphol fascineert ons. Bij een dergelijke scheiding is er 100% staatsbelang bij de publieke voorziening. De stad kan dan, zoals overal elders in Nederland, een eigen dynamiek krijgen. Een dergelijke ontvlechting vinden wij interessanter. Het publieke belang wordt op die manier beter geborgd dan in het huidige wetsvoorstel.

Je kunt ook doorredeneren in de trant van het wetsvoorstel. Je hebt dan de NV Stad Schiphol die vrijgegeven wordt. Je moet dan wel wetgeving hebben die handhaafbaar is. Je moet dan een vergunningstelsel hebben dat betekenis heeft net als bij de koffiesshops. Het gaat daarbij om de definitie van mainport die zwak is, maar ook om de criteria die geformuleerd worden. Ik heb net enkele punten wat uitvoeriger genoemd. Als er sprake is van wanbeleid en je kunt geen sancties toepassen, werkt dat contrair. Mijns inziens zit het sanctie-instrumentarium niet goed in elkaar.

Het is niet zo dat wij überhaupt niet willen meedenken over privaat kapitaal bij een activiteit als een luchthaven. Ik kan mij heel goed voorstellen...

De **voorzitter**: U kunt alleen antwoorden op de interruptie van de heer De Krom. U begint nu weer een heel betoog op te bouwen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Misschien mag ik nog even de volgende opmerking maken.

Ik kan mij heel goed voorstellen dat als je in die internationale wereld zit, je je contacten wilt verankeren. Dat is een van de redenen voor het wetsvoorstel. De vraag is op welke

manier je die het beste kunt verankeren. Zoals dat is gedaan in het onderhavige wetsvoorstel, wijzen wij het af.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Er is gerommeld rond de efficiency en de bedrijfsvoering van onze luchthaven. De kosten zijn sterk gestegen en de commissie lijkt van groter belang dan de dienstverlening. Schiphol drukt van alles door zonder het eerst te bespreken. Tja, het zijn bijna exemplarische problemen bij een bedrijf dat wel in overheidshanden is, maar op afstand is gezet.

Eerlijk gezegd, had ik gehoopt dat de minister en de staatssecretaris zich druk zouden maken over deze ontwikkelingen. Ik had gehoopt dat juist de staatssecretaris met haar doelstelling van een economisch sterke luchthaven, zou inzetten op een hoogwaardige dienstverlening op een luchthaven die merendeels transfers kent. Bovendien is het de thuishaven van de KLM die onlangs is overgenomen door Air France. Wij kunnen het toch niet echt gebruiken dat de luchthaven in een kwaad daglicht komt te staan. Nu al vertrekken er maatschappijen of loopt Schiphol klanten mis.

Officieel bespreken wij vandaag enkele kleinere, inhoudelijke wijzigingen van de Wet luchtvaart, maar het gaat echter om veel meer. De staatssecretaris merkt in haar toelichting bij de wetswijziging op dat wat haar betreft hiermee de publieke belangen van de luchthaven Schiphol goed geborgd zijn en het kabinet een gedeeltelijke beursgang verantwoord acht.

In het licht van de Schiphol-discussie vind ik dat standpunt onbegrijpelijk. Een beursgang, al dan niet gedeeltelijk, doet ons helemaal de broodnodige greep op het bedrijf verliezen, de commercie slaat nog meer toe en naast het feit dat de druk op de omgeving nog groter wordt, zal ook de kwaliteit van de luchthaven onder druk komen te staan.

Daarom stel ik nu mijn eerste vraag. Hebben wij het vandaag nu over wijzigingen van de Wet luchtvaart of over de beursgang van Schiphol? Of hangen deze twee hier vanavond helemaal met elkaar samen? Als dat laatste zo is, kan mijn fractie de wijziging van de wet

niet steunen. Ik hoor graag duidelijk op dit punt.

Volgens de staatssecretaris kan Schiphol na de privatisering beter inspelen op de marktontwikkeling. Dat vind ik een interessante opmerking. Zegt zij hiermee dat de regering een slechte aandeelhouder is? Kennelijk is een andere aandeelhouder nodig om die luchthaven nog slagvaardiger te maken. Dan heb ik een makkelijke oplossing. Laten wij de aandeelhouder inderdaad vervangen door er een slagvaardige regering neer te zetten! Dat lijkt mij heel wat beter dan er een bureaucratistische moloch van te maken die de publieke belangen wellicht niet goed kan dienen.

Ik maak mij grote zorgen over de positie van de infrastructuur bij deze overheid. Ik geloof er nog steeds in dat infrastructuur in handen van de overheid behoort te zijn. Zij hoort te zorgen voor een goede infrastructuur die goed voor iedereen toegankelijk is. Ik wil geen knelpuntenheffing op de weg, waarbij automobilisten moeten betalen voor het falen van de overheid. Ook ProRail moet onder verantwoordelijkheid van de regering blijven en het spoor moet voor alle Nederlanders toegankelijk zijn. Waarom zouden wij dan Schiphol als exploitant van de luchthaveninfrastructuur privatiseren? Natuurlijk komt er dan wel een exploitatievergunning, maar ik zie niet in dat dit instrument ervoor gaat zorgen dat de infrastructuur nog echt onder de overheidsverantwoordelijkheid valt. Ik hoor graag de visie van de staatssecretaris hierop.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik neem aan dat u hebt gelezen dat de grond in handen van de overheid komt. U als socialist zou daar toch zeer verheugd over moeten zijn. Dat is grote winst ten opzichte van de huidige situatie.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Als je iets in handen hebt, maar je hebt er eigenlijk minder zeggenschap over, dan heeft het ook niet zoveel zin. Dat zien wij dus bij de NS. Daarbij is het voor 100% in handen van de overheid, maar horen wij iedere keer als wij bij de staatssecretaris langskomen, dat zij daar niet over gaat.

De heer **Van der Ham** (D66): Alle adviesorganen zeggen dat de overheid juist door deze wet meer

Gerkens

grip krijgt. Dat zegt ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Dat is eigenlijk de paradox van deze privatisering. Daarom zijn wij er ook voor. De overheid krijgt een sterkere positie ten opzichte van de markt. Wij kunnen de staatssecretaris ook meer afrekenen op haar beleid ten opzichte van Schiphol.

De **voorzitter**: U gaat nu een heel betoog houden. U moet gewoon een vraag aan mevrouw Gerkens stellen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Het verbaast mij niet dat de heer Van der Ham deze opmerking maakt. Als het moet, kan ik voor hem tig rapporten met het tegendeel te voorschijn toveren. Ik vraag hem om zelf na te denken.

De heer **Van der Ham** (D66): Komt u maar met die rapporten! Dat is volgens mij slechts retoriek.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Wij hebben de tijd. Het punt is namelijk dat het onderzoek zich altijd zal richten naar die vraag die je de onderzoeker stelt. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft zich ook gebogen over de mogelijke privatisering van Schiphol. Hij geeft de urgentie aan om bij de privatisering in ieder geval de meerderheid te behouden. Ook merkt hij op dat om diverse redenen het in de praktijk niet mogelijk zal zijn om de essentiële indicatoren die bepalend zijn voor het behoud van de mainportfunctie, tevoren eenduidig in wet- en regelgeving vast te leggen.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Mevrouw Gerkens zei dat zij heel veel onderzoeken en rapporten kan noemen waarin het tegendeel wordt bewezen. Dan moet zij niet zomaar doorgaan met haar betoog, dan moet zij antwoord geven op die vraag. Of is het alleen maar retorisches?

Mevrouw **Gerkens** (SP): U hebt mij verkeerd begrepen. Er zijn ook onderzoeken gedaan naar de voordelen van 100% in overheids-handen. U was niet aanwezig tijdens de hoorzitting. Daar is hetzelfde gesteld door mensen die er heel veel verstand van hebben. Zij zeggen: ook als je een minderheidsbelang vervreemdt, wordt de druk van de aandeelhouders zo groot dat je niet kunt zeggen dat daarmee de grip

beter wordt. De grip verslechtert. Dat is ook daar besproken. Het was jammer dat u er niet was. Er zijn dus meerdere argumenten voor meerdere standpunten. Ik vraag u om u niet alleen op die twee rapporten te baseren, maar om ook zelf na te denken over de vraag, welke dynamiek in zo'n situatie plaatsvindt. Als je 51% van de aandelen hebt, kun je natuurlijk niet tegen die andere 49% zeggen: ik heb niets met u te schaffen, ik doe het op mijn manier. Natuurlijk zul je samen moeten werken. Sterker nog, als het tot een botsing zou komen tussen die beide partijen, zouden er heel slechte dingen voor de luchthaven kunnen gebeuren. Ik vraag u dus eigenlijk om beter te kijken naar de essentie en de gevolgen. De overheid kan die grip niet meer zo gemakkelijk neerzetten, omdat andere belangen een rol gaan spelen.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Van der Ham, u mag niet meer interrumperen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zal er mijn eigen termijn op terugkomen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Al met al weten wij niet waaraan wij beginnen. Mij is ook niet duidelijk waarom wij daaraan moeten beginnen. Het intrekken van de exploitatievergunning is ook al geen stok achter de deur, zoals de Raad voor Verkeer en Waterstaat ook opmerkt. Wat stelt dit dan voor?

Het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over de toetsing van de privatisering van Schiphol zegt mij weinig. Het rapport "Hoezo marktwerking...?" hebben wij hier nog steeds niet besproken. Het is in mijn ogen geen rapport dat het verdient, uitgangspunt te zijn voor verdere afwegingen. Wat de raad wel duidelijk stelt, is dat de fusie tussen KLM en Air France nog veel onzekerheden met zich brengt. Vandaar dat het besluit tot privatisering nú al helemaal ongelukkig zou zijn, lijkt mij. Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Er zijn veel bedreigingen als wij overgaan tot privatiseren. Dat Schiphol een tweederangsluchthaven wordt, valt niet uit te sluiten. De nadruk op kortetermijnrendementen kan het grotere nationale belang schaden. Economische belangen kunnen wel eens in strijd komen met

maatschappelijke belangen. Een commerciële luchthaven heeft belang bij zo veel mogelijk gebruikers. Het weren van luchtvaartmaatschappijen zal voor Schiphol dan ook ongewenst zijn. Kunnen wij dan bij een herhaling van de Onur Air-affaire ook een claim van de luchthaven verwachten?

Ik ben onlangs met een aantal mensen van de KLM mee geweest om te zien hoe het eraan toegaat op Schiphol. Mij werd duidelijk dat de belangen van de KLM en de belangen van Schiphol nogal eens botsen. Lange wachttijden bij het inchecken door te weinig beveiligingspersoneel is daarvan een voorbeeld, maar ook dat er meer aandacht is voor de winkelnering dan voor de informatiebalies. Zeker na het samengaan van KLM en Air France staan de werknemers zeer negatief tegenover een beursgang van Schiphol. Ik vraag de staatssecretaris om bij hen eens informatie te gaan inwinnen. Ik ben ervan overtuigd dat ook zij een beursgang dan niet meer wenselijk acht. Is zij hiertoe bereid?

Schiphol ziet geen nadelen verbonden aan de beursgang volgens de staatssecretaris. Ik vraag mij sterk af of zij hier enkel doelt op het management van Schiphol of dat zij ook verder heeft gekeken. Ik twijfel toch of de mensen die bij Schiphol werken hier ook zo over denken. Zij willen de garanties op een goede boterham houden en die garanties komen echt in het geding door de privatisering. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

De KLM heeft wel duidelijke bezwaren en stelt overduidelijk dat het beleid in eerste instantie gericht moet zijn op goede regulering en dat daarna pas de andere opties kunnen worden overwogen. Als zelfs de grootste gebruiker van de luchthaven tegen is, zal de staatssecretaris wel een heel erg goed pleidooi voor de privatisering moeten houden om de Kamer te overtuigen. Vooral de toekomst van de mainportpositie is de KLM een doorn in het oog. Ik denk dat de garanties daarvoor het best kunnen worden geborgd in publieke handen. Hoe ziet de staatssecretaris de kritiek van de KLM? Wil zij daar gewoon overheen stappen? Of is zij bereid pas op de plaats te maken met de voorstellen?

Ten slotte is er ook nog het uiteindelijke oordeel van Amsterdam.

Gerkens

Amsterdam moet akkoord gaan met een eventuele privatisering. De regering koerst op een gevoelige nederlaag af als zij het aan Amsterdam overlaat. De Amsterdamse bevolking heeft zich al eerder uitgesproken tegen verzelfstandiging van het GVB. Ik denk dat zij de privatisering van Schiphol ook niet ziet zitten. Hoe ziet de staatssecretaris dit? De Amsterdamse gemeenteraad heeft met brede steun een motie aangenomen waarin staat dat alle aandelen van Schiphol in overheidshanden moeten blijven. Respecteert de staatssecretaris deze wens van deze grote aandeelhouder of wil zij hier via een achterdeurtje omheen proberen te draaien?

Omconcluderend stel ik dat het wetsvoorstel, indien wij de aandelen uit handen geven, een verbetering is ten opzichte van de huidige wet. Maar het is nog zwaar onvoldoende. Als dit wetsvoorstel er alleen ligt als basis voor privatisering, dan hoeft de staatssecretaris er wat mij betreft niet aan te sleutelen. Het borgen van publieke belangen is goed, maar de beste borging ervan is nog steeds het onder democratische controle houden van de zeggenschap. Ik roep de staatssecretaris op om kritisch te kijken naar de problemen die er op de luchthaven ontstaan. De commercie viert hoogtij, terwijl de luchtvaartmaatschappijen weinig ruimte krijgen. Bij een luchthaven hoort de luchtvaart centraal te staan! De staatssecretaris moet dat bewaken, evenals het belang van de omgeving, het milieu en de werkgelegenheid. Zij dient te sturen op kwaliteit. Op dit moment wordt er door de staatssecretaris vooral gestuurd op kwantiteit en door Schiphol op commercie. Privatisering van Schiphol zal dit proces versterken. Ik verzoek de staatssecretaris, deze lijn los te laten en van Schiphol weer een kwalitatief hoogwaardige luchthaven te maken.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. We spreken over een mogelijke beursgang van Schiphol. Ik ben even in de theorie gedoken ten aanzien van het vervreemden van aandelen. Eigenlijk is die theorie heel simpel, want er moet op twee vragen een positief antwoord komen: ten eerste, is er sprake van een echte markt en, ten tweede, zijn investeringen niet al te intensief? Ergo, voor toetreders op

de markt moet het niet te kapitaalintensief zijn om toe te treden. Met betrekking tot Schiphol moet het antwoord op de eerste vraag zijn dat er geen sprake is van een echte markt. Natuurlijk concurreert Schiphol met andere luchthavens, maar tegelijk kent het monopolistische trekken voor Nederlandse luchtvaartreizigers en luchtvaartmaatschappijen. Het antwoord op vraag twee moet ook negatief luiden: van nieuwe toetreders op de schaal van Schiphol kan in Nederland geen sprake zijn, omdat de investeringen te intensief zijn. Op wereldschaal worden overigens wel enorme investeringen voor een hub-luchthaven gedaan, bijvoorbeeld in Dubai. Vanuit de theorie is de zuivere reactie op dit wetsvoorstel, aan de hand van deze essentiële vragen, dus negatief. Zoiets had trouwens ook voor de nationale spoorwegen gegolden, maar dat terzijde.

Toch is Schiphol een wonderlijke figuur: concurrentie én monopolistische trekken. Het is dan ook logisch dat naar regulering wordt gekeken. Natuurlijk is mijn fractie bereid om de specifieke argumenten van de regering te bekijken, Europese ontwikkelingen en de "mainportgedachte" – laat ik die zo maar noemen – in het achterhoofd houdend. We wachten de strategie nog even af.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat stelt dat voor het voor het garanderen van de mainportfunctie en met name de internationale hub, noodzakelijk is om Schiphol de ruimte te geven om zichzelf te positioneren. Gisteren hoorden we dat in de hoorzittingen nog een keer. De Raad voor Verkeer en Waterstaat zei toen eigenlijk: het gaat om het positioneren van Schiphol voor een spel dat zich naar onze gedachten vooral in de komende vijf à tien jaar gaat voltrekken. In principe is dat een flink argument: als dat spel gespeeld moet worden, moet je Schiphol in de positie brengen om mee te spelen. Je gaat dan wel van de gedachte uit dat Schiphol dat spel succesvol kan spelen en speelt. Dat is natuurlijk nog maar de vraag.

Ik weeg deze argumenten van de Raad zwaarder dan de argumenten van het kabinet. Ik loop de vier hoofdargumenten van het kabinet nog eens na. Allereerst stelt het kabinet dat er effectiever kan worden gestuurd via wet- en regelgeving. Dat is geen slecht argument, daar kan ik gedeeltelijk in meegaan. Ik

deel echter de constatering van de heer Duivesteyn: als er nu al problematische sturing is, waarom heeft de overheid dan geen gebruik gemaakt van het verzwakte regiem, waarbij flink kan worden gestuurd?

Ook heeft de luchtvaartsector grote kanttekeningen geplaatst bij de voorgestelde regulering. Heel simpel zegt deze: de enige regulering die er voor ons in staat, is de maximalisatie van de prijzen, en vooral de stijging daarvan. Die is ondervangen, maar er is nog steeds geen zicht op de prijzen zelf. We weten wat de opslag is, maar hoe zit het met de prijzen? Wij zijn van mening dat er voor Schiphol geen prikkel is om efficiënt te werken. Deze klacht hebben de luchtvaartmaatschappijen herhaaldelijk bij Schiphol neergelegd. Gisteren kwam een interessant citaat voorbij van de chief financial officer van Schiphol. Die zei: dat is allemaal mooi en aardig, ga er maar mee naar het ministerie, want ik zit hier om de winst te maximaliseren. Vervolgens vinden de luchtvaartmaatschappijen bij het ministerie geen gehoor. In dit wetsvoorstel zit die prikkel niet. De heer Haverkamp duidde ook al op de noodzaak van meer onderzoek daarnaar. Ik steun hem hierin. Het weegt voor ons zwaar dat die prikkel er wel komt.

Het tweede argument is het ontvlechten van verantwoordelijkheden. Dit heeft een meer ideologische grondslag. Het kabinet heeft een visie op het sturen door middel van aandeelhouderschap. Ik vind het frappant dat het kabinet wel aanstuurt op het verkrijgen van aandelen in het Rotterdamse Havenbedrijf, want dat staat haaks op zijn eigen beleid. De motivering daarvoor is dat het Havenbedrijf van dusdanig nationaal belang is, dat de overheid daarin een meerderheidsbelang wenst om controle te hebben. Waarom geldt dat niet voor Schiphol? Ik begrijp dat er een verschil is in de mate van liberalisering, maar als wij ideologisch en fundamenteel met vragen bezig zijn, is dan het antwoord van het kabinet dat wij het Havenbedrijf in de toekomst ook gaan vervreemden?

Het derde argument is, dat Schiphol meer mogelijkheden krijgt. Wij hebben het dan over het positioneren van Schiphol, waarover de Raad voor Verkeer en Waterstaat stelt dat toegang tot de kapitaalmarkt eigenlijk geen reden is. Wij hebben gezien dat Schiphol een bod van

Hermans

honderden miljoenen heeft kunnen uitbrengen op Zaventem. Er zijn al verschillende deelnemingen in het buitenland, waarvan er geen enkele winstgevend schijnt te zijn. Daarop hoor ik graag een reactie van het kabinet. Het meedoen aan het spel is kennelijk ook een argument.

Het laatste argument behelst de tucht van de markt. Schiphol concurreert nu natuurlijk al. Ik zie niet in hoe de luchthaven meer zal concurreren op het moment dat aandelen worden vervreemd. Wij proberen een marktbelang te beschermen. Het enige wat ik mij kan voorstellen is dat er heel fanatieke aandeelhouders komen, die echt gaan sturen op winstmaximalisatie. Dat brengt weer het probleem met zich dat de prikkel ontbreekt om efficiënt te opereren voor de klanten, want Schiphol vertoont monopolistische trekken. Het ene wordt dan ingeruild voor het andere. De luchtvaartmaatschappijen, de klanten van Schiphol, zullen dan mogelijk de klos zijn. Ik nodig het kabinet uit om in te gaan op het voorstel dat de sector heeft gedaan, met name de BARIN, om eerst te reguleren en nog niet te vervreemden. Laten wij eerst zo'n vijf jaar reguleren en daarvan leren. Daarna volgt fine tuning. Laten wij daarna pas overwegen om mogelijkerwijs aandelen te gaan vervreemden. Die stap kunnen wij maar één keer zetten en dus moeten wij ervoor zorgen dat de regulering goed is. Op dit moment is de regulering nog van papier. Er zijn gedachten over, maar wij weten niet hoe deze in de praktijk uitwerken. Graag ontvang ik hierop een reactie van het kabinet. Een bijkomend voordeel zou zijn dat in de tussentijd de evaluatie kan worden uitgevoerd en dat de mainportstrategie in de Kamer kan worden besproken.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik wens u allen de komende dagen veel succes met het werven van voor- en tegenstemmen en met het overtuigen van eenieder om in het referendum te gaan stemmen. Wij zien elkaar hier in de plenaire zaal terug volgende week donderdag, maar de komende dagen zullen wij elkaar veelvuldig elders ontmoeten.

Sluiting 18.55 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:
 - een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, inzake een aantal toezeggingen die gedaan zijn tijdens het algemeen overleg Betuweroute van 27 april 2005 (22589, nr. 247);
 - een, van de minister van Economische Zaken, over de bevindingen op het jaarverslag van NMa en DTe over het jaar 2004 (29800-XIII, nr. 72).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:
 - een, van de minister van Justitie, ten geleide van brief van prof. mr. L.C.A. Verstappen, stageregeling notariaat en zij-instromers;
 - een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van Jaarverslag bodemsanering 2004;
 - een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van brief van Kloosbeheer te Rotterdam;
 - een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van brief van de gemeente Utrecht over modernisering Wsw.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken.