

Zalm

Minister **Zalm**: Als ik het mij goed herinner, hebben wij deze discussie ook de vorige keer gevoerd. Ik heb toen verwezen naar uitvoeringsregelingen die in de maak zijn bij de Europese Unie. Dat is nogal een pakketje. De onafhankelijkheid kan in lagere regelgeving nader worden uitgewerkt. Dat zeg ik bij dezen graag toe.

Voorzitter. De heer Douma vraagt zich af of wij niet moeten gaan nadenken over een scheiding van de belangenbehartiging aan de ene kant en de publiekrechtelijke taken aan de andere kant. Als de organisaties zelf die scheiding willen aanbrengen, heb ik daartegen uiteraard geen enkel bezwaar. Er is een zekere historie in het samenlopen van belangenbehartiging en publiekrechtelijke taak. Het kan zijn dat ik op een moment vind dat die dingen te veel door elkaar heen lopen. Op dat moment zou ik dat opnieuw aan de orde kunnen stellen. Op dit moment heb ik niet de acute behoefte om dat te doen. Ik wil het dus maar even zo laten. De opschudding die wij met dit wetsvoorstel bewerkstelligen bij de organisaties is namelijk al voldoende groot for the time being.

De heer De Haan heeft ook gerefereerd aan mijn toezegging over de richtlijn en de nota over de mogelijke gevolgen van de richtlijn.

Hij heeft nog gevraagd hoe het met de tweedeling zit. Wij moeten de vergunningplicht ook niet overschatten. Naar onze inzichten zou ongeveer 2% van de huidige aa-kantoren een vergunning moeten hebben vanwege de wettelijke controles; ongeveer 98% houdt zich niet bezig met wettelijke controles. Het effect voor de kleine mkb-accountant die vaak ten tonele wordt gevoerd, is bescheiden.

Ik heb al gesproken over de kostendimensie. Wat dat betreft, proberen wij de zaak goed in de hand te houden.

Ik ben de heer De Haan erkentelijk voor het intrekken van zijn amendement over de werkingssfeer. Hij zei dat hij weliswaar niet helemaal overtuigd was door het advies van de Raad van State, maar dat hij er zich toch bij neerlegt, wellicht gezien de combinatie van de minister en de Raad van State. Misschien is dit gebeurd alleen op basis van het advies van de Raad van State.

Er is een motie-Van Egerschot/Douma over de doorberekening van de kosten van vergunningverlening.

Ik heb geen bezwaar tegen die motie, die spoort met wat ik de Kamer heb gezegd. Ik heb ook geen bezwaar tegen de motie van de heer De Haan op dit punt. Misschien kunnen de indieners van beide moties elkaar steunen. De heer De Haan spreekt over een maximum, dus dat bedrag zou ook lager kunnen uitvallen. Ik wil overigens die illusie niet wekken. Dit is de beste taxatie van de kosten die wij kunnen maken. Ik kan vrede hebben met beide moties.

Mevrouw Van Egerschot merkte bij interruptie al op dat hetgeen de heer De Haan vraagt in de motie op stuk nr. 72 eigenlijk al keurig in de wet staat, door de nota van wijziging. De AFM moet gebruikmaken van de activiteiten van de beroepsorganisaties en niet onnodig gaan doubleren. De motie is overbodig. Mocht de Kamer de motie aannemen, dan heb ik er ook niet echt last van. Volgens de wet en naar de mening van de AFM en van mijzelf zou moeten worden geopereerd zoals in de motie aangegeven. Ik bevestig de strekking van het betoog van de heer De Haan.

De heer **De Haan** (CDA): In eerste termijn heb ik al gezegd dat ik dit punt nog eens extra wilde markeren. Ik ben erg geschrokken van de berichten over de onderhandelingen tussen het NIVRA en de AFM. De minister zegt echter dat het binnen de perken houden van de AFM zijn volle aandacht heeft. Ik trek de motie nu in, want er is nu voldoende gemarkeerd.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer De Haan stel ik voor, zijn motie (29658, nr. 72) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Zalm**: Ik stel dit zeer op prijs.

De heer Douma sprak nog over de definitie van de OOB's. Wij hebben het advies om in de wet zelf de OOB's die in ieder geval onder de wet vallen op te sommen uitgevoerd. Dat zijn de bekende organisaties, de beurs, banken, verzekeraars et cetera. Er is een opening om in de toekomst via een algemene maatregel van bestuur organisaties toe te voegen. Ik vind het nu niet het moment om weer een nieuwe groep toe te voegen. De AFM gaat een nieuwe taak uitoefenen. Laat zij dit

eerst maar eens goed gaan doen wat betreft de in de richtlijn omschreven groep. Later kan altijd weer worden gekeken of er aanleiding is om organisaties toe te voegen aan de OOB-lijst.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag over de moties en het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 26 mei 2005.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: De heer Haverkamp, de heer Duivesteyn, mevrouw Gerkens en de heer Hermans hebben al het woord gevoerd. Nu zullen de heer Duyvendak, de heer Van der Staaij, de heer De Krom en de heer Slob het woord voeren en wellicht ook de heer Van der Ham, maar dat ligt aan zijn agenda. De heer Hermans laat zich verontschuldigen. Hij is vandaag ziek naar huis gegaan, maar heeft al het woord gevoerd. Ik zie dat de heer Duyvendak er erg veel zin in heeft. Hij staat al klaar.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb mij twee, drie weken hierop kunnen verheugen en opgeladen om eindelijk mijn verhaal kwijt te kunnen. Opmerkelijk tot nu toe is geweest dat het CDA heeft gevraagd om aanvullend onderzoek naar het wel verkopen van aandelen, niet via de beurs, maar aan betrouwbare partijen. Ik heb uit de media begrepen dat het kabinet in principe voelt voor zo'n aanvullend onderzoek. Dat doet bij mij de vraag rijzen wat wij na de eerste termijn doen. Wachten wij dan dat onderzoek af of maken wij toch de behandeling af? Het slagveld nu

Duyvendak

overziende zou ik er de voorkeur aan geven om het onderzoek af te wachten en pas nadat de resultaten daarvan bekend zijn de tweede termijn en de afronding te laten plaatsvinden.

Op 2 juli 2004 leek het allemaal nog heel anders. Bijna een jaar geleden liet de Rijksvoorlichtingsdienst een persbericht verspreiden met de kop "Schiphol naar de beurs, kabinet verkoopt minderheidsaandeel". Dat was een onjuist persbericht en het is tijd voor rectificatie. Ik heb dat gevoeld veel vaker als ik vrijdagmiddag of zaterdagochtend de persberichten van de ministerraad bekijk: hoe komen zij erbij; dat is toch nog helemaal geen voldongen feit? De Kamer is nog aan zet en soms zijn er inspraakprocedures op komst, maar het kabinet doet dan zonder enig voorbehoud – er staat niet nog ergens onderaan: de Kamer moet nog – alsof iets al een voldongen feit is. Misschien zouden wij er eens met de minister-president, de eerst-verantwoordelijke voor deze persberichten, kort over moeten spreken. Ik zou willen dat het anders ging en dat je met de burgers op een andere manier communiceert. Je moet niet doen alsof iets al een voldongen feit is, maar de rol, soms van de inspraak en in ieder geval van het parlement, nadrukkelijk benoemen.

Wij zijn nu een jaar verder. Het debat begint pas en de afloop is nog onzeker. Het naar de beurs gaan, zoals in het persbericht van het kabinet wordt vermeld, staat zeker op losse schroeven sinds het CDA heeft gezegd daarvoor in principe niet te voelen. Er komt misschien aanvullend onderzoek. Ik ben benieuwd naar het persbericht, als dat onderzoek wordt gepresenteerd.

Wat is de positie van GroenLinks wat het vervreemden van de aandelen van Schiphol betreft? Voor GroenLinks is Schiphol infrastructuur. Het is een vervoersknooppunt en het dient een groot publiek belang. Ook is van belang dat Schiphol een monopolist is en dat misbruik van marktmacht op zijn minst op de loer ligt. Aan de tariefstijgingen op Schiphol de laatste jaren van 50% zie je dat Schiphol functioneert als een monopolist. GroenLinks is in principe geen voorstander van het privatiseren van infrastructuur en van het

privatiseren van monopolisten, maar daar komt nog wat bij.

Schiphol is een van Nederlands grootste milieuvuilers. Het vliegverkeer vanaf Schiphol is verantwoordelijk voor 15% van de daadwerkelijke bijdrage van Nederland aan de klimaatverandering. Schiphol veroorzaakt een van de grootste risico's voor externe veiligheid in Nederland. Er is een serieuze kans op herhaling van de Bijlmerramp. Daarnaast is vliegverkeer een van de grootste herriemakers in Nederland. Veel mensen worden wakker van autoverkeer. De helft daarvan wordt wakker door Schiphol. 40.000 mensen schrikken drie keer per nacht op van een vliegtuig. Schiphol is een bedrijf dat hier volstrekt geen verantwoordelijkheid voor neemt. De heer Cerfontaine lacht altijd wat minzaam en bagatelliseert de hele problematiek, maar de milieuvuiling van Schiphol raakt een heel groot maatschappelijk belang. De combinatie van infrastructuur, monopolist en grote milieuvuiler is voor GroenLinks alle reden om te zeggen: politiek, houdt greep op de luchthaven of, beter nog, krijg eindelijk adequaat greep op het handelen van de luchthaven!

Het kabinet zet er een aantal redenen tegenover waarom het noodzakelijk zou zijn de aandelen naar de beurs te brengen. Zou er dan iets dat nu misgaat beter gaan? Schiphol wil schaalvergroting, de luchthaven wil buitenlands kunnen investeren. Het is de vraag of je dat moet willen. Misschien is buitenlands investeren goed voor de NV Schiphol, maar het is nog maar de vraag of het noodzakelijk goed is voor het Nederlandse belang. Die investeringen elders kunnen namelijk ook ten koste gaan van investeringen op Schiphol in Nederland zelf. Bovendien is het een oude kapitalistische wet dat wie koopt ook gekocht kan worden. Wie denkt geld te verdienen, kan ook geld verliezen. Wie het spel mee gaat spelen, kan winnen, maar verliezen is waarschijnlijker. Schaalvergroting in het bedrijfsleven kent altijd meer verliezers dan winnaars. De uitgangspositie van Schiphol in dit wereldwijde slagveld is beroerd. De luchthaven heeft een heel kleine thuishaven en moet opereren in een zeer dichtbevolkt land. Het voordeel van buitenlandse investeringen is

naar het idee van mijn fractie dus niet overtuigend.

Schiphol zou een aandelenemissie moeten kunnen plegen. Daarmee zou de luchthaven extra kapitaal kunnen aantrekken. Wordt Nederland daar beter van? Wordt dat geld wel in Nederland besteed? Op welke manier wordt na zo'n emissie gegarandeerd dat de overheden nog 51% van de aandelen in handen hebben? Bij een aandelenemissie daalt het relatieve aandeel van het overheidsbezit. Moet de Staat dan aandelen bij gaan kopen? Dan vervliegt weer een deel van het geld dat de overheid nu kan cashen als zij de aandelen zou verkopen.

Alles afgewegende zal het duidelijk zijn dat ik de redenen om het te doen volstrekt niet overtuigend vind en zeker niet vind opwegen tegen de nadelen. Het kabinetsvoorstel lijkt eerder ideologisch gemotiveerd door marktfundamentalisten. Dat geloof op de markt is echter op zijn retour, in ieder geval maatschappelijk. Misschien is dat in het kabinet nog niet het geval. Wij hebben eerder vandaag gediscussieerd over het stads- en streekvervoer, waarin het ook de verkeerde kant dreigt op te gaan. Maatschappelijk wordt veel nuchterder aangekeken tegen dit soort processen. Dat de Schiphol-directie voor is, zegt mij helemaal niets. Dat lijken eerder mensen die willen meedoen met de grote jongens, die een echt bedrijf willen zijn, die zich wellicht spiegelen aan Essent en Nuon, bedrijven met hoge salarissen. Dat is altijd het eerste besluit na een privatisering: het salaris van de directie omhoog gooien. Graag een reactie van het kabinet dat daar in ieder geval geen sprake van kan zijn.

Het voeren van een debat over het krijgen van meer grip op Schiphol is zeer nuttig. En dat is voor een deel de manier waarop het kabinet deze discussie insteekt. Het is ook goed om daarnaar te kijken. De vraag is alleen of je daarvoor de aandelen moet vervreemden. In dat kader wil ik twee voorstellen doen om de publieke rol van Schiphol beter te waarborgen.

Mijn eerste vraag is of het kabinet bereid is om het initiatief te nemen Schiphol onder te brengen in het zwakke structuurregime. Bedrijven die voor 100% in handen zijn van de overheid kunnen sinds kort onder dat regime gebracht worden. Dat betekent dat de overheid meer greep

Duyvendak

heeft op het bedrijf, zoals het benoemen en ontslaan van het bestuur en de directie, het zelf schrijven van de inhoud van de statuten en het zelf bepalen welke belangrijke besluiten aan de aandeelhouders voorgelegd moeten worden. Dit soort zaken kan echt alleen bij een 100%-overheidsaandeel. Dat kan dus niet meer op het moment dat je gaat vervreemden. Het kan ook niet meer als je doet wat het CDA voorstelt. Als je al betrouwbare aandeelhouders zou vinden, ben je de greep op het bedrijf kwijt.

Daarnaast zou mijn fractie ervoor willen pleiten de regelgeving zoals het kabinet die voorstelt, te weten een exploitatievergunning, een aanwijzingsbevoegdheid, de sectorspecifieke uitwerking van de Mededingingswet en het toezicht van de NMa, te effectueren. Dat zijn goede voorstellen om meer greep op het bedrijf te krijgen. Dat kan je ook heel goed doen op het moment dat je de aandelen niet vervreemdt.

Als het kabinet toch een onderzoek gaat doen naar de suggesties van het CDA verzoeken wij om ook een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden inzake het zwakke structuurregime om na te gaan in hoeverre dit perspectief biedt op meer efficiency en een betere bedrijfsvoering van Schiphol.

Voorwaarde voor het slagen van de plannen van het kabinet is dat de gemeente Amsterdam meewerkt. Nu staat in de statuten dat er wat betreft 80% van de aandelen een akkoord moet zijn met een statutenwijziging, welke nodig is om aandelen te kunnen vervreemden. De raad van Amsterdam heeft zich echter uitgesproken tegen deze vervreemding, hetgeen ook bevestigd is door wethouder Van der Horst tijdens de door de Kamer gehouden informele hoorzitting. Ik ben dan ook benieuwd hoe het kabinet dit probleem gaat oplossen. Of zijn er achter de schermen al afspraken gemaakt? Ik denk dat het van belang is helderheid te verschaffen, ook richting Amsterdam, over hoe het kabinet hiermee denkt om te gaan. Waar het kabinet decentralisatie hoog in het vaandel heeft staan, zal het toch respect voor de positie van Amsterdam moeten tonen.

Mijn volgende vraag aan het kabinet is, of het überhaupt niet te vroeg is met het voorleggen van deze kwestie, aangezien het ook nog

een studie doet naar de mainportvisie. Is het niet van belang eerst te weten wat je wil met de luchthaven voordat je iets gaat doen aan de eigendomsverhoudingen? Je zal toch eerst moeten weten welke wet- en regelgeving je nodig hebt? Naast de mainportvisie moet ook de evaluatie van Schiphol nog komen. De beurskoers van Schiphol zal toch mede bepaald worden door de milieuruimte die Schiphol krijgt.

Met betrekking tot het salaris van de directie van Schiphol pleit de fractie van GroenLinks voor het hanteren van de Zalmnorm. Een paar weken geleden heeft de heer Zalm deze norm in dezen geïntroduceerd. Ten aanzien van de Bank Nederlandse Gemeenten heeft hij gezegd: geen markt, geen grote bedragen. Schiphol opereert niet op een markt. Het is een monopolist waar geen marktconform salaris bij past. Is de minister het met mij eens dat het schandalig hoge salaris van 6,5 ton van de directie van Schiphol terug moet naar de 1,2 ton van de heer Balkenende?

De heer **De Krom** (VVD): Schiphol heeft inderdaad in het buitenland geïnvesteerd. Dit deed het echter niet als privaat bedrijf, maar als overheidsbedrijf. Uit uw betoog begrijp ik dat u vindt dat wij hier in de Kamer over zouden moeten spreken. Vindt u dat echt wenselijk? Als dat zo is, waarom zet u dan niet de ultieme stap van nationalisering van de luchthaven?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil op z'n minst dat grondig wordt onderzocht of er een regime met een verzwakte structuur kan worden toegepast. Daardoor krijgt niet de Kamer, maar wel het kabinet greep op dergelijke belangrijke besluiten. Stel dat Schiphol de helft van zijn kapitaal in andere luchthavens wil steken, waardoor de eigen luchthaven wordt verwaarloosd, dan zou het kabinet daar een stokje voor moeten kunnen steken. Overigens is Schiphol al genationaliseerd, want het is voor 100% in handen van de overheid. De vraag is of wij de luchthaven willen denationaliseren, dus privatiseren.

De heer **De Krom** (VVD): Het is net andersom. Als u een grote greep op Schiphol wilt, moet u af van het structuurregime. Dan valt alles onder de ministeriële verantwoordelijkheid en komen wij in de Kamer te spreken

over elke operationele beslissing van het bedrijf. Daar komt uw betoog in feite op neer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het was een groot probleem dat de overheid bijna geen rol kon spelen in de overheids-NV's. Dat is sinds kort veranderd. Met een regime met een verzwakte structuur kan de overheid dichter op het bedrijf zitten zonder zich met de dagelijkse bedrijfsvoering te bemoeien. In de statuten kan dat precies omschreven worden. Wat zou het bijvoorbeeld geweldig zijn als wij meer greep hadden op elektriciteitsbedrijven. Denk aan de sluiting van Borssele, mijnheer De Krom.

De **voorzitter**: Daar wordt vanmiddag in een andere zaal van deze Kamer nog over gesproken.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Veel overheidsdiensten hebben inmiddels een proces van liberalisering en privatisering doorgemaakt. Te denken valt hierbij aan nutsvoorzieningen zoals gas, elektriciteit, telefoon en kabel, maar ook aan de sociale zekerheid, het openbaar vervoer en de thuiszorg. De gedachte – of soms het geloof – hierachter is dat de markt per definitie tal van belangen efficiënter en goedkoper kan behartigen dan de overheid. In nogal wat gevallen berust deze gedachte ook op waarheid. Indien echter maatschappelijk zwaarwegende publieke belangen in het geding zijn past grote terughoudendheid en voorzichtigheid op dit punt. Van private organisaties kan immers niet zonder meer worden verwacht dat zij primair oog hebben voor het maatschappelijke belang. Daarom is het cruciaal dat voordat bepaalde overheidsdiensten worden onderworpen aan de tucht van de markt, allereerst wordt vastgesteld welke maatschappelijke belangen daarbij spelen waarvoor de overheid de eindverantwoordelijkheid wil houden. Vervolgens dienen dan adequate waarborgen, borgingsmechanismen, te worden geschapen om de behartiging van die belangen veilig te stellen. Die borging kan gestalte krijgen via wet- en regelgeving of contracten. Tot voor enkele jaren hebben dat soort borgingsmechanismen te weinig aandacht

Van der Staaij

van de politiek gekregen. Bij liberalisering en privatisering is de bescherming van publieke belangen te vaak een sluitpost geweest in het geloof dat de markt wel zou zorgen dat alle burgers aan hun trekken komen. Het gevolg was dat belangrijke maatschappelijke belangen tussen wal en schip terecht kwamen. Dit trof ook specifieke doelgroepen waar je niet zo gauw aan zou denken. Ik noem het volstrekt onbedoelde effect van de liberalisering in de telecomsector op de kerkteléfono, waardoor tienduizend veelal oudere mensen werden gedupeerd.

Bij het dossier Terug naar Schiphol heeft het kabinet wel degelijk oog voor de publieke belangen en voor de noodzakelijke borgingsmechanismen. De vraag is echter of dit afdoende is. Wij staan huiverig tegenover de privatisering van Schiphol, omdat het ook gaat om de privatisering van een monopolist, met alle mogelijke consequenties van dien voor de gebruikers. Wij zien de luchthaven primair als een belangrijk onderdeel van de publieke infrastructuur, waarmee belangrijke publieke belangen, zoals milieu, veiligheid, werkgelegenheid, volksgezondheid en mainportfunctie in het geding zijn. De overheid dient hiervoor een belangrijke verantwoordelijkheid te behouden. Wij zijn er niet van overtuigd dat deze publieke belangen en de gewenste invulling van de overheidsverantwoordelijkheden beter kunnen worden gewaarborgd met de privatisering van Schiphol.

Ik suggereer niet dat het kabinet nonchalant omspringt met de publieke belangen van Schiphol. De overheid behoudt integendeel een meerderheidsbelang in het voorstel. Bovendien zijn in het wetsvoorstel meerdere waarborgen genoemd ter bescherming van de publieke belangen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat zegt overigens dat die waarborgen bij de mainportfunctie niet goed hard zijn te maken. Ik vind dat niet onbelangrijk.

De voordelen van een beursgang zien wij op dit moment niet in. Misschien was de presentatie van de heer Cerfontaine van Schiphol over de laatste jaarcijfers van Schiphol wel illustratief. Tijdens die presentatie zei hij op de zijn kenmerkende manier tegen de aanwezigen: "In wat u hier allemaal om u heen ziet, zit geen cent subsidie. Wij hebben het

allemaal zelf gefinancierd." Dat is ook mijn perceptie. Ook zonder het geld van een beursgang, kan Schiphol zichzelf uitstekend bedruipen en zich stevig in de top van de Europese luchthavens nestelen.

Uit de jaarcijfers blijkt dat Schiphol tot nu toe geen problemen heeft gehad met het vinden van geld voor investeringen. Dat geldt ook voor recente grote investeringen. Schiphol kan veel lenen tegen gunstige voorwaarden. De kredietwaardigheid is sterk en er is relatief veel eigen geld. Is het ooit voorgekomen dat beperkingen in het aanboren van financiële bronnen als gevolg van het niet-geprivatiseerd zijn, belemmerend hebben gewerkt voor bepaalde investeringsambities? Ik ken daarvan geen voorbeelden. De marktwerking is zo ongeveer uitgevonden in de Verenigde Staten. Kennedy Airport is in publieke handen, hoewel daar de concurrentie met andere vliegvelden nog veel heviger is.

Daarnaast wordt gesteld dat de beursgang profijt zou hebben voor buitenlandse investeringen door Schiphol. Naar mijn mening is de internationale markt op dit moment dusdanig, dat Schiphol daar niet veel te zoeken heeft. Er zijn immers spelers op de markt, zoals de grote investeringsbanken, die Schiphol vele malen overvleugelen. Het is bovendien maar de vraag of je moet wachten op allerlei buitenlandse investeringen door Schiphol. Het geld dat op de mainport wordt verdiend, behoort daaraan weer ten goede te komen. Is het publieke belang daarmee gediend?

De directie van Schiphol zegt inmiddels al meer dan tien jaar dat privatisering noodzakelijk is om de internationale concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Wij mogen in alle nuchterheid vaststellen, gelet op de huidige positie van Schiphol, dat dit argument niet echt opgeld doet. Dat geeft alle ruimte om te wachten op de aangekondigde notitie Mainport van het kabinet en de evaluatie van de Luchtvaartwet die volgend jaar plaatsvindt, voordat er stappen tot privatisering moeten worden gezet.

Onze fractie heeft zorgen over de positie van de KLM in de geprivatiseerde optie. Kent het wetsvoorstel voldoende waarborgen ten behoeve van de gebruikers? De KLM heeft hierbij grote vraagtekens geplaatst. Ik kan mij voorstellen dat een

geprivatiseerd Schiphol nog steviger aankoerst op winstoptimalisatie dan nu het geval is. Private deelnemers gaan uiteraard voor het hoogste rendement. In geval van capaciteitsbeperkingen op Schiphol kan mogelijk worden gekoerst op het toekennen van capaciteit aan die partij die de hoogste inkomsten genereert. Dat luchtverkeer is echter niet per definitie het verkeer dat noodzakelijk is voor het instandhouden van de mainportfunctie. Is het irreal te veronderstellen dat een zelfstandig Schiphol meer aandacht besteedt aan zijn eigen winstpositie, bijvoorbeeld door te investeren in de vastgoedsector, dan aan de belangen van de luchtvaartsector?

Welke rol speelt de veiligheid in dit debat? Ik suggereer niet dat een privatisering direct allerlei risico's met zich brengt, maar het is aan de andere kant toch wel een geruststellende gedachte dat het Rijk een belangrijke eindverantwoordelijkheid voor Schiphol in handen houdt. Het Rijk zal minder geneigd zijn kritische vragen te stellen over noodzakelijke extra veiligheidsmaatregelen, die mogelijk concurrentienadeel zou kunnen betekenen, dan private partners. Het kan bij voorkomende calamiteiten niet gebeuren dat het kabinet verwijst naar het falen van private partijen. Dat houdt een en ander ook voor de Kamer wel zo helder.

De door het Rijk gewenste ontvlechting van verantwoordelijkheden is een argument waarvoor mijn fractie doorgaans gevoelig is. In dit verband vind ik dit niet echt een doorslaggevend argument. In de eerste plaats motiveert het kabinet de ontvlechting vooral met de wens een strikte scheiding te bewerkstelligen tussen de overheid en het bedrijfsleven. Ik heb al eerder gezegd dat wij Schiphol primair als een onderdeel van de publieke infrastructuur beschouwen. Terugziend constateer ik bovendien dat problemen met de aansturing van Schiphol door de overheid niet primair te maken hadden met een onduidelijke verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden, maar met gebrekkige wetgeving en ongewenste gedooftoestanden. Het argument van ontvlechting is dus voor ons geen reden om anders te denken over de wenselijkheid van privatisering.

Het kabinet schermt met het gegeven dat de overheid een

Van der Staaij

meerderheidsbelang blijft houden. Hoe krachtig is dit argument feitelijk? Relativeren de richtlijnen van Tabaksblat niet het onderscheid tussen gedeeltelijke privatisering en privatisering van een meerderheidsbelang? Minderheidsaandeelhouders zullen wat betreft bedrijfsvoering dezelfde eisen stellen als aan een volledig geprivatiseerd Schiphol. Ik hoor het graag als ik het verkeerd zie.

Daarnaast levert de verkoop van aandelen het Rijk slechts eenmalig een bepaald bedrag op. De constante uitkering van de winst wordt hiermee ingeleverd. Op lange termijn levert dit dus niets extra's voor het Rijk op. Wat is de waardering of weging van het kabinet op dit punt?

De staatssecretaris heeft inmiddels gezegd niet te denken aan het afstoten van het meerderheidsbelang. Als je daaraan hecht, ligt het voor de hand dat in het wetsvoorstel te verankeren.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De discussie over privatisering duurt al tien jaar. Voor geen enkel bedrijf en dus ook niet voor Schiphol is het goed als die onzekerheid zo lang duurt. Mijn fractie is daarom blij dat er nu een Kamermeerderheid voor privatisering is. Wij kunnen natuurlijk steggelen over hoe en wanneer het precies moet. Dat doet aan het positieve nieuws niets af.

De allerbelangrijkste reden voor de VVD-fractie voor privatisering is dat het leidt tot ontvlechting van belangen en daarmee tot meer openheid en transparantie. De rol van de overheid als aandeelhouder aan de ene kant en wetgever en controleur aan de andere kant wordt uit elkaar getrokken. Ik ben het dan ook niet geheel eens met het betoog van de heer Van der Staaij. Hoe vaak gebeurt het niet dat in discussies over handhaving op het gebied van milieu- en geluidswetten de overheid wordt verweten een dubbele agenda te hebben? Aan de ene kant perkt de overheid als hoeder van het algemeen belang, milieu, veiligheid, de capaciteit van de luchthaven in. Aan de andere kant heeft de overheid als aandeelhouder baat bij een zo hoog mogelijk rendement en dus bij zo veel mogelijk capaciteit. Ik noem dat een schizofrene positie. Geen wonder dat de overheid dus altijd de schijn tegen heeft. Doordat

de overheid het financiële belang afstoot, komt daar een einde aan, evenals aan het beeld van Schiphol als een Siamese tweeling. Wij krijgen daarvoor helderheid terug over waar de overheid op aangesproken kan worden, namelijk de rol als wetgever en controleur. Dat komt de zuiverheid van de publieke discussie en de democratische verantwoording ten goede.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik onderbreek deze vroegtijdige euforie. Het voorstel van de regering gaat immers niet zo ver dat er sprake is van volledige privatisering. De overheid blijft in dezelfde positie van 51% aandeelhouderschap.

De heer **De Krom** (VVD): Ik betoog wat de regering in de voorstellen neerlegt. Het gaat om de principiële discussie of de overheid aandeelhouder, controleur en wetgever moet willen zijn. Wij hebben afgesproken, zoals de heer Van der Staaij heeft gezegd, een en ander zorgvuldig doen. De 51% is om een heel goede reden gekozen. Wij bekijken eerst hoe de wetgeving in de praktijk werkt. Daarna zien wij verder. Dat is een heel verstandige manier.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat laatste heb ik nog niet in het wetsvoorstel gelezen. Mijn collega weet echter ongetwijfeld meer. In het wetsvoorstel is sprake van 51%, juist om de overheid daarmee in de positie te houden om het publieke belang te borgen. De heer De Krom ziet het duidelijk als een eerste stap naar verdere privatisering.

De heer **De Krom** (VVD): Ik respecteer dat de heer Duivesteijn een nieuwkomer in de discussie is, maar ik denk dat hij de stukken toch wat beter moet lezen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat neemt dit als basis voor haar advies. De Raad zegt het op grond van die casus een verantwoorde keuze te vinden om op deze manier voort te gaan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat is niet wat ik zei. De Raad voor Verkeer en Waterstaat houdt juist een nadrukkelijk pleidooi voor die 51% vanwege het feit dat het intrekken van de exploitatievergunning contraproductief werkt. Daarom houdt de Raad vast aan het aandeelhouderschap. Volgens mij is dit verhaal volstrekt strijdig met de

wijze waarop de heer De Krom het voorstel verdedigt.

De heer **De Krom** (VVD): Het is volstrekt consistent. De opmerking van de Raad voor Verkeer en Waterstaat is vandaag volstrekt niet aan de orde. Aan de orde is een minderheidsprivatisering van de overheid. Mijn betoog strekt ertoe, aan te tonen dat dit principieel een juiste keuze is om de redenen die ik zojuist heb genoemd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Hoe kun je, juist als het een minderheidsprivatisering is, volhouden dat hiermee in één klap volstrekt helder is dat de overheid geen dubbele positie meer heeft?

De heer **De Krom** (VVD): Laat ik het nog een keer proberen. Mijn betoog was principieel. Deze richting moet je willen om de schizofrene positie van de overheid als aandeelhouder enerzijds en als vervuller van andere rollen anderzijds uit elkaar te halen. Dat doen wij eerst via een minderheidsprivatisering, wat ons ook de gelegenheid geeft om te kijken of alle ingebouwde waarborgen goed werken. Als dat bevalt, sluiten wij de mogelijkheid niet uit dat wij verder gaan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp de redenering, maar als je totale ontvlechting als het grote voordeel ziet, is de heer De Krom nog maar half een gelukkig mens.

De heer **De Krom** (VVD): Uiteindelijk is dat ook het geval. Dat ontken ik ook niet. Dat neemt niet weg dat het proces zorgvuldig moet plaatsvinden. Daarbij sluit ik aan bij wat de heer Van der Staaij zelf heeft gezegd. Daarom vindt mijn fractie dit een verstandig besluit. Wij gaan eerst kijken hoe het werkt met de 49%, daarna zien wij verder. Ik sluit verdergaan niet uit. Het kabinet zegt precies hetzelfde.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De heer De Krom spreekt in zijn betoog over milieu en veiligheid. Hij zegt dat het de rol van de overheid is om die zaken te waarborgen door middel van wetgeving en controle. In mijn ogen is Schiphol ook een belangrijk onderdeel van onze infrastructuur. Het gaat niet alleen om bijzondere belangrijke zaken zoals milieu en veiligheid, maar ook om de

De Krom

uitstraling en de kwaliteit van de infrastructuur en het belang ervan voor Nederland. Die functie gaat verloren wanneer je het aan private partijen overlaat om de kwaliteit ervan te controleren. Of is de heer De Krom er voorstander van om de wetgeving zo dicht te timmeren dat de private partij eigenlijk geen ruimte meer heeft?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Misschien mag ik mijn betoog vervolgen, want dan kom ik exact op deze vraag uit.

De overheid is niet de ideale aandeelhouder van commerciële ondernemingen. Zij is vaak terughoudender met het verstrekken van risicodragend kapitaal dan de markt. Daar heeft zelfs het ministerie van Financiën richtlijnen voor. De overheid heeft vaak niet genoeg kennis en expertise om zich te bemoeien met het operationeel beleid van de ondernemingen en moet dat dus wat mij betreft ook niet willen. Doet de overheid dat wel, dan komt zij onvermijdelijk in een spagaat terecht. Er is al aan gerefereerd, maar kijk maar hoe de aandeelhouders van de grote energiebedrijven worstelen met hun rol. Zij zitten in exact dezelfde spagaat als het Rijk met betrekking tot Schiphol. Enerzijds wordt de overheid als aandeelhouder aangesproken op het handelen en de prestaties van de onderneming, terwijl de overheid anderzijds niet op de stoel van de bestuurders wil gaan zitten. Daarom is de overheid niet voor niets als aandeelhouder op afstand geplaatst via de juridische vorm van de structuurvennootschappen. Niet voor niets wordt de figuur van de overheidscommissaris dan ook als onwenselijk gezien. Die figuur draagt de spagaat als het ware in zich.

De overheid heeft als aandeelhouder na recente wijziging van de Wet op de structuurvennootschappen weliswaar meer mogelijkheden om invloed uit te oefenen, maar die is nog steeds beperkt en laat de vraag onverlet of de overheid zich wel in verregaande mate met een bedrijf moet willen bemoeien. Dat is de discussie die ik net met de heer Duivesteijn voerde. Het bedrijfsbeleid wordt daarmee onderhevig aan de politieke waan van de dag.

Als geen ander beseft de VVD-fractie het grote belang van Schiphol voor de publieke zaak in

Nederland. Schiphol is als mainport voor Nederland van groot belang. De kernvraag in de privatiseringsdiscussie is of overheidseigendom noodzakelijk is om dat belang in de toekomst veilig te stellen. Als dat even goed of zelfs effectiever via wet- en regelgeving en toezicht kan, waarom zouden wij dan geld van burgers in een commerciële onderneming laten zitten? Daar kunnen wij dan beter andere nuttige dingen mee doen. Dat is precies het uitgangspunt van de nota over het deelnemingenbeleid.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wat verdienen wij eraan?

De heer **De Krom** (VVD): Waaraan?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Nu laten wij geld "zitten". Wat verdienen wij aan deze privatisering?

De heer **De Krom** (VVD): Exact die vraag zal ik zo dadelijk aan het kabinet stellen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De vraag van de heer De Krom was: waarom zouden wij dat geld laten zitten? Mijn vraag is: welk geld laten wij zitten, en hoeveel precies?

De heer **De Krom** (VVD): Dat is afhankelijk van de opbrengst van de beursgang. Indien een onderneming als Schiphol met privaatsgeld even goed kan worden gefinancierd en de publieke belangen daarbij effectief worden geborgd via wet- en regelgeving en toezicht, is het niet nodig om geld van burgers in zo'n onderneming te laten zitten. Als overheid loop je een commercieel risico, wat je niet moet willen. Bovendien kunnen met het vrijgespeelde geld andere dingen worden gedaan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Dat was niet de vraag. Ik had een heel simpele vraag: welk geld levert het dan exact op? Het gaat mij niet om het precieze bedrag dat een beursgang oplevert. Waaruit leidt de heer De Krom af dat wij aan deze operatie zullen verdienen, ten opzichte van de inkomsten die wij nu hebben?

De heer **De Krom** (VVD): Het kabinet zal die vraag moeten beantwoorden. Het zal mede afhankelijk zijn van de opbrengst van de beursgang. Het

kabinet moet die rekensom maken. De gegevens die daarvoor nodig zijn, heb ik niet. Nu zit er echter geld van burgers in een onderneming, dat bij wijze van spreken morgen kan worden gebruikt om andere dingen te doen. Waarom doen wij dat dan niet?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Stel dat wordt aangetoond dat privatisering niet profijtelijk is. Wil de heer De Krom de privatisering dan niet laten doorgaan?

De heer **De Krom** (VVD): Het principiële punt is dat je geld van burgers niet in commerciële ondernemingen met een hoog risico moet laten zitten. Dat moet je niet willen; dat is een principiële afweging. Dezelfde vraag speelt in het debat over de energiesector. De heer Crone, fractiegenoot van de heer Duivesteijn, en ik zijn het op dat terrein volledig eens. Mijn redenering voor Schiphol is exact dezelfde. Ik begrijp dan ook niet waarom de heer Duivesteijn hier zo op hamert terwijl de fracties van de PvdA en de VVD het volstrekt eens zijn over het energiedossier.

Voorzitter. Om welke publieke belangen gaat het? Het gaat om milieu veiligheid, ruimtelijke ordening en de toegang tot de infrastructuur. Al deze belangen zijn al geborgd via wet- en regelgeving en verdragen. De overheid is het bevoegd gezag, Schiphol heeft er niets over te zeggen. Privatisering verandert daar geen snars aan.

Of Schiphol zijn mainportfunctie behoudt, hangt niet af van de privatisering maar van de vraag of het lijnennetwerk in stand blijft of zelfs wordt uitgebreid.

Mevrouw **Gerken** (SP): De heer De Krom gaat wel heel erg snel langs die publieke belangen en zegt wel heel erg gemakkelijk dat die allemaal geborgd zijn. Het bedrijf Schiphol wil meer zijn dan een luchthaven. Het bedrijf wil exploiteren, zijn kansen uitbaten, commercieel opereren. Dit gaat ten koste van de kwaliteit van het personeel en van de luchthaven zelf. De fractie van de heer De Krom gilt moord en brand als wij hier spreken over de kwantiteit: er moeten meer vluchten komen, anders kan Schiphol niet overleven. De VVD-fractie let blijkbaar niet op de kwantiteit. Sterker nog, zij wil het bedrijf verkopen. Waarom zet zij niet

De Krom

meer in op de kwaliteit in plaats van op de kwantiteit? Als het kwaliteitsverlies doorzet en de nadruk wordt gelegd op de kwantiteit, is dat slecht voor het milieu, de veiligheid en onze economie.

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet wel dat mevrouw Gerkens een hekel heeft aan commercie, markt en bedrijven, maar als je haar redenering volgt, vraag je je af waarom bedrijven überhaupt service en kwaliteit leveren. Dat is een commercieel belang, mevrouw Gerkens. Dat is in het belang van aandeelhouders. Als je dat niet doet, verlies je je business en gaat je bedrijf gewoon kapot. Zo simpel is dat. In het voorliggende wetsvoorstel zijn veel meer waarborgen opgenomen om de kwaliteit, service en tarieven te borgen dan nu het geval is. Ik begrijp de stelling van mevrouw Gerkens dat privatisering per definitie zou leiden tot vermindering van de kwaliteit van de service in het geheel niet. Als dat zo zou zijn, dan verliest Schiphol zijn marktpositie.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ben blij dat de VVD-fractie en de heer De Krom erin blijven geloven dat de markt het altijd te goeder trouw zal oplossen. Het is de vraag welke meester gediend wordt door het bedrijf Schiphol. Is dat de meester van de kwaliteit van de luchtvaart en de processen daaromheen? Of gaat het om de winkeltjes op Schiphol, exporteren en het verkopen van grond? Wat is de kernbusiness van het bedrijf? Ik vind dat wij daar als overheid wat over te zeggen moeten hebben, omdat het voor de infrastructuur belangrijk is waar je die kwaliteit op richt. De heer De Krom zegt: laat het maar over aan de markt, want dan komt het wel goed. Hij is naïef.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zeg helemaal niet: laat het maar over aan de markt, dan komt het wel goed. Uw stelling is dat de kwaliteit en service verloren gaan door privatisering. Beste mevrouw Gerkens, dat geldt voor zoveel bedrijven. Bedrijven hebben er, juist vanwege die commerciële belangen, belang bij om die kwaliteit en service op een zo hoog mogelijk niveau te houden. Je verliest daardoor gewoon je marktpositie. In het voorliggende wetsvoorstel zijn meer waarborgen

ingebouwd om de kwaliteit op een hoog niveau te houden, dan dat wij nu hadden.

Mevrouw **Gerkens** (SP): U trok net de parallel met de energiebedrijven. Als uw stelling zo waar is, hoe komt het dan dat wij een jaar na liberalisering daar nog met de rotzooi zitten?

De heer **De Krom** (VVD): Dat zijn ook overheidsbedrijven. Ook daar geldt dat de overheid als aandeelhouder het commerciële stuk van de ondernemingen helemaal niet moet willen hebben. De redenering is volstrekt consistent en zuiver.

Ik was gebleven bij de vraag hoe Schiphol zijn mainport-functie ook in de toekomst kan behouden. Dat hangt niet af van de vraag of Schiphol privatiseert of niet, maar van de vraag of het lijnennetwerk in stand wordt gehouden. Daarvoor zorgen de gebruikers van Schiphol, namelijk de luchtvaartmaatschappijen. Als de tarieven, de kwaliteit van de service en de land- en luchtzijdige bereikbaarheid te wensen overlaten, dan pakken die straks hun koffers voor een enkele reis naar een grote concurrerende luchthaven in het buitenland. Alleen overheid, Schiphol en luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk – ieder vanuit hun eigen rol – kunnen voorkomen dat dit gebeurt. Uiteindelijk is de markt zelf natuurlijk de beste garantie dat Schiphol concurrerend blijft.

De zorg van mijn fractie betreft dan ook niet zozeer privatisering, maar of Schiphol op gelijke voorwaarden met zijn concurrenten in het buitenland kan blijven werken. De concurrentie tussen luchthavens wordt steeds heviger. Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn straks door overdracht van landingsrechten aan Brussel veel minder aan Schiphol gebonden. Voorzover Schiphol nog marktmacht heeft, vooral ten aanzien van de tarieven, is mijn fractie van oordeel dat voldoende waarborgen zijn ingebouwd om misbruik te voorkomen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik heb niet zozeer een vraag, maar wil graag een opmerking maken. Het zou prettig zijn als daarop wordt gereageerd. U denkt veel meer in termen van markt enzovoort. Ondanks het geloof dat u predikt, hoor ik niets over internationalisering of mondialisering. Dit terwijl het

duidelijk is dat er een andere dynamiek ontstaat op het moment dat zo'n bedrijf onderdeel wordt van privaat kapitaal. Er worden andere afwegingen gemaakt, want het is al lang niet meer de overheid die afwegingen maakt. Het gaat dan om afwegingen van financiële partijen die een aandeel hebben in vele luchthavens. Die hele dimensie mis ik.

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet niet precies wat de stelling van de heer Duivesteijn exact is. Natuurlijk is er sprake van internationalisering en globalisering. Ik noem een voorbeeld van een ontwikkeling waar Den Haag jarenlang langs heeft gekeken: de KLM. In de jaren tachtig werd al begonnen met fusiebesprekingen. Toen lagen er al opties op tafel voor een fusie tussen KLM en British Airways met een belang van 40% voor de KLM. Nee, nee, nee, dat moeten wij niet doen, zei politiek Den Haag. Ons kroonjuweel gaan wij niet uitleveren aan het buitenland. Intussen consolideerde de hele wereld door. Wij niet, Den Haag niet. En waar zijn wij uiteindelijk mee blijven zitten? Met een fusie waarin KLM een belang van 19% heeft. Die fout moeten wij niet nog een keer maken met Schiphol. De wereld verandert en de VVD verandert mee.

Door een maximum te stellen aan het te behalen rendement wordt voorkomen dat Schiphol een melkkoe wordt. Mijn fractie vraagt zich af of dit wel echt nodig is en of het niet te ver ingrijpt in het vrije ondernemerschap. Is dit in het buitenland ook zo geregeld? Uitbreiding van het aandelenkapitaal is uiteraard niet mogelijk zonder toestemming van de overheid die een meerderheid van 51% van de aandelen behoudt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb een vraag over de tarieven. In Heathrow, dat vaak als voorbeeld wordt aangehaald in deze discussie, is gekozen voor een single-tillmodel voor tarifiering. Wat is uw visie daarop? U sprak ook over rendement. Ik neem aan dat u doelt op een beloning op investeringen. Hoe staat u tegenover de optie die mijn fractie heeft geopperd, namelijk een cost-plusmodel of een incentive om efficiënter om te gaan met de kosten op Schiphol?

De heer **De Krom** (VVD): Ik laat deze

De Krom

vraag graag aan het kabinet. Ik wil het antwoord hierop horen voordat ik er een oordeel over geef. Ik wil er in de tweede termijn nog uitgebreid op terugkomen.

Veel grote buitenlandse luchthavens zijn al geprivatiseerd of zijn daarmee bezig en daarbij is geen bloed gevloeid. Er lijkt dan ook weinig reden voor koudwaterrees. Door privatisering krijgt Schiphol meer mogelijkheden tot het aantrekken van eigen vermogen en kan het makkelijker strategische allianties sluiten. Of Schiphol daarvan gebruik maakt of niet doet eigenlijk niet terzake. Het gaat erom dat de gereedschapskist even vol en liefst voller zit dan die van de concurrentie in het buitenland.

Private aandeelhouders kunnen veel effectiever invloed en controle uitoefenen dan op afstand geplaatste overheidsaandeelhouders en dat geldt zeker voor beursgenoteerde ondernemingen. Een beursnotering zorgt voor openheid en controle en een beurskoers is eigenlijk een soort thermometer waaraan iedereen de temperatuur van het bedrijf kan aflezen. Beleggers, analisten en het beursbestuur zullen de vinger nauwkeurig aan de pols houden om ervoor te zorgen dat Schiphol een goed renderend bedrijf blijft. Geen belegger is er immers bij gebaat om het rendement op zijn investering en zijn investering zelf te vernietigen, niet op korte en ook niet op lange termijn. De privatiseringen van alle grote buitenlandse luchthavens zijn via de beurs gelopen en dat is zover ik weet zonder problemen verlopen.

Schiphol is een prachtige luchthaven die met overheidsgeld is opgebouwd. Iedere Nederlander heeft daar dus in feite aan bijgedragen. De VVD-fractie zou het mooi vinden als zo veel mogelijk mensen de kans krijgen om een aandeel te kopen als de overheid tot verkoop van een deel van de aandelen overgaat. Dat geldt zeker voor de burens van Schiphol, want zij dragen immers ook de lasten. Er is een prachtige kans om de band tussen Schiphol en zijn burens aan te halen. Om dit te kunnen doen, is uiteraard een beursgang nodig. Kan het kabinet onderzoeken wat de mogelijkheden zijn op dit terrein?

Publieke notering leidt tot publieke verantwoording. Beleggers en analisten kijken bij hun investeringsbeslissingen vaak naar groeimogelijkheden in de toekomst. Die

hangen in het geval van Schiphol onder andere af van de capaciteit en die hangt op haar beurt onder meer af van het draagvlak in de omgeving. Beleggers en analisten zullen Schiphol aanspreken op zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid om daarmee het draagvlak en de toekomstige groeimogelijkheden veilig te stellen. Een beursnotering is een extra prikkel voor Schiphol om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Ook daarom heeft mijn fractie een sterke voorkeur voor een beursgang boven onderhandse plaatsing. Ik zou graag het commentaar van het kabinet hierop horen.

Er is al gevraagd naar de positie van de gemeente Amsterdam. Omdat de statuten moeten worden aangepast, kan de gemeente Amsterdam de facto de privatisering blokkeren. De regering schrijft dat zij verwacht dat zij hierover met de gemeente tot overstemming zal komen. Waar is die verwachting op gestoeld? Mocht het Rijk met 76% van de aandelen toch worden gegijzeld door een aandeelhouder met maar 21%, wat gaat de regering dan doen?

Ik sluit mij aan bij de gemaakte opmerkingen over de salarissen. Mijn fractie ziet niet graag dat de bestuurders van Schiphol er financieel beter van worden als direct gevolg van deze privatisering. Ook ik stel een reactie van het kabinet op dit punt op prijs.

Elke keer als het gaat om het symbool van onze nationale trots, speelt natuurlijk ons Oranjegevoel een grote rol. Wij hebben met ons allen als relatief klein land een internationaal goed aangeschreven, grote luchthaven opgebouwd, waar veel mensen hun boterham verdienen. Zo'n diamant verkwanselt je natuurlijk niet zo maar. De VVD-fractie is trots op het tafelzilver, maar het moet af en toe wel worden opgepoetst, want anders vergaat de glans. Met andere woorden: wij moeten ervoor oppassen dat het Oranjegevoel ons belemmert om de tijdgeest goed te verstaan.

Ik heb al het voorbeeld gegeven van de wijze waarop het bij de KLM is gelopen. Daarbij klampte de politiek zich met de vingertoppen vast aan een rots van misplaatst conservatisme.

De positie van Schiphol verandert: de internationale concurrentie neemt toe, evenals de druk op Schiphol om publiekelijk verantwoording af te

leggen over de activiteiten. Buitenlandse luchthavens zijn al geprivatiseerd, zijn daarmee bezig of gaan dat doen. Op al die ontwikkelingen moeten wij inspelen. Spelers in de luchtvaartmarkt hebben een volle gereedschapskist nodig om al die uitdagingen het hoofd te kunnen bieden. Datzelfde geldt trouwens ook voor de overheid. De gereedschapskist van de overheid wordt niet alleen voller, maar het wordt ook duidelijker wat er wel en niet in zit.

Ik concludeer dat de VVD-fractie met de Raad voor Verkeer en Waterstaat van mening is dat een minderheidsprivatisering van Schiphol onder het voorgestelde wettelijke regime op dit moment een verantwoorde keuze is. Wat mij betreft, gaan wij niet wachten op uitkomsten van verdere onderzoeken. Er is in deze Kamer een meerderheid voor privatisering; die beslissing kunnen wij dus gewoon nemen. Het kabinet kan later in overleg met de Kamer aangeven op welke wijze en wanneer het dat precies gaat doen.

De heer **Haverkamp** (CDA): De visie op het volksaandeel vind ik interessant, zeker nu u aangeeft dat het Oranjegevoel ons niet mag belemmeren. U vraagt de regering om een onderzoek, maar ik neem aan dat u zelf ook hebt nagedacht over de uitwerking bij een beursnotering. Gebeurt dat volgens u op een bepaald niveau van postcodes of krijgt men een korting? U hebt bovendien aangegeven dat een beurskoers een juiste thermometer zal zijn. Waarschijnlijk zal een aantal grote institutionele partijen aandelen Schiphol gaan kopen. Dat zal u met mij eens zijn. Het zal gaan om een relatief klein deel particuliere beleggers. De koers komt tot stand door vraag en aanbod. Een relatief klein aantal partijen dat aandelen gaat verkopen, zal ervoor zorgen dat de koers relatief hard op- en neergaat. Dit is dan toch geen waardevolle afspiegeling?

Hoe ziet u dus het volksaandeel en hoe ziet u de koersontwikkeling, wanneer er een klein percentage wordt weggezet voor particuliere beleggers?

De heer **De Krom** (VVD): Bij de KPN is indertijd een korting gegeven op de uitgifte van aandelen voor private, kleine beleggers. Ik kan mij voorstellen dat deze optie nu ook ingezet wordt. Het lijkt mij ingewik-

De Krom

keld om dit op postcodeniveau te doen, omdat er dan gediscrimineerd wordt. Deze optie lijkt mij dus niet mogelijk. Vandaar mijn vraag aan het kabinet om de opties in kaart te brengen. In ieder geval stel ik het zeer op prijs, als kleine, private beleggers de mogelijkheid krijgen om van het aandeel Schiphol te profiteren.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De heren Slob en Van der Ham hebben laten weten, niet aan dit debat mee te kunnen doen wegens verplichtingen elders in dit huis.

Ik stel voor, dit debat morgenochtend om 10.15 uur voort te zetten.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 16.00 uur tot 16.15 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel:
- **Wijziging van de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs in verband met de bevordering van actief burgerschap en sociale integratie en van de Wet op het primair onderwijs in verband met het bieden van meer ruimte voor het invullen van expressie-activiteiten en het invoeren van de mogelijkheid dat het onderwijs mede de Duitse of Franse taal omvat (29959).**

(Zie vergadering van 16 juni 2005.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

Minister **Van der Hoeven**: Mijnheer de voorzitter. Wij bespreken, in de woorden van de heer Slob, het afgeslankte wetsvoorstel van de regering, dat na de laatste nota van wijziging kortweg het wetsvoorstel Frans en Duits kan worden genoemd. Na het debat van de vorige week hoef ik niet uit te leggen dat het niet om redenen van minder belang of minder urgentie is dat de Kamer een nota van wijziging heeft gekregen, om actief burgerschap en sociale integratie uit het voorstel te

schrappen. Wij hebben dat in goed overleg met elkaar gedaan. Door het opnemen daarvan in het initiatiefvoorstel van mevrouw Hamer c.s. is dit onderwerp goed geland, zeker na de stemming van gisteren.

Wat overblijft, is meer ruimte voor de eigen invulling van de expressievakken en ruimte voor scholen om Frans en/of Duits aan te bieden. Daarvoor moet de wet worden gewijzigd.

Ik begin met meer ruimte voor een eigen invulling van de expressievakken. Uit de inbreng van de Kamer heb ik begrepen dat velen het met mij eens zijn dat dit belangrijk is. Met de wetswijziging willen wij scholen de ruimte geven om een eigen invulling te kiezen en variatie in hun aanbod te bieden, zodanig dat dit past binnen de visie van de school. De heer Van Bommel, die er nu niet is, maar wel aan de eerste termijn heeft deelgenomen, heeft aarzelingen over het bieden van meer ruimte voor de expressievakken. Hij denkt dat de scholen zich noodgedwongen zullen beperken tot goedkope activiteiten. Ik deel die mening niet. Bovendien, goedkoop is nog niet hetzelfde als van onvoldoende kwaliteit. Dat zou betekenen dat bijvoorbeeld het maken van houtskoolportretten, dat materieel gezien verdraaid goedkoop is, kwalitatief onder de maat zou zijn. Ik weet zeker dat de heer Van Bommel noch mevrouw Vergeer dat heeft bedoeld.

Mevrouw **Vergeer** (SP): Wij kunnen natuurlijk niet in de toekomst kijken. De minister geeft een heel mooi voorbeeld hoe je met weinig middelen iets moois kunt maken. Een feit blijft echter dat de ene school rijker is dan de andere. Het kan ook aan de ouderbijdrage liggen. Het kan allerlei oorzaken hebben. Het gevaar bestaat dat men zich genoodzaakt ziet geld te investeren in zaken die meer op het cognitieve vlak liggen en minder in de expressievakken. Hoe gaat de minister dat monitoren? Laten wij niet proberen iets te voorspellen, want dat is een beetje koffiedik kijken. Het zou echter zo kunnen gaan.

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb morgen een overleg over administratieve lasten, niet met de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, maar met de vaste

commissie voor Binnenlandse Zaken. In dat overleg komt aan de orde dat wij alles op alles moeten zetten om geen extra administratieve lasten te veroorzaken voor het onderwijs. Daarom ga ik dit soort dingen niet monitoren. Mevrouw Vergeer weet ook dat ik wel aan de inspectie ga vragen om er in het kader van het normale toezicht op toe te zien dat de kerndoelen worden gehaald. Hoe die kerndoelen worden gehaald is aan de school. De school bepaalt dat. Die maakt een eigen keuze. Verschillen tussen scholen waren er, zijn er en blijven er. Ook nu zijn er scholen die hun muzikles invullen met een bezoek aan de opera of het zelf maken van instrumenten. Er zijn ook scholen die andere keuzes maken. Met andere woorden, laat het aan de scholen over. Wij zien via de inspectie erop toe of zij de kerndoelen halen. De Kamer wordt daar jaarlijks over geïnformeerd, in het onderwijsjaarverslag.

Mevrouw **Vergeer** (SP): Vindt de minister dat de ouders via de ouderbijdrage moeten bijspringen als niet de kwaliteit geboden kan worden die de ouders eigenlijk wensen?

Minister **Van der Hoeven**: De bekostiging van het onderwijs, ook van de expressievakken, is in de ogen van mevrouw Vergeer sober en onvoldoende en in mijn ogen sober en voldoende. Wat verder aan extra bijdragen wordt gevraagd aan de ouders, is aan de school. Wij hebben met elkaar afgesproken dat daarover een convenant zou worden gesloten tussen de verschillende besturen-organisaties. Dat is gebeurd. Over het verloop ervan houd ik de Kamer op de hoogte.

Mevrouw **Vergeer** (SP): Ik concludeer toch dat de ouders van de kinderen van sommige scholen wat rijker zijn en daardoor meer kwaliteit kunnen bieden dan andere scholen. Dat vind ik erg jammer.

Minister **Van der Hoeven**: Nee, dat is een veronderstelling die absoluut onjuist is. Kwaliteit wordt gemaakt door degene die voor de klas staat, door degene op de werkvloer: die maakt de kwaliteit van het onderwijs. Mevrouw Vergeer weet net zo goed als ik dat dit soms te maken heeft met geld – daarom is de bekostiging sober maar voldoende – maar dat