

95ste vergadering

Donderdag 23 juni 2005

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van der Laan

Tegenwoordig zijn 111 leden, te weten:

Van Aartsen, Adelmund, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Azough, Balemans, Van Beek, Blok, Van Bochove, Boelhouwer, Brinkel, Bruls, Buijs, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Depla, Van Dijk, Dijkma, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteyn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egenschot, Eski, Van Fessem, Fierens, Geluk, Van Gent, Gerkens, De Haan, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerck, Van Heemst, Hessels, Van Heteren, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Joldersma, Jonker, Kant, Karimi, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Kruijzen, Van der Laan, Lambrechts, Leerdam, Van Lith, Luchtenveld, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Nijs, Noormanden Uyl, Omtzigt, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Roefs, Samsom, Schippers, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Szabó, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Tonkens, Varela, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Vergeer, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en de heer Zalm, vice-minister-president, minister van Financiën, de heer Brinkhorst, vice-minister-president, minister van Economische Zaken, mevrouw Verdonk, minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en

Waterstaat, en mevrouw Ross-van Dorp, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.



De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Van Oerle-van der Horst en Koomen wegens bezigheden elders;

Atsma, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet educatie en beroepsonderwijs om meer ruimte te scheppen voor samenwerking tussen in die wetten geregelde onderwijsinstellingen (30068);**
- **het wetsvoorstel Uitvoering van verordening (EG) Nr. 805/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 tot invoering van een Europese executoriale titel voor niet-betwiste schuldverordeningen (Pb EU L 143) (Uitvoeringswet verordening Europese executoriale titel) (30069).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de brief van het Presidium over een onderzoek naar parlementaire betrokkenheid bij uitzending van Nederlandse militairen in het kader van de NATO Response Force (30162).**

De **voorzitter**: Ik stel voor, te besluiten conform het in deze brief gedane voorstel.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 22 juni 2005.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.



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

Voorzitter. Het is goed dat nu eindelijk in plenaire setting wordt gesproken over de privatisering van Schiphol. De heer Duyvendak vroeg gisteren of wij daar niet te vroeg mee kwamen en of wij niet beter hadden kunnen wachten op bijvoorbeeld de evaluatie van de mainport. Zoals u weet heeft mevrouw Van Rooy van het CDA in 1995 een motie ingediend om het kabinet te bewegen snel tot privatisering over te gaan. Deze motie is door een meerderheid van de Kamer aangenomen. In 2002 heeft mevrouw Netelenbos het desbetreffende wetsvoorstel in 2001 aan de

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Kamer voorgelegd. Toen moest al worden gewacht op onder andere het onderzoek van een Schiphol in zee. Ik dacht dat zelfs de heer Rosenmöller zich in verkiezingstijd nog zeer actief heeft betoond voor privatisering, omdat hij toch echt vond dat de overheid niet tegelijkertijd regelgever, toezichthouder en aandeelhouder kon zijn. In ieder geval is bij het aantreden van het eerste kabinet-Balkenende in 2002 besloten om nog even pas op de plaats te maken. De gedachten over privatisering waren op dat moment anders dan in het verleden. Men wilde toen nog eens extra bekijken of die publieke belangen wel goed waren geborgd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is juist dat de GroenLinks-fractie in de periode van Paars II heeft gespeeld met de optie van privatisering, maar het congres heeft besloten om in het verkiezingsprogramma 2002 op te nemen dat Schiphol niet moest worden geprivatiseerd. Vanaf dat moment is dat ook geen optie van de GroenLinks-fractie meer geweest. Dat kan dus op die manier ook niet voor Paul Rosenmöller in de verkiezingstijd aan de orde zijn geweest!

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het maakt eigenlijk ook niet uit, want er ligt nu een ander voorstel dan in 2001. Het kabinet heeft opnieuw gekeken naar de publieke belangen om te voorkomen dat misbruik kan worden gemaakt van de machtspositie van Schiphol, om de continuïteit van de luchthaven voldoende te kunnen borgen. Daar is uitgebreid onderzoek naar gedaan waar de ministeries van Financiën, van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat, maar ook de NMa zich intensief mee hebben bemoeid. Dat heeft geleid tot een nieuw pakket van regelgeving. Wat mij betreft, is nu dan ook het moment aangebroken om dit dossier af te ronden en een besluit te nemen.

Uiteraard wil ik daarvoor graag ingaan op vragen die verleden week en gisteren zijn gesteld. Diverse fracties hebben nog eens gevraagd naar het waarom van de privatisering, waarbij vooral werd verwezen naar de voordelen voor Schiphol, zoals meer ruimte voor investeringen in het buitenland. Ik wil graag nog

een keer onze argumenten voor privatisering op een rijtje zetten.

In de eerste plaats vinden wij het aandeelhouderschap geen effectief instrument voor beleidsmatige sturing van Schiphol. Collega Zalm zal daar straks uitvoerig op ingaan. Door wet- en regelgeving kun je de sturing verrichten die noodzakelijk en wenselijk is. In de situatie van aandeelhouderschap is die sturing zeer beperkt.

Een tweede punt is de ontvlechting van de rollen van de overheid als aandeelhouder, regelgever en toezichthouder. Dit is een leidend element. Voor de overheid is dit het motief geweest om over te gaan tot aandelenvervreemding. De vervreemding van die overheidsaandelen biedt Schiphol grotere mogelijkheden op de kapitaalmarkt. Schiphol kan overigens nu ook reeds op die markt lenen. De mogelijkheden worden groter omdat Schiphol kan meedoen met uitgifte van aandelen of converteerbare obligaties. Schiphol verkrijgt daarmee de mogelijkheden van andere spelers op de markt, zoals Londen en Frankfurt.

De andere grote luchthavens zijn inmiddels beursgenoteerd, zoals Londen, Frankfurt, Wenen, Kopenhagen en straks Parijs, of zijn deels onderhands in private handen geplaatst, zoals Brussel, Rome en Düsseldorf. Het is voor ons van belang dat Schiphol mee kan met deze trend. De internationalisering laat immers een steeds grotere concurrentie zien tussen de hubs in Europa. Daarvoor is het van belang dat Schiphol de vrijheid en de mogelijkheid heeft om mee te doen. Luchthavens zoals Londen en Frankfurt hebben de mogelijkheid van uitgifte van aandelen of converteerbare obligaties gebruikt voor uitbreiding en verbetering van de eigen luchthaven. Die elementen gunnen wij Schiphol ook. Het gaat in feite om een nevenopbrengst van de aandelenverkoop.

Veel partijen in de Kamer vinden privatisering interessant, maar denken dat gewacht moet worden op de mainportdiscussie. Moeten wij niet eerst weten wat die discussie oplevert of moeten wij zelfs niet de evaluatie van Schiphol afwachten voordat wij gaan privatiseren? Ik ben blij dat iedereen het belang van de mainport deelt. Zowel in de Nota ruimte als de Nota mobiliteit heeft het kabinet aangegeven te sturen op

de mainport. Wij zullen ervoor zorgen dat de overheid beide mainports, Rotterdam en Schiphol, zo goed mogelijk zal steunen. De opdracht van het mainportonderzoek van 2003 richt zich dan ook niet zozeer op de vraag of het een goede mainport zal zijn en welke criteria daaraan gesteld worden. Het onderzoek richt zich op de volgende drie punten, die overigens reeds in 2003 aan de Kamer zijn meegedeeld. Wat is precies het economische effect van de mainport voor de regio? Wat zijn de kansen voor en bedreigingen van de mainport? Voor mij is het van groot belang om te weten wat de minimale kritische massa van de mainport moet zijn. Wat kan de overheid daarnaast doen om de mainport te stimuleren? Het succes van Schiphol als mainport is niet alleen van de overheid afhankelijk. Het is het resultaat van een samenspel van partijen, zoals de luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven, de luchtverkeersleiding en de overheid. De mainportvisie zal zich vooral richten op het laatste. Ik zeg dat expliciet omdat wij Schiphol daarop hebben beoordeeld. Ik kom daarop zo terug.

De rol van de luchthaven in de mainportdiscussie is het leveren van goede infrastructurele voorzieningen. De rol van de KLM is het leveren van een netwerk. De heer Duivesteyn zegt eerst de criteria van de mainport te moeten weten om te kunnen sturen, bijvoorbeeld het aantal internationale bestemmingen. Dan gaat het echter niet om Schiphol, maar om de luchtvaartmaatschappijen. Bij de fusie van KLM en Air France zijn daarvoor garanties gevraagd.

Volgens de Raad voor Verkeer en Waterstaat kunnen in de overheidsregelgeving nooit alle elementen van de mainport vastgelegd worden. Er zijn immers ook andere spelers. Wij kunnen wel alle elementen regelen die voor ons van belang zijn en die het publiek belang borgen. Schiphol heeft daarbij een rol. Bij het pakket van regelgeving voor Schiphol is specifiek gekeken naar de rol van Schiphol, namelijk het leveren van goede infrastructurele voorzieningen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Een mainport is slechts een pr-begrip dat ooit succesvol in de markt is gezet. Bij een hub kunnen wij ons iets voorstellen. Straks komen er allerlei vragen op het kabinet af.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Singapore Airlines wilde ruimte op Schiphol, wat door KLM en Air France is geblokkeerd. Wij zien nu dat goedkope maatschappijen meer ruimte willen. Hoeveel ruimte krijgen zij? Het antwoord op deze vragen is van belang voor Nederland. Wie besluit of Singapore Airlines wel of niet naar Schiphol mag komen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat beslist de overheid. De overheid bepaalt namelijk wie de slots krijgt en hoe de landingsrechten worden verdeeld. Beide zaken worden niet door Schiphol bepaald. Dat zal in de toekomst zo blijven. Het is dus de overheid geweest die besloten heeft om Singapore Airlines een gedeeltelijke en geen volledige uitbreiding te geven. Dat hebben wij gedaan met het oog op de positie van de KLM. Tijdens de fusie is namelijk gesteld dat de KLM zo'n belangrijke speler is voor Nederland dat in ieder geval het netwerk van de KLM goed moet worden gefaciliteerd. Verder zijn wij veel meer geïnteresseerd in een kwalitatieve dan een kwantitatieve stijging van het aantal vluchten. Samenhangende netwerken zijn namelijk veel interessanter dan een groot aantal netwerken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Een andere vraag waarop een antwoord gegeven zal moeten worden, is de vraag of je wel of niet een pier bouwt voor de goedkope maatschappijen. Al dit soort vragen moet voor een deel nog beantwoord worden in de mainportvisie van de regering. Het antwoord op deze vragen bepaalt echter wel de waarde van de aandelen. Hierdoor wordt bepaald hoe hoog het rendement zal zijn, net zoals de evaluatie van de Schipholwet de milieuruimte zal bepalen. Overigens hoop ik natuurlijk dat die wat kleiner wordt. Wat gaat het ABP betalen als de heer Haverkamp zijn zin krijgt? Dat weten wij nu nog helemaal niet.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U zegt vandaag dat de milieuruimte wat kleiner wordt, maar gisteren was dat nog anders. Ik moest gisteren dan ook glimlachen toen u zei dat er in de toekomst misschien wel meer milieuruimte nodig is. Ik dacht toen: Goh, de heer Duyvendak loopt eens voor de troepen uit.

Mij maakt het op dit moment niet uit hoe het antwoord op die vragen zal luiden. Het is duidelijk welke elementen, die op het bordje van Schiphol liggen, nodig zijn om het publieke belang te borgen. Dat is namelijk het leveren van goede infrastructurele voorzieningen. Daarvoor zijn vier publieke belangen gedefinieerd, namelijk de continuïteit van de luchthaven, het voorkomen van misbruik van een monopoliepositie, het regelen van de toegang en milieuactiviteiten. De milieuactiviteiten liggen vast in de wet waarin de milieugrenzen zijn afgebakend. De toegang tot de luchthaven is geborgd via de verdeling van de slots en de landingsrechten. De landingsrechten worden nu door de nationale overheid verdeeld. In de toekomst zal Europa dat echter gaan doen. De slots worden verdeeld door een onafhankelijke coördinator.

Twee elementen waren onvoldoende geregeld. Dat is ten eerste het garanderen van de continuïteit van de luchthaven en van de investeringen in de luchthavenactiviteiten. Men moet immers niet alleen investeren in het winkelareaal. Ten tweede is dat het voorkomen van een monopoliepositie. De luchtvaartmaatschappijen mogen natuurlijk geen te hoge prijzen worden opgelegd om de winst op te schroeven. Deze elementen waren dus onvoldoende geregeld en dat is de reden dat daarvoor expliciete regelgeving is ontwikkeld. De rol van de onderneming Schiphol en de publieke belangen zijn volgens mij nu duidelijk vastgelegd. De rollen van de andere partijen kunnen niet in deze wet worden opgenomen, omdat deze wet daar niet over gaat.

Als overigens uit de mainportdiscussie de conclusie moet worden getrokken dat wij een bepaald publiek belang niet hebben onderkend, hebben wij te allen tijde de mogelijkheid om dat publieke belang in regelgeving vast te leggen. Je stuurt immers met regelgeving en niet met aandelen.

Voorzitter. Voor de borging van de continuïteit van de luchthaven introduceren wij in deze regelgeving het volgende pakket: een exploitatievergunning, bevoegdheden voor de minister van Verkeer en Waterstaat tot het geven van aanwijzingen en het intrekken van vergunningen, monitoring en toezicht op de investeringen en de overdracht van

grond onder de luchthaven door de NV Luchthaven Schiphol aan de staat. In de wet is vastgelegd dat de exploitant ervoor zorg moet dragen dat het aanbod van essentiële luchtvaartvoorzieningen voor een goede luchthaven wordt gerealiseerd. De mainportdefinitie is overigens opgenomen in de wet.

Diverse fracties, waaronder de fractie van de PvdA, hebben gesproken over het belang van indicatoren. Dat is terecht, mits het indicatoren betreft die Schiphol kan beïnvloeden. Dat is de reden dat in de AMvB capaciteitsindicatoren zijn beschreven die essentieel zijn voor de luchthavendiensten. Bij die capaciteitsindicatoren moet gedacht worden aan het banenstelsel, de vliegtuigopstelplaatsen, de terminals, de pier en de bagageafhandeling. Op basis hiervan kunnen wij zien of Schiphol voldoende investeert in deze zaken. Via het sanctie-instrumentarium kunnen wij eventueel invloed uitoefenen op de exploitatievergunning. Wij kunnen niet de gehele mainportstatus bewaken, omdat de overheid bijvoorbeeld niet kan bepalen op welke bestemmingen er wordt gevlogen. Dat is aan de private bedrijven. Wij kunnen natuurlijk wel proberen, hierover goede afspraken te maken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Heeft de staatssecretaris voor de prestatie-indicatoren een soort benchmark met andere luchthavens opgesteld?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben gekeken hoe dit op andere plekken wordt aangepakt. Overigens worden op andere luchthavens ook sectorspecifieke eisen gesteld bij privatisering of bij gedeeltelijke aandelenvervreemdingen, maar vaak minder vergaand dan bij ons. Wij zullen steeds blijven benchmarken, want de overheid moet ergens aan kunnen afmeten of zij de juiste eisen stelt.

Het lijkt mij niet zinvol om met de discussie te wachten tot de mainportvisie er is, want zaken zoals bestemmingen worden hierin niet geregeld. Ook zaken die te maken hebben met extra investeringen van de overheid in bijvoorbeeld toegangswegen, worden niet geregeld bij de aandelenverkoop en bij de vervanging van het pakket aan regelgeving. Het pakket aan

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

regelgeving is heel duidelijk gericht op de rol van Schiphol en op de wijze waarop de overheid het publiek belang wil waarborgen. Het lijkt mij dus niet nodig om op de mainportvisie of de evaluatie te wachten. Daaruit kunnen geen elementen voortkomen die ons voor een probleem stellen, want alles wat wij nu niet kunnen overzien, kan altijd nog in wet- en regelgeving worden opgenomen.

Ik kom bij het intrekken van de exploitatievergunning. Sommigen zeggen dat ik het leuk heb bedacht om de continuïteit te waarborgen door het intrekken van de exploitatievergunning. Anderen, zoals de PvdA-fractie, hebben twijfels geuit over de effectiviteit en de handhaafbaarheid van dit sanctie-instrumentarium. De heer Duivesteijn heeft gezegd dat wij de vergunning van een coffeeshop al niet kunnen intrekken, laat staan van Schiphol. Ook de Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft hierbij vraagtekens gezet. Er zijn ook vraagtekens gezet bij de grondoverdrachten, met als argument dat de grond immers al van de overheid is.

Over de effectiviteit van het intrekken van de exploitatievergunning en de grondoverdracht komen twee vragen nadrukkelijk naar voren. Zijn alle instrumenten ingezet om te voorkomen dat de exploitatievergunning moet worden ingetrokken? Is alles geregeld om de exploitatievergunning te kunnen intrekken? Het kabinet ziet het intrekken van de vergunning als een ultimatum remedium. Het gaat er natuurlijk om, die situatie te voorkomen. Daartoe hebben wij een uitgebreid pakket geïntroduceerd. Ten eerste kunnen wij aanwijzingen geven. Ten tweede kunnen die met bestuursdwang of last met dwangsom worden afgedwongen. Juist het voorkomen van intrekking is door het kabinet aangescherpt: de tussentijdse regels zijn toegevoegd nadat het wetsvoorstel naar de Kamer was gestuurd. Dit heeft ook geleid tot een aanscherping van de wijze en de frequentie van de monitoring. Inmiddels zijn capaciteitsindicatoren en rapportageverplichtingen opgenomen. De luchthavenexploitant moet zich aan de hand daarvan verantwoorden. Op die manier is informatie tijdig voorhanden en kan tijdig worden bijgestuurd als het echt nodig is.

Doordat de Staat het juridisch eigendom van de grond verkrijgt, kan intrekking van de exploitatievergunning effectief zijn. Uiteindelijk moet er een laatste instrument zijn. Er zijn afspraken gemaakt over de compensatie. De NVLS wordt gecompenseerd voor de waarde van de onroerende goederen. Daarin is nu reeds voorzien door overeenkomsten. Zo kan hierover later geen onenigheid ontstaan en kan een en ander snel worden afgehandeld. De Raad van State heeft gezegd dat wij het zo moeten laten en het niet verder moeten uitwerken, omdat het dan te gedetailleerd wordt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Is in die afspraken voor compensatie een formule opgenomen? Als de staatssecretaris de exploitatievergunning intrekt, is er waarschijnlijk heel veel aan de hand op Schiphol. Ik kan mij voorstellen dat de waarde dan anders is dan nu het geval is. Wordt er rekening mee gehouden dat als er straks door mismanagement een soort Lelystad in de Haarlemmermeer ligt, er een andere vergoeding hoeft te worden betaald dan voor de luchthaven in haar huidige staat?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als er sprake is van mismanagement, dan ligt de waarde lager en hoeven wij ook minder te compenseren. De directie zou zichzelf daarmee in de voet schieten. Dat is misschien een mooie prikkel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is fijn dat dit is geregeld. Ik wilde dat even helder hebben.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De PvdA-fractie heeft gezegd dat de grondoverdracht een sigaar uit eigen doos is, omdat de staat het eigendom van de grond al heeft via het aandeelhouderschap. De staat heeft niet het eigendom van de grond, maar is slechts medeaandeelhouder van de vennootschap die het eigendom van de grond heeft. De staat kan de grond niet terugnemen van de NV zonder dat hij wegens onteigening schadeplichtig is. Ons voorstel houdt in dat Schiphol akkoord gaat met de overdracht van het juridisch eigendom tegen € 0 op voorwaarde van erfpacht met een canon van € 0. Dat lijkt mij een veel betere deal dan

de onteigeningsvariant. Als de sanctie van intrekking van de vergunning onverhoopt moet worden toegepast, dan kan ook het economische eigendom door intrekking van de vergunning terstond naar de staat overgaan.

Er is gevraagd waarom ik het niet met een concessie doe in plaats van met een exploitatievergunning, bijvoorbeeld een tijdelijke concessie aangezien ik hiermee eigenlijk een eeuwigdurende concessie geef. Een concessie heeft als doel om een afwezige prikkel van concurrentie te introduceren. Bij verschillende deelmarkten van Schiphol is er wel degelijk concurrentie, zoals bij de transferreizigers. Dit zijn allemaal charterreizigers die niet per se via Schiphol hoeven te komen. Zij kunnen ook ergens anders overstappen en dat maakt Schiphol nu juist zo concurrentiegevoelig. De reizigers kunnen kiezen tussen vliegtuig en hogesnelheidstrein. Vrachtcharters hebben de keuzemogelijkheid tussen bijna alle buurlanden. Om die extra prikkel te geven aan de onderneming, zou je misschien een kortetermijnconcessie kunnen invoeren voor vijf jaar. Dat is echter onverstandig omdat die prikkels er al zijn.

Stel dat je het wél zou doen, dan is dat niet wenselijk omdat je bij Schiphol te maken hebt met enorme infrastructurele investeringen die een zeer lange economische levensduur hebben. Je zou dan ook dezelfde discussie krijgen als bij de NS over de afkoop van de spullen indien de concessie in 2015 zou vervallen. Met de gekozen opzet probeert het kabinet de continuïteit van de luchthaven te bevorderen en te voorkomen dat er iedere paar jaar voor het verloop van de concessie een discussie ontstaat over de vraag of er nog wel moet worden geïnvesteerd in de luchthaven, omdat men het misschien nooit meer terugkrijgt. Een concessie regelt overigens ook niet alle problematiek die je kunt hebben rond verwaarlozing of beperking van de investeringen. Wet- en regelgeving doet dat wel, omdat wij daarin precies onze eisen kunnen opnemen. Concessies kun je ook zeer gedetailleerd maken, maar dat is een lastiger manier om direct te kunnen sturen.

De volgende vraag was waarom ik het niet splits in een publiek luchtvaartdeel en een privaat niet-luchtvaartdeel, dus wel de

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

winkeltjes en niet de banen zoals in de VS. Het succes van Schiphol is nu juist het concept "Airport City", namelijk verschillende activiteiten binnen één onderneming. Zowel de luchtvaartactiviteiten als de niet-luchtvaartactiviteiten maken gebruik van de terminal. Splitsing zou een zeer lastige operationele afstemming tussen beide ondernemingen teweeg brengen. De overheid zou bovendien als aandeelhouder van de minder renderende publieke luchtvaartactiviteiten naar mijn verwachting opdraaien voor heel grote kapitaalinvesteringen. Zoals bekend, is vervoer altijd minder aantrekkelijk dan het andere deel. Het kabinet kiest er dus voor om een administratieve scheiding te maken tussen beide, maar geen splitsing aan te brengen. Wij willen de efficiency niet in gevaar brengen door het geïntegreerde bedrijf onnodig te doorkruisen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik snap de opmerkingen met betrekking tot infrastructuur niet. Op dit moment is er een scheiding tussen aviation en non-aviation. De infrastructuur zit in aviation en men mag daar een gegarandeerd rendement van zoveel procent op maken. Een van onze kritiekpunten is dat er geen kruisbestuiving plaatsvindt uit de winst van de winkeltjes richting de infrastructuur. De opmerking van de staatssecretaris dat de staat verlies zou lijden op infrastructuur klopt volgens mij niet.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is wel een bijdrage mogelijk als wij het systeem single till/dual till bespreken. Het is wel mogelijk, maar het is geen verplichting zoals in de andere modellen. Ik kom zo nog terug op het rendement, want dat maakt het aantrekkelijk om wel een vrijwillige bijdrage te hebben.

Het is het belangrijkste dat er bij Schiphol sprake is van een one-terminalconcept, dus niet alleen van een concept "Airport City". Er is één terminal waarin alle luchtvaartmaatschappijen zitten. Dat is een verschil met de Verenigde Staten waar luchtvaartmaatschappijen vaak eigen terminals hebben. Ook daarom gaan wij niet over tot deze specifieke scheiding. Wij zijn uiteraard ook nog steeds van mening dat er niet via aandelen op de banen en het

luchtvaartgerelateerde deel moet worden gestuurd, maar dat dit via wet- en regelgeving moet gebeuren.

De CDA-fractie heeft gevraagd waarom er is gekozen voor een dual-tillsysteem in plaats van voor middle till of single till. Voor de sectorspecifieke regulering die wij hebben gekozen, is aansluiting gezocht bij de criteria van de Mededingingswet. In de Mededingingswet staat dat er voor moet worden gezorgd dat de afzonderlijke relevante markten worden onderscheiden, dus dat luchtvaart en niet-luchtvaart administratief worden gescheiden. De regulering moet zich met name richten op markten met een economische marktmacht, dus de luchtvaartactiviteiten. De regelgeving is erop gericht om misbruik van de machtspositie in het luchtvaartgedeelte te voorkomen en tegen te gaan. Daarom hebben wij een maximumrendement gezet op aviationactiviteiten. Een stijging van de tarieven kan worden tegengegaan doordat er een maximum op de winst zit.

Het kan ook op een andere manier worden geregeld. Er kan worden gekozen voor een opgelegde bijdrage van de niet-luchtvaartactiviteiten, zoals bij een single till of een middle till mogelijk is. Daar zit echter een paar forse nadelen aan. Bij het toepassen van het single-tillprincipe worden ook impliciet de commerciële niet-luchtvaartactiviteiten mee-gereguleerd. Het toegestane maximumrendement zou ook hiervoor gelden. Het kabinet heeft niet gekozen voor een verplichte bijdrage van de commerciële niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten omdat die bijdrage de gewenste investeringsprikkel zou aantasten. Als mensen weten dat de winst van hun winkeltje verplicht moet gaan naar potentiële investeringen, is het mogelijk dat zij minder gaan investeren. In het huidige systeem wordt door de wetgever een vrijwillige bijdrage toegestaan. Dat leidt ertoe dat mensen graag willen investeren in de luchtvaartgerelateerde activiteiten omdat dit goed is voor hun winkeltjes. Het werkt averechts om mensen af te straffen omdat hun winkeltje het goed doet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het kabinet refereert vaak naar de

situatie op Heathrow. Heathrow kent juist een single-tillsysteem. De nadelen die u schetst, zouden dus daar van toepassing moeten zijn. Een van de voordelen van de beursgang die u noemt, is dat Heathrow de mogelijkheid heeft gehad om geld te genereren om te investeren in het concept "Airport City". Ik denk dat uw verhaal niet helemaal klopt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn verhaal klopt wel helemaal. Er kan worden gekozen voor twee verschillende systemen. Als een verplichte afdracht van de niet-luchtvaartactiviteiten naar de luchtvaartactiviteiten wordt ingevoerd om de investeringen te kunnen bekostigen, zal de wens tot investeren minder worden omdat geld van het ene deel naar het andere moet worden overgeheveld. Als er een vrijwillige bijdrage wordt ingevoerd, zoals in ons model is toegestaan, zal er eerder worden geïnvesteerd. Het is aantrekkelijk om in de luchthavengerelateerde activiteiten te investeren omdat daardoor meer winst kan worden gemaakt in de niet-luchthavengerelateerde activiteiten. Het vastleggen van een maximumrendement voor de luchtvaartgerelateerde activiteiten kan leiden tot vrijwillige bijdrages vanuit de niet-luchthavengerelateerde activiteiten. Heathrow heeft een ander systeem, maar is ook zeer geïnteresseerd in het systeem dat wij hebben ontwikkeld en is hierover met ons in gesprek.

De heer **Haverkamp** (CDA): Laten wij ons beperken tot het systeem dat wij hier hebben en dat wij hopelijk kunnen exporteren vanwege alle zegeningen die het biedt. In het jaarverslag van Schiphol wordt heel duidelijk aangegeven dat de doelstelling is om tegen het maximale rendement op de aviationinvesteringen te gaan zitten. De vrijwillige prikkel die er zou kunnen zijn, haal ik niet uit dat jaarverslag. Ik volg uw redeneerlijn: als alles wat er met de winkeltjes wordt verdiend automatisch naar de infrastructuur gaat, is er geen enkele investering meer mogelijk bij de winkeltjes, omdat die behoefte er dan niet meer is. Als je nu echter een klein gedeelte daarvan afhaalt, mag men de rest van de investeringen in de winkeltjes houden. Men heeft dus

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

nog steeds een prikkel om in winkeltjes te investeren. Op die manier krijg je toch een subsidie voor wat wij belangrijk vinden, namelijk de infrastructuur.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij zijn ook op andere gebieden geen voorstander van verplichte kruislingse subsidiëring. Daar heb ik het dan wel over. Om die reden hebben wij juist het maximum rendement gerealiseerd bij de luchthavengerelateerde activiteiten. Op die manier wordt er een soort automatische prikkel ingebouwd om op basis van de niet-luchthavengerelateerde activiteiten te investeren in de luchthavengerelateerde activiteiten.

Er is ook een vraag gesteld over de middle till. Daarbij gaat het om een tussenvorm van single till en dual till. Dit is het meest ingewikkeld; daarbij moeten alle kosten worden berekend. Er zouden interne prijzen moeten worden gemaakt voor het gebruik dat de niet-luchtvaartactiviteiten maken van grond en opstallen van Schiphol. Je zou dan moeten berekenen welke prijzen er gelden voor het gebruik van de grond en de opstallen op het areaal van Schiphol. Dat is dus moeilijk om objectief vast te stellen. Het komt in ieder geval neer op een vergaande inmenging in de bedrijfsvoering en het leidt tot hoge administratieve lasten voor Schiphol en de toezichthouder. Het is in de praktijk ook niet echt voldoende beproefd. Mede daarom hebben wij niet voor dit systeem gekozen. Het effect op de financiële positie van Schiphol als geheel is ook heel moeilijk te voorspellen, als het middle till systeem wordt gehanteerd. Het dual till systeem ligt dus het dichtst bij de wens om niet tot kruislingse subsidiëring te komen en geen verplichting op te leggen, maar wel de vrijwillige bijdrage te prikkelen door middel van het maximum rendement, zoals wij dat hebben vastgelegd.

Er is gevraagd waarom wij dat wel willen doen, terwijl andere landen dat niet doen. Elk land heeft evenwel een vorm van sectorspecifieke regulering, soms in de vorm van price cap en soms in de vorm van het maximum rendement. Volgens ons is onze keus in deze situatie de beste. Ik geef zo aan waarom de price cap voor ons minder aantrekkelijk is.

Het CDA constateert ook dat er in het wetsvoorstel is gekozen voor kosten-plus en vraagt zich af waarom wij niet gekozen hebben voor efficiencyprikkel, zoals CPI minX. Bij de trein is er CPI plusX. Dit wordt ook op Heathrow toegepast. Er is geïnformeerd naar de reden om het normkostenmodel uit het convenant van de luchtvaartsector niet over te nemen. Allereerst is de situatie op de Londense luchthaven anders dan op Schiphol. Schiphol kent namelijk veel meer transferpassagiers, waardoor er veel meer concurrentiedruk is. Daarmee is eigenlijk al een efficiencyprikkel ingebouwd. Wij hebben geen natuurlijk achterland; dat is een van de grootste knelpunten. Wij zijn weliswaar de vierde luchthaven, maar de drie luchthavens voor ons hebben een natuurlijk achterland: zij krijgen allemaal mensen binnen die sowieso in dat land moeten zijn. Wij moeten het evenwel voor een groot deel hebben van de transferpassagiers. Schiphol kent dus van nature een prikkel tot efficiënt opereren.

In de wetgeving hebben wij extra prikkels ingebouwd om de efficiency te bereiken. Allereerst hebben wij Schiphol verplicht om jaarlijks de efficiencywinst aan te geven en die te bespreken met de gebruikers. De gebruikers kunnen desgewenst een klacht indienen bij de NMa, als zij vinden dat er te weinig uitgekomen is. De NMa kan die klacht onderzoeken, bijvoorbeeld via de benchmark-analyse.

Voorts mag Schiphol de efficiencywinst het eerste jaar zelf houden – dat is aantrekkelijk – en in de jaren daarna moet Schiphol die winst aan de gebruikers van de luchthaven teruggeven. Dat is dus een heel aantrekkelijk systeem.

De price-capregulering kent ook wel prikkels tot kostenefficiency, maar daar zitten ook weer nadelen aan. Ik noem een intensieve bemoeienis van de toezichthouder met de exploitatie van de luchthaven en hogere reguleringslasten. Wij moeten dan bijvoorbeeld een efficiencyfactor X vaststellen. Wij hebben gezien in de discussie met de NS hoe lastig dat is. Je moet dan namelijk een heel subjectieve factor vaststellen. Een te hoge X brengt het risico met zich dat het rendement onder druk komt te staan en daarmee de investeringen van de luchthaven. De gebruikers hebben weer niets aan een te lage X. Dat

systeem is dus ingewikkelder dan het systeem dat wij nu gerealiseerd hebben, zo is onze mening.

Waarom hebben wij in het convenant, dat overigens nooit is vastgesteld, niet het normkostenmodel overgenomen van de NV Luchthaven Schiphol en KLM, die hebben geprobeerd om dat wel in hun convenant op te nemen? Het is niet toetsbaar of er nu sprake is van een systematische over- of onderschatting van de kosten. Dat is het probleem met dit model. De NV Luchthaven Schiphol en KLM hebben samen iets opgesteld wat voor ons niet toetsbaar is. Het zou bovendien de NV Luchthaven Schiphol binnen vijf jaar prikkelen tot uitvoering van de dienstverlening. Daarmee kan zij grotere winst boeken. Ten slotte zal een eventueel gerealiseerd lager kostenniveau pas na die periode van vijf jaar aan de gebruikers ten gunste komen. Volgens ons systeem is dat al na een jaar het geval. Dat lijkt ons veel aantrekkelijker.

De heer **Haverkamp** (CDA): Begrijp ik goed dat u het niet goed vindt als de NV Luchthaven Schiphol en KLM, dus de sector, een systeem bedenken via welk zij met elkaar afspraken willen maken, omdat u zich er als overheid mee wilt kunnen bemoeien?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De sector heeft geen normkostenmodel opgesteld; dat hebben een luchtvaartmaatschappij en een luchthaven gedaan. Het is van belang om dat te weten. Aan de hand van het normkostenmodel kunnen wij niet toetsen of de kosten systematisch over- of onderschat worden. Daar kan lang over zijn gediscussieerd, maar dat kan het kabinet moeilijk zien. Het kabinet stelt dan ook voor dat de NV Luchthaven Schiphol jaarlijks aantoont wat de efficiency is geweest. De NV Luchthaven Schiphol moet dit aan de gebruikers uitleggen. Die kunnen daar een discussie over voeren en het eventueel bij de NMa aanbrengen. Dat doet men niet zo maar; alleen als men gereede twijfel heeft. Dit is een veel transparanter systeem. Het gaat namelijk uit van de gevoerde en de geplande acties en niet van een schatting van wat er in een periode van vijf jaar kan gebeuren. Die kan namelijk heel anders uitvallen. De winst kan in ieder geval nog vijf jaar lang bij

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Schiphol blijven. Dat is de reden; niet dat wij dagelijks mee willen toetsen. Wij hebben het andere model ook zo ingericht dat het met de gebruikers en via de NMa wordt afgehandeld. Vooral vanwege het gebrek aan transparantie in het andere model, kiest het kabinet voor dit model.

De CDA-fractie heeft gevraagd waarom regionale luchthavens als Eindhoven, Rotterdam en Lelystad niet in dit model en in de luchtvaart-activiteit van Schiphol worden opgenomen. Ik vraag mij af wat hiervan de voordelen zijn. Ik kan wel een heleboel nadelen noemen. Indien het de bedoeling is om de luchtvaartactiviteit van de locatie Schiphol en de regionale luchthavens samen te voegen, krijgen wij geen transparant beeld meer van de opbrengsten en kosten van de afzonderlijke luchthavens.

De heer **Haverkamp** (CDA): U zei dat u de mogelijkheid had om de toegang tot Schiphol via onder andere de slotcoördinator te regelen. Voorzover mijn informatie klopt, hebt u geluk gehad dat Singapore Airlines geen bezwaar heeft aangetekend tegen uw beslissing, want op dit moment is er één luchthavensysteem. Nederland heeft alleen Schiphol als internationale luchthaven, terwijl er in andere landen is gekozen voor één centrale luchthaven en een aantal satelliet-luchthavens. Kijk maar naar Londen en Parijs. Wij hebben al een discussie gevoerd over low cost carriers. Schiphol is de enige luchthaven waar zo veel low cost carriers zijn. Dit kan slim van ons worden gevonden. Het kan zijn dat de rest van de wereld het niet snapt; het kan ook zijn dat er in de rest van de wereld een andere visie bestaat op wat er aan vluchten dicht bij een grote stad wordt gebracht en wat er aan vluchten naar andere plekken gaat. Dat kun je alleen doen als je één luchthavensysteem maakt. Die informatie hebben wij gekregen. Uit uw exposé blijkt hoe goed het allemaal is geregeld rondom de luchthaveninfrastructuur op Schiphol. Wij stellen voor dat u ervoor zorgt dat het mogelijk wordt dat de slotcoördinator een splitsing kan aanbrengen tussen Schiphol en de regionale luchthavens, zodat de boel niet over de kop gaat in Rotterdam en Lelystad, terwijl wij het op Schiphol goed regelen. Dat Eindhoven Airport over de kop gaat,

is minder waarschijnlijk, omdat het een militaire luchthaven is. Ik laat in ieder geval aan u over wie die bescherming biedt: de vroegere Aviation of een ander.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat er gebeurt met de andere luchthavens, staat totaal los van de discussie die wij nu voeren over de wetgeving en de aandelenverkoop. Ik ben ook geïnteresseerd in de selectiviteit die Schiphol kan hebben. Schiphol is voor 100% aandeelhouder van Lelystad en Rotterdam en voor 51% van Eindhoven. Die selectiviteit, de vraag wat je waar afhandelt, regel je niet via dit financieringssysteem. De vraag die u mij stelde, was om ook een splitsing tussen luchtvaart en niet-luchtvaart op te nemen. Daarop heb ik geantwoord. Vervolgens was uw vraag ook om de luchthavens op te nemen in dit systeem. Dat is echter niet nodig, want de slotcoördinatie gebeurt door ons. In samenspraak kunnen de slots over verschillende luchthavens verdeeld worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): U zegt dus dat het op dit moment al mogelijk is voor de slotcoördinator om vluchten zowel over Schiphol als andere luchthavens te distribueren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als de luchtvaartmaatschappijen dat willen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat is het punt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kunnen wij ook met deze regelgeving niet veranderen. De luchtvaartmaatschappijen hebben historische rechten opgebouwd waardoor zij slots mogen hebben op Schiphol. Op het moment dat Schiphol selectiviteit wil betrachten en bijvoorbeeld de vrachtluchten of de low-costvluchten of voor mijn part de main stream, hoewel het niet past, via de regionale luchthavens wil afhandelen ... Het is een vraag die wij zo bij Schiphol hebben neergelegd gezien de knelpunten in de capaciteit. Het is heel interessant, maar je regelt dat niet met het pakket regelgeving dat wij nu hebben ter compensatie van de aandelenverkoop.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben het ermee eens dat op dit moment de selectiviteit niet geregeld wordt. Ik zou het echter heel wrang vinden als wij straks tot een besluit komen over selectiviteit en dat niet meer kunnen regelen, omdat wij dit wetsvoorstel hebben aangenomen. Kan ik van u de toezegging krijgen dat u de selectiviteit onderzoekt en zo snel mogelijk aan de Kamer rapporteert wat mogelijk is, zodat wij dit debat er verder niet mee belasten?

Met het punt dat niet relevant is wat er gebeurt met de luchthaveninfrastructuur van Lelystad en Rotterdam ben ik het niet eens. Het bedrijf is zo georganiseerd dat het belang van Schiphol in Lelystad en in Rotterdam is opgenomen in de business area Alliances and Participations, waarin ook de buitenlandse activiteiten zijn opgenomen. In het hypothetische geval dat in de buitenlandse activiteiten heel veel fout gaat, zal dit automatisch consequenties hebben voor de investeringsmogelijkheden op Lelystad en Rotterdam. Voor de locaties Haarlemmermeer hebt u dat geregeld door een onderdeel Aviation, dat er los van staat en waarmee u zich als staatssecretaris kunt bemoeien als het nodig is. Mijn verzoek is om ervoor te zorgen dat dezelfde mogelijkheid ook bestaat voor de luchthaveninfrastructuur op Rotterdam en Lelystad. Of daar winkeltjes komen is minder relevant.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zullen wij de discussie voeren bij de behandeling van het voorstel over de regionale en kleine luchthavens? Dan spreken wij over de wijze waarop overheidssturing plaatsvindt op de regionale en kleine luchthavens.

Ik begon zojuist de nadelen te vertellen. Met het voorstel dat nu aan de orde is, kunnen wij niet de selectiviteit regelen. Dat is een heel andere discussie.

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, maar is het nog mogelijk? Nu gebeurt het binnen het bedrijf. Wij gaan straks de boedel verkopen. Over de vraag hoe wij die gaan verkopen, moeten wij nog discussiëren. Iemand koopt dus straks een bedrijf waarvan wij een gedeelte hebben gereguleerd, waarop men maximaal 5,4% rendement krijgt ongeacht de vraag wat men gaat doen. Voor het andere gedeelte is

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

het niet gereguleerd. Dat zit gewoon in de business area Alliances and Participations. Daar kan men dus drie keer over de kop gaan. Ik zie de staatssecretaris nu overleggen met de minister van Financiën.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn vraag aan de aandeelhouder was of aandelen van Schiphol in andere activiteiten ook meegestuurd worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Misschien kan ik beter wachten op het antwoord van de minister van Financiën en dan dit punt behandelen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Het is goed om nog wel iets te zeggen over de knelpunten bij het opnemen van de andere luchthavens in het financieringsvoorstel, omdat gebruikers van bijvoorbeeld Eindhoven Airport dan moeten meebetalen aan een uitbreiding van Schiphol of omgekeerd. Daarnaast dienen de luchtvaartactiviteiten gescheiden te worden van de niet-luchtvaartactiviteiten in twee afzonderlijke ondernemingen, omdat deze soms niet bij Schiphol, maar bij anderen in handen zijn. Op kleinere regionale luchthavens worden die niet-luchtvaartactiviteiten meestal in één onderneming aangewend om de verliesgevende luchtvaartactiviteiten te compenseren. Een strikte splitsing zou daar tot problemen leiden. De NVLS heeft in Eindhoven Airport een belang van slechts 51%. De financiële verantwoording onder luchtvaartactiviteiten zal daar geen volledig beeld geven. Dat maakt het allemaal lastig. Het gaat de heer Haverkamp om de vraag in hoeverre een nieuwe aandeelhouder de overige luchthavens kan laten leeglopen. Ik zal hier nog op terugkomen. Minister Zalm zal nog iets zeggen over de aandeelhoudersconstructie.

Ik kom op het convenant tussen NVLS en KLM. Namens de PvdA werd de indruk gewekt alsof het zou gaan om geheime afspraken tussen partijen. Zo geheim zijn ze niet, want het convenant uit 2003 heb ik in de brief van vorig jaar juli aan de Kamer gemeld. Het convenant was gericht op het regelen van een gezamenlijke strategie van Schiphol en de KLM op

de ontwikkeling van de mainport. Als voorwaarde is opgenomen dat er een aantal deelconvenanten zou worden opgesteld, waaronder een financieel model voor de berekeningswijze voor de tarieven, de kosten en de rendementen. Het was de bedoeling met een meerjarenafspraak over de tarieven te komen. Er is echter geen overeenstemming bereikt tussen Schiphol en KLM. Er zijn dus ook geen deelconvenanten gemaakt. Het convenant heeft geen enkele status gekregen. Er zijn geen meerjarenafspraken totstandgekomen. Het conceptconvenant heb ik in 2003 ontvangen. In het consultatieoverleg van 1 oktober 2003 heeft de NVLS mede op aandringen van V en W alle luchtvaartmaatschappijen van het bestaan op de hoogte gebracht en een presentatie over de inhoud gegeven. Mede op ons verzoek zijn deze partijen erbij betrokken. Ook de NMA was op de hoogte en heeft in de loop van 2003 bij de NVLS informatie opgevraagd over het convenant en de deelovereenkomsten. Aangezien geen concrete afspraken zijn gemaakt, was er voor de NMA geen aanleiding tot nader onderzoek. V en W heeft geen actieve rol gehad bij het opstellen van het convenant, wel heeft het departement overleg tussen de marktpartijen gestimuleerd om tot een visie te komen op de economische regulering van Schiphol in het kader van de eventuele privatisering. Omdat er veel onenigheid bestond, is aan de partijen gevraagd om om de tafel te gaan zitten om de pijnpunten te bespreken. Bepaalde punten uit het financieel model hebben wij in de regelgeving overgenomen.

De heer Duivesteyn vroeg waarom nog geen actie ondernomen is op basis van het advies van de VACS. Heeft de veiligheid wel prioriteit? Ben ik bereid om, voor verder te gaan met dit wetsvoorstel, eerst een veiligheidsanalyse te maken van de gevolgen van dit wetsvoorstel voor de veiligheid? Natuurlijk heeft de veiligheid prioriteit. In april 2004 heeft de VACS advies uitgebracht over de veiligheidsconsequenties van een mogelijke beursgang. Ik heb daarna direct opdracht gegeven om aan dit specifieke onderwerp aandacht te geven in het veiligheidsonderzoek luchtvaart Nederland. In mijn brief van 25 oktober 2004 heb ik de Kamer daarover geïnformeerd.

Eind dit jaar zal het onderzoek afgerond zijn. Een onderzoek is natuurlijk maar een onderzoek. Veel belangrijker vind ik dat Schiphol vorig jaar is gecertificeerd volgens de veiligheidseisen van de ICAO. Schiphol heeft daarmee aangetoond in staat te zijn om zelfstandig en vrijwillig de verantwoordelijkheid voor die veiligheid te nemen. Het certificaat is een belangrijke waarborg voor de veiligheid. Die waarborg blijft bij een gedeeltelijke vervreemding gehandhaafd. Om het certificaat te kunnen behouden, wordt Schiphol twee keer per jaar door de IVW aan een audit onderworpen. Als uit het onderzoek zou blijken dat er zich waar dan ook veiligheidsproblemen voordoen, zullen wij zorgen voor aanvullend beleid of voor naleving van reeds bestaande voorschriften. De veiligheidscultuur is voldoende geborgd. De VACS heeft nooit aangegeven dat zij een veiligheidsprobleem ziet. Zij kan niet weten of er ooit een dergelijk probleem zal ontstaan.

Ik hecht eraan dat het wetsvoorstel nu voortvarend wordt afgehandeld. Het sorteert niet voor op de wijze van vervreemding, maar het geeft vooral duidelijkheid over het grootste knelpunt in de discussie: de ervaringen met privatiseringen in de afgelopen jaren. Daar waar in het verleden nog wel eens werd gezegd: we zetten het in de markt en we kijken er niet meer naar, is dit nu juist een duidelijk voorbeeld van de nieuwe sturing die we hebben. Marktwerking is op zich geen slechte zaak, maar je moet als overheid heel duidelijk aangeven waarop je wilt sturen. Dat doen we in dit voorstel: er wordt gestuurd op de publieke belangen. Het pakket van regelgeving scheidt samen met de aandelenvervreemding de condities die nodig zijn voor een daadkrachtig en effectief opereren. Graag zo snel mogelijk een besluit over het wetsvoorstel.

De heer **Haverkamp** (CDA): We hebben tot nu toe gezien dat elk jaar de publicatie van de tarieven door Schiphol wordt gevolgd door een gang naar de rechter van de gebruikers. We hebben de reactie van de minister gezien, die hierbuiten staat. Hoe gaat dat straks in de praktijk werken? Schiphol legt het lijstje neer, en mijn vraag is of het mogelijk is daarbij onderscheid te

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maken. U geeft zelf al aan dat het moeilijk is om aan te geven wat precies aviation is. Is een terminal bedoeld voor de winkeltjes, of om de passagiers zo snel mogelijk in het vliegtuig te krijgen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu kijken we naar de tarieven en als die niet te veel afwijken van vorig jaar, vinden we het goed. We hebben een vrij beperkte mogelijkheid om daarop te sturen. In het nieuwe model zal Schiphol de tarieven voorleggen aan de gebruikers, die daarover een oordeel zullen geven. Schiphol kan alleen gemotiveerd afwijken van de afspraken met de gebruikers. Vervolgens ziet de NMA hierop toe, waardoor er twee prikkels zijn voor transparantie van eventuele tariefstijgingen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wie beoordeelt de motivering? Waar wordt die aan getoetst?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat beoordeelt de NMa. Ik maak me daarover geen zorgen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Kwaliteit van de luchthaven is meer dan alleen de tarieven. Vroeger kwam je na de douane meteen bij een informatiebalie van de KLM. Als je nu binnenkomt, loop je tegen winkels aan, en moet je zoeken naar een informatiebalie van de KLM. Dat is geen fout van de KLM, dat is het beleid van Schiphol. Hoe gaat u waarborgen dat het na deze privatisering goed komt met de kwaliteit?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik loop op de luchthaven meteen tegen de balies aan. Die moet ik immers eerst passeren voordat ik bij de winkels kan komen. Of je moet een VIP-behandeling krijgen, en ik weet niet of u die krijgt, mevrouw Gerkena!

Mevrouw **Gerkena** (SP): Tegenwoordig is er e-ticketing. De incheckbalie die u bedoelt, is niet de balie die ik bedoel. Ik zoek na de douane informatie, en die is er nu niet meer. Dat is één van de problemen die ontstaan doordat de belangen van Schiphol anders zijn dan onze belangen. Wij willen een luchthaven die service biedt op het gebied van

vliegen, en ik heb geen service nodig voor de aankoop van parfum.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De winkels zijn voor Schiphol niet minder belangrijk dan de vluchten. Als de passagiers niet tevreden zijn, zullen zij gebruikmaken van een andere luchthaven. De meeste passagiers zijn transferreizigers, dus zij hebben geen voorkeur voor een bepaalde luchthaven. Schiphol investeert veel in een goede kwaliteit. Dat bedrijf draagt zorg voor goede computers, ru ruimten enzovoorts. Voor mevrouw Gerkena is het van belang om te weten wat de overheid doet om ervoor te zorgen dat die belangen worden geborgd. Zojuist heb ik opgemerkt dat wij een lijst van criteria hebben gemaakt op grond waarvan wij de luchthaven toetsen. Wij geven dus aan dat het bedrijf moet investeren in zijn terminals, de banen, de bagageafhandeling enzovoorts. Mevrouw Gerkena probeert het beeld te schetsen dat Schiphol alleen investeert in zijn winkels, maar dat is niet correct. Het bedrijf is gedwongen om ook te investeren in luchtvaartgerelateerde activiteiten. Dat leggen wij Schiphol weliswaar op, maar dat bedrijf heeft daar zelf ook voordeel van. Als er namelijk geen klanten komen, is het niet nodig om in winkels te investeren. Ook het omgekeerde is overigens het geval: iedereen is van mening dat Schiphol met zijn winkels een mooie luchthaven is.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Misschien moet de staatssecretaris zichzelf nu corrigeren. Enerzijds zegt zij namelijk dat er geen passagiers zullen komen als de luchthaven niet goed functioneert. Anderzijds merkt zij op dat Schiphol grotendeels een transferluchthaven is en dat het de passagiers niet veel uitmaakt welke luchthaven zij gebruiken. Naar mijn idee worden de belangen met dit wetsvoorstel niet goed gewaarborgd. De staatssecretaris heeft gezegd dat daarmee de investeringen worden gewaarborgd. Dat is fijn, maar op het punt van de finetuning van de kwaliteit zijn wij de grip al kwijt. De staatssecretaris heeft opgemerkt dat de aandeelhouder niet kan sturen, maar daarmee ben ik het niet eens. De aandeelhouder wil niet sturen. Dat is ook het beleid waarvoor de staatssecretaris kiest. Zoals ik al zei,

zijn wij de grip al kwijt en zorgt de staatssecretaris ervoor dat dit nog erger wordt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het niet met mevrouw Gerkena eens. Het maakt de transferpassagiers niet uit welke luchthaven zij gebruiken, maar dat neemt niet weg dat zij het wel belangrijk vinden dat een luchthaven aantrekkelijk is, goede service biedt, de mensen snel doorgeleidt, zorgt voor een goede aansluiting enzovoorts. Schiphol komt aan die wensen tegemoet en daarom kiezen veel reizigers voor die luchthaven. Het is ook aantrekkelijk om daar te verblijven. Ik weet niet of mevrouw Gerkena veel reist, maar het is mij bekend dat een passagier op Schiphol bijna nooit in de problemen komt. Er zijn ook luchthavens waar reizigers urenlang in een zaaltje op de volgende aansluiting moeten wachten. Ik ga ervan uit dat Schiphol zelf voldoende prikkels heeft om nu al te investeren in een goede dienstverlening aan de klant, maar wij hechten aan zekerheid. Daarom hebben wij die lijst van criteria opgesteld. Ik zou dus niet weten wat mevrouw Gerkena mij nog meer kan vragen. Zij heeft gesproken over een informatiebalie van de KLM, maar die valt niet onder de zaken waarop wij sturen. Wij willen bovendien niet op dergelijke concrete onderdelen sturen. Dat is namelijk aan het bedrijf KLM en Schiphol.

□

Minister **Zalm**: Voorzitter. Het is naar mijn idee van belang om eerst de vraag te beantwoorden of wij wel willen vervreemden. Daarvoor is dit wetsvoorstel immers bedoeld. Als dat antwoord bevestigend is, luidt de secundaire vraag wat de beste methode is. Met name de heer Haverkamp heeft een uitvoerig betoog gehouden waaruit blijkt dat de beursgang niet de beste oplossing hoeft te zijn. De heer De Krom heeft er al wat argumenten tegenovergesteld. Ik heb op dit punt helemaal geen vooringenomen standpunt. Wij hebben de aanname gehad dat bij zo'n grote transactie beursgang wellicht de meest efficiënte methode is. Er kunnen overwegingen zijn om het toch anders te doen. Dat doen wij wel vaker bij de verkoop van staatsdeel-

Zalm

nemingen. Wij doen wel iets meer in de ondershandse verkoop, zij het dat het tot nu toe nog niet is gebeurd met een project als dit. De heer Haverkamp heeft een aantal voordelen genoemd van ondershandse verkoop, zoals een kritische klankbordfunctie en de mogelijkheid om afspraken te maken over dividendbeleid, financieringsstructuur, investeringen en exit. Naar zijn opvatting zal dat zeker leiden tot een hogere opbrengst. Naarmate je de mogelijke kopers van een aandeel inperkt qua kring, heeft dat op zichzelf een prijsdrukkend effect. Ten aanzien van bijvoorbeeld dividendbeleid, financieringsstructuur of investeringen zou je door middel van een prospectus aan kunnen geven wat je opvattingen als meerderheidsaandeelhouder zijn, zodat de mensen die aandelen kopen, daarvan van tevoren op de hoogte zijn. Daarnaast spelen ook zaken rond de zeggenschap een rol. De overheid moet te allen tijde een soort noodrem hebben om haar invloed aan te kunnen wenden in een onderneming, waarbij ik verwijs naar het meerderheidsaandeel van 51%. Dat is natuurlijk veel gemakkelijker bij een gespreid aandelenbezit bij de andere partijen dan wanneer er sprake is van een beperkt aantal zware partijen die ook zo hun eisen en condities hebben. Als je strategische investeerders zoekt, zullen ze ook eisen hebben waarvan je niet per definitie blij mee hoeft te zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris heeft zo-even aangegeven niet te zullen sturen via het aandeelhouderschap. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft evenwel aangegeven dat het wel belangrijk is die optie in het achterhoofd te houden. Zijn de beursregels niet zodanig dat iedereen eigenlijk gelijk is en dat je als meerderheidsaandeelhouder zonder instemming van de overige aandeelhouders geen besluit kan nemen? Je zal dan toch ook rekening moeten houden met de belangen van andere aandeelhouders?

Minister **Zalm**: Ook met de werknemers, de kredietverleners en degenen die de luchthaven gebruiken. Dus je hebt een belangenafweging te maken. Uiteindelijk is het wel zo dat de strategische besluiten van de algemene vergadering van aandeelhouders bij

meerderheid van stemmen worden genomen. Dat is ook de ratio achter de 51%. De heer Van de Staij heeft in dit verband de vraag opgeworpen of het gelet op Tabaksblat eigenlijk nog wel uitmaakt hoeveel aandelen je hebt, aangezien je toch altijd met iedereen rekening moet houden. Welnu, er kan wel eens een verschil van inzicht zijn. Dan geeft de 51% uiteindelijk de doorslag in de aandeelhoudersvergadering. Als je kennelijk onredelijk handelt jegens minderheidsaandeelhouders kan je ook allerlei procedures aan de broek krijgen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik vind dat de minister zich er nu wel erg gemakkelijk van af maakt door te zeggen dat de meerderheid van 51% altijd beslist in een aandeelhoudersvergadering. De minister weet toch ook wel dat de druk van de minderheid wel degelijk een belangrijke rol speelt en dat het helemaal niet goed voor een bedrijf is als aandeelhouders onderling ruzie krijgen. Dus die 49% heeft veel meer invloed dan de minister nu doet voorkomen.

Minister **Zalm**: Als Staat hebben wij nu 80% en dan heb je ook nog te maken met Amsterdam en Rotterdam. Het is natuurlijk wel zo dat als er een meerderheidsbesluit moet worden genomen, ik liever die 80% dan die 20% heb. De aandeelhoudersvergadering moet zich houden aan fatsoens- en rechtmatigheidsregels en is het hoogste orgaan dat de besluiten neemt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Een verhouding van 80:20 is wel degelijk een andere verhouding dan 51:49. Natuurlijk beslist de aandeelhoudersvergadering en daarin telt de meerderheid, maar gaat u mij nou niet vertellen dat die 51% geen rekening gaat houden met de wens van 49%. Daar komt dus gewoon een compromis uit.

Minister **Zalm**: Maar het is ook weer niet zo dat die 49%, als die iets wil wat die 51% niet wil, het voor het zeggen heeft.

De heer **Haverkamp** (CDA): Als mijn informatie juist is, is Schiphol op dit moment nog niet beursgenoteerd.

Minister **Zalm**: Dat klopt, maar dat

wil niet zeggen dat er geen algemene vergadering van aandeelhouders is.

De heer **Haverkamp** (CDA): De 80:20-regel is een andere dan straks een 51:49-regel als het wel beursgenoteerd zou zijn. Een beursnotering brengt zelf immers een aantal spelregels met zich mee. Juist daarover zou ik aanvullende informatie van u willen hebben, want de spelregels op de beurs brengen toch waarborgen met zich mee voor die 49% ten opzichte van de 51%? U geeft immers aan dat wij een claim kunnen krijgen als wij onheuselijk handelen. Zou u kunnen aangeven wat bijvoorbeeld een onheuselijke handeling zou kunnen zijn?

Minister **Zalm**: Dat geldt natuurlijk ook voor onderhandse plaatsing. Als meerderheidsaandeelhouder heb je rekening te houden met de belangen van de minderheidsaandeelhouder, of dat nou iemand is die aandelen via de beurs hebben gekocht of iemand bij wie zij onderhands geplaatst zijn. Je kunt wel zeggen dat wij van tevoren alles helemaal gaan dichtregelen, maar er ontstaan natuurlijk altijd situaties waarin de regeling niet voorziet. In alle omstandigheden moet je je als een fatsoenlijk aandeelhouder gedragen, wat natuurlijk niet wil zeggen dat je altijd moet doen wat de minder-aandeelhouders te berde brengen. Als je in redelijkheid handelt, heb je als 51%-aandeelhouder uiteindelijk natuurlijk gewoon de doorslaggevende stem. Dit is een leuk debat, maar het verzoek van de heer Haverkamp was nou juist om de vooringenomenheid te laten vallen. Daar ben ik graag toe bereid. De externe adviseur heeft zelf geen belang bij de beursgang. Hij zal niet de eventuele beursgang of een eventuele plaatsing doen. Hij analyseert wat de pro's en contra's zijn. Ik ben bereid om hem te vragen om de voor- en nadelen van onderhandse plaatsing versus beursgang goed op een rij te zetten, zodat die afweging kan worden gemaakt. Ik zeg toe dat ik, voordat wij echt aan het vervreemden slaan, eerst de Kamer zal informeren over mijn bevindingen en conclusies. Dan kan de Kamer daarover desgewenst een debat met mij voeren. Dan zullen wij bekijken of mijn voorstellen over de wijze van vervreemding de steun van de Kamer verkrijgen. Dat lijkt mij

Zalm

een elegante procedure, waarbij wij dan nu natuurlijk wel de principiële uitspraak hebben dat wij, als de Kamer de regering in haar voorname steunt, bereid zijn om een minderheidsaandeel te vervreemden. Op de wijze van vervreemding kom ik dan nog op terug op basis van dat onderzoek.

De heer **De Krom** (VVD): De minister spitst het nu erg toe op de voorkeur van de CDA-fractie voor onderhandse plaatsing, maar ik neem aan dat in dat onderzoek naar die plussen en minnen ook op mijn argumenten en voorstellen over de beursgang wordt ingegaan.

Minister **Zalm**: Zeker. U hebt ook als voordeel genoemd: waarom zou je alle Nederlanders een aandeeltje Schiphol willen onthouden, terwijl zij altijd zo leuk via Schiphol op vakantie gaan? Dat kan ook nog enig romantisch gevoel geven. Net als gisteren is de heer Duivesteyn in het oranje. De staatssecretaris is ook in het oranje. Dat goede gevoel bij een aandeeltje Schiphol is dus ook een aspect dat een rol speelt. Uiteindelijk is de opbrengst natuurlijk het hoofdcriterium: krijgen wij daar een fatsoenlijke opbrengst uit? Zolang wij 51% hebben, is de doorslaggevende stem van de overheid gegarandeerd. Ik kom straks terug op de verhouding tussen Amsterdam en het Rijk.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank de minister hartelijk voor zijn toezegging over dat onderzoek. Voor de minister van Financiën is een fatsoenlijke opbrengst het criterium. Wij gaan ook niet onder verlies verkopen, maar wij vinden juist onderhandse plaatsing een goed alternatief, omdat je dan de mogelijkheid hebt om partijen te selecteren en afspraken te maken over het door de minister aangegeven rijtje criteria. Wordt ook meegenomen in hoeverre het mogelijk is dat degene die dat onderzoek gaat doen, heel duidelijk inzoomt op de door ons genoemde criteria en de voor- en nadelen van de verschillende manieren van vervreemding? De minister heeft bijvoorbeeld zelf de suggestie gedaan dat je ook via een prospectus allerlei afspraken kunt maken.

Minister **Zalm**: Dat aspect wordt uiteraard meegenomen. Het was ook uw opvatting dat daardoor de

opbrengst hoger zou worden. Opbrengst is natuurlijk wel het hoofdcriterium.

De heer **Haverkamp** (CDA): Nu proef ik wel een verschil. De staatssecretaris zegt dat het hoofdcriterium ontvlechting is, dat de kwaliteit van de mainport veel beter kan worden gewaarborgd met het pakket wet- en regelgeving dat er nu ligt en dat het wel aardig is dat wij er geld mee verdienen. In die lijn doordenkend, vinden wij dat je ook wel eisen mag stellen aan de aandeelhouder. U zegt nu dat de opbrengst het hoofdcriterium is. Wat is nu correct?

Minister **Zalm**: Wij zullen die overwegingen geven en aangeven wat alle plussen en minnen zijn. Laat ik het iets afzwakken: een heel belangrijk criterium blijft toch de opbrengst. Ik voel mij verplicht om er voor de Nederlandse burger het maximale uit te halen wat uit te halen valt. Omdat de publieke kant gewaarborgd is via het publiek recht, lijkt mij dat ook een legitieme insteek.

De heer **Haverkamp** (CDA): Als uit het onderzoek komt dat voor de criteria exit-strategie, dividendbeleid, financieringsbeleid en governance onderhandse plaatsing beter is, maar wel een iets mindere opbrengst oplevert dan een beursgang, dan zal dat niet op een veto van uw kant stuiten?

Minister **Zalm**: De exit-strategie is natuurlijk altijd slechter bij een onderhandse plaatsing. Bij een beursgang kun je er elke dag uit en dat is voor die aandeelhouder ook prettig. Als je onderhandse plaatsing zoekt, moet je afspraken maken of je er nooit meer uit mag of onder welke condities en wanneer wellicht wel. Dat is wel mogelijk, maar naarmate je die exit moeilijker maakt, heeft natuurlijk wel een prijsdrukkend effect.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat zal waarschijnlijk ook wel uit het onderzoek komen, maar belangrijker vind ik de toezegging die u in onze richting zou kunnen doen. Als inderdaad blijkt dat onderhandse plaatsing voor alle criteria beter is, behalve dan voor de opbrengst, dan zult u dat niet blokkeren?

Minister **Zalm**: Neen, wij zullen het

vergelijken. In het prospectus zou je ook een dividendbeleid kunnen omschrijven en zelfs eenzijdig kunnen opleggen. Als je bij onderhandse plaatsing met kandidaten moet praten, zul je daar een afspraak over moeten maken die wellicht niet naar onze zin is. Er zijn verschillende overwegingen en wij zullen die allemaal op een rij zetten. Mijn conclusies zal ik vervolgens aan u voorleggen en dan kunnen wij daarover een gedachtewisseling hebben. De adviseur zal ongetwijfeld ook de Handelingen van dit debat lezen en dan weten welke overwegingen de Kamer van belang vindt om de keuze onderhands versus beursgang te beoordelen.

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris heeft gezegd dat het primaire belang de vervreemding is, omdat zo wet- en regelgeving en toezichthouderschap beter kunnen worden gescheiden. U zegt dat uw primaire belang de hoogste opbrengst is. Als nu blijkt dat onderhandse plaatsing op alle punten beter scoort, bent u dan bereid om dat criterium van de hoogste opbrengst te laten varen?

Minister **Zalm**: Ik weet niet precies wat al die andere punten zijn. Wat is bijvoorbeeld nu het beste dividendbeleid?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben een vergelijking gevraagd van de mogelijkheden van een exit-strategie, dividendbeleid, financieringsbeleid, enz. bij een beursgang en bij een onderhandse plaatsing. U loopt eigenlijk al vooruit op de resultaten van het onderzoek als u zegt dat u het gevoel hebt dat met een beursgang in het prospectus veel kan worden geregeld. Dat zal ongetwijfeld in dat onderzoek wel naar voren komen. Als op basis van dat onderzoek nu achter elk criterium een plusje komt te staan, maar niet achter dat van de hoogste opbrengst, dan heb ik van de staatssecretaris begrepen dat het leidend motief niet zozeer de hoogste opbrengst is, maar om die mainport zo goed mogelijk gestalte te kunnen geven. U zegt net dat voor u die hoogste opbrengst wel het hoofdcriterium is. Mijn vraag is of u zo open de discussie in gaat dat als er achter elk criterium een plusje staat, maar de opbrengst iets lager is, u nog bereid bent dat in overweging te nemen of

Zalm

zegt u keihard: als het niet de hoogste prijs is, laat ik het varen.

Minister Zalm: De opbrengst is niet het enige criterium, maar het is wel een belangrijk criterium bij de beoordeling. Daarnaast zullen alle andere overwegingen een rol spelen. In het debat over de verkoop Pink Rocade kwam deze kwestie ook aan de orde en wij hebben toen natuurlijk ook geprobeerd om een zo goed mogelijke opbrengst voor de Staat te verkrijgen. In zo'n geval houd je ook rekening met het belang van bijvoorbeeld de nv, maar spelen ook andere overwegingen een rol. Als het dicht bij elkaar ligt, kun je toch voor een bepaalde formule kiezen. Dit is zeker denkbaar.

De heer Van der Staaij (SGP): Ik ben benieuwd naar de duiding van het feit dat het kabinet bereid is dit onderzoek uit te voeren. Betekent dit dat de minister en het kabinet dit als gelijkwaardige opties zien of houdt de minister toch een duidelijke voorkeur voor hetgeen hij als voornemen heeft geuit?

Minister Zalm: Een beursgang heeft in ieder geval het voordeel dat de procedure volledig transparant is. Iedereen kan meedingen, enz. Bij onderhandse plaatsing zijn er ook wel wat subjectieve elementen; er wordt een bepaalde selectie gemaakt en dan is het de vraag waarom die types wel en de andere niet mogen. In die zin kun je bij een beursgang ook gemakkelijker verdedigen wat je hebt gedaan.

Aan de andere kant hebben wij al eens eerder onderhands aandelen verkocht, altijd begeleid door een financieel adviseur. Ik heb dus geen principiële bezwaren tegen een andere manier van plaatsing dan de beursgang. Aangezien een belangrijke coalitiepartij er behoefte aan heeft dat dit goed wordt uitgezocht, ben ik bereid dit te laten uitzoeken door iemand die daar verstand van heeft en die ook in andere landen heeft gekeken. Zo werd het Deense voorbeeld genoemd, maar daar was al afgesproken dat degene die onderhands geplaatste aandelen kocht daarmee eventueel later zelfs een beursgang mocht doen.

Als de resultaten van het onderzoek bekend zijn, zullen wij bezien wat de beste techniek van vervreemding is. Voordat ik de hoge kosten van het onderzoek maak, wil

ik natuurlijk wel weten of de Kamer voorstander is van vervreemding tot aan het maximum van 50% min één aandeel.

De heer Duivesteijn (PvdA): Door het onderzoek dat nu is toegezegd, krijgen wij straks een goed beeld of de onderhandse plaatsing van de heer Haverkamp het aantrekkelijkste model is dan wel de beursgang die het kabinet voorstaat. Ik begrijp dat het voor de minister geen uitgemaakte zaak is welke keuze hij zal maken en dat hij later zijn afweging zal maken. Klopt die interpretatie?

Minister Zalm: Ik zal mijn conclusies over de wijze van vervreemding aan de Kamer voorleggen.

De heer Duivesteijn (PvdA): Maar dat is thans geen uitgemaakte zaak?

Minister Zalm: Nee.

De heer Duivesteijn (PvdA): De minister heeft in de stukken een op overeenstemming gericht overleg met de Kamer toegezegd. Ik vind dit een fantastische term. Stel dat er geen overeenstemming kan worden bereikt, wie beslist er dan?

Minister Zalm: Dan hangt het ervan af hoe sterk de minister respectievelijk de Kamer gelooft in de eigen argumenten.

De heer Duivesteijn (PvdA): Dat was niet mijn vraag. Ik heb gevraagd wie de beslissing neemt en tot uitvoering brengt als er geen overeenstemming is tussen de Kamer en het kabinet.

Minister Zalm: Als er geen overeenstemming kan worden bereikt, is de Kamer bij meerderheid nog altijd de baas over de minister. Als de minister echter van mening is dat de Kamer een onzinnige vraag stelt, kan hij altijd nog zeggen dat hij opstapt als zij daaraan vasthoudt.

De heer Duivesteijn (PvdA): Dit is niet wat ik bedoel. Mijn vraag is of de minister van Financiën en het kabinet bevoegd zijn om een beslissing te nemen over beursgang dan wel een onderhandse plaatsing.

Minister Zalm: Formeel is dit het geval, maar de politieke situatie is anders. Daarom zeg ik u toe dat ik niet zal overgaan tot vervreemding dan nadat ik het voornemen voor de

wijze van vervreemding aan de Kamer heb voorgelegd. De Kamer kan dan vervolgens met mij in debat gaan over onder meer de vraag wat ik doe als de Kamer het niet met mijn beslissing eens is. Wat de uitkomst wordt, zullen wij dan wel zien. Ook hier geldt namelijk: de Kamer krijgt altijd haar zin.

De heer Duivesteijn (PvdA): Dat is volgens mij niet waar, want dan zegt u eigenlijk dat u bij voorbaat het standpunt van de meerderheid van de Kamer overneemt.

Minister Zalm: Dat doe ik altijd. De uitkomst van een debat met de Kamer kan mij natuurlijk niet bevallen en in dat geval kan ik beslissen om op te stappen.

De heer Duivesteijn (PvdA): Er is nog een andere mogelijkheid. Er vindt een overleg plaats dat op overeenstemming is gericht en vervolgens blijkt dat er geen overeenstemming kan worden bereikt. In die situatie kan de CDA-fractie alsnog besluiten om te accepteren dat het kabinet doet wat het wil.

Minister Zalm: Daar hoop ik natuurlijk op! Zo hoeft het natuurlijk niet te gaan en het wordt dan ook zeker een leuk debat.

De heer Duivesteijn (PvdA): De heer Haverkamp wilde niet alleen een onderzoek, maar vraagt u ook om hom of kuit te geven. Hij wil uitsluitel hebben, voordat hij eventueel instemt met het wetsvoorstel.

Minister Zalm: Zo ligt het niet. Ik ga immers pas kosten maken voor vervreemding wanneer de Kamer daarmee heeft ingestemd. Ik ga geen geld in het water als dit wetsvoorstel niet wordt aanvaard. Als het wetsvoorstel niet wordt aanvaard, is die hele kwestie rond de vervreemding van tafel.

De heer Duivesteijn (PvdA): U zegt dat u geen onderzoek zult laten doen als het wetsvoorstel volgende week niet wordt goedgekeurd. De heer Haverkamp antwoordde echter in eerste termijn op een van mijn vragen: "En ga ik mijn goedkeuring geven aan het wetsvoorstel zonder dat het onderzoek is afgerond? Nee, want wij vinden het belangrijk om op



Mevrouw Van der Laan (D66), plaatsvervangend voorzitter

© M. Sablerolle – Gouda

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.”

Minister Zalm: Ik heb de heer Haverkamp vandaag nog horen zeggen dat wij gaan verkopen. De vraag die resteert is, hoe wij gaan verkopen. Ik heb de heer Haverkamp niet zo begrepen dat hij vindt dat hij alle wijsheid in pacht heeft en dat, ongeacht de uitslag van het onderzoek, gekozen moet worden voor onderhandse plaatsing omdat anders het hele feest niet doorgaat. Dat heb ik hem niet horen zeggen.

De heer Duivesteijn (PvdA): Het gaat nu om de koppeling met het wetsvoorstel.

Voorzitter. Ik zou de heer Haverkamp willen vragen om hom of kuit te geven. Is de interpretatie juist dat hij niet alleen een onderzoek heeft gevraagd, maar ook dat hij pas een beslissing neemt over het wetsvoorstel als hij de uitslag van het onderzoek kent.

De heer Haverkamp (CDA): Voordat mijn fractie haar fiat geeft aan de vervreemding van de aandelen Schiphol, wil zij duidelijkheid hebben op basis van welke criteria de

regering dat gaat doen. Ik verkeerde in de veronderstelling dat het integraal onderdeel uitmaakte van het wetsvoorstel. De staatssecretaris heeft in eerste termijn duidelijk aangegeven dat het voorliggende wetsvoorstel de economische regulering regelt van de luchthaven Schiphol. Dat is winst ten opzichte van de huidige situatie. Toen u mij hierover eerder een vraag stelde had ik die informatie nog niet helemaal helder op mijn netvlies. Ik dacht toen namelijk dat ik ja zou zeggen tegen een bepaalde wijze van vervreemding van de aandelen als ik ja zeg tegen het wetsvoorstel. Dat ligt dus genuanceerder, want als de Kamer ja zegt tegen het wetsvoorstel, zeggen wij alleen ja tegen de economische spelregels voor de luchthaven Schiphol en niet per definitie ja tegen een bepaalde manier van vervreemding van de aandelen Schiphol.

De heer Duivesteijn (PvdA): U gaat dus akkoord met het wetsvoorstel omdat het onderzoek is toegezegd. Het risico van een beursgang blijft dan nog steeds bestaan. De heer Van der Ham van D66 merkte dan ook terecht op dat u een te grote broek aantrok toen u nog niet zo lang geleden zei: de beursgang is van de baan.

De heer Haverkamp (CDA): Ik heb

nooit gezegd dat de beursgang 100% van de baan is. Ik heb gezegd dat er volgens mij betere alternatieven zijn voor een beursgang. Die alternatieven moeten serieus worden onderzocht. Voordat dat serieuze onderzoek is afgerond, kan mijn fractie niet akkoord gaan met vervreemding van de aandelen Schiphol.

Mijn fractie zegt dus ja tegen het vaststellen van de economische spelregels voor Schiphol. Dat maakt het de staatssecretaris mogelijk om met de directie Schiphol te overleggen over een transactiemodel, bijvoorbeeld over de grond. Daardoor wordt het mogelijk om aandelen Schiphol te vervreemden. De minister heeft nu heel duidelijk toegezegd dat er geen enkel aandeel Schiphol op welke wijze dan ook zal worden verkocht voordat hij op overeenstemming gericht overleg met de Tweede Kamer heeft gehad. Sterker nog, de minister doet afstand van de rechten die het kabinet volgens de Comptabiliteitswet heeft om te verkopen en na 30 dagen aan de Kamer mede te delen wat hij heeft gedaan. In dat geval zouden wij voor een fait accompli staan. Als wij dan in een discussie tegen de minister zouden zeggen dat wij er wat minder gelukkig mee zijn, kan hij zeggen dat de aandelen al zijn verkocht en dat de Kamer maar moet zien wat zij doet. Maar dat doet de minister nu niet. Voordat hij op welke wijze dan ook de boel gaat vervreemden, komt hij naar de Kamer met de uitkomsten van een onderzoek. Ook zegt de minister dat hij zo openstaat in de discussie dat de prijs voor hem niet het enige criterium is. Nu dat allemaal is gewaarborgd, kan mijn fractie ja zeggen tegen de economische regulering op de luchthaven Schiphol.

De voorzitter: Mijnheer Duivesteijn, u mag nog een keer reageren, maar u bent al een beetje bezig met uw tweede termijn. Straks is er nog alle ruimte om dit debat af te ronden.

De heer Duivesteijn (PvdA): Voorzitter, ik ben blij dat u de gelegenheid geeft om dit punt wat uit te diepen, want voor mij is dit de kern van het debat. Het kabinet heeft de toezegging voor dat overleg allang gegeven in de stukken. Dat is die mooie formulering van een op overeenstemming gericht overleg.

Zalm

Die toezegging wordt niet nu in het debat gedaan; zij stond al in de stukken. Ik zeg heel eerlijk tegen u, mijnheer Haverkamp, dat ik het gevoel heb dat ik een toneelstukje sta. U hebt op een of andere manier het beeld naar buiten gebracht dat u tegen de beursgang bent en dat deze van de baan is. Vervolgens hebt u de sfeer opgeroepen dat u niet zou instemmen met het wetsvoorstel. Na vragen van ondergetekende hebt u dat zelfs gemeld. Nu stemt u gewoon in met het wetsvoorstel. Uiteindelijk sluit u zelfs een beursgang niet uit. U bent gewoon voor de privatisering van Schiphol. Ik sta in een toneelstukje; dat vind ik heel vervelend. Ik vind het dus niets hebben van een debat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er lag een wetsvoorstel voor waarin het kabinet aangaf een beursgang door te voeren. Dat is ons toen medege-deeld. Er zou een op overeenstemming gericht overleg plaatsvinden. De enige discussie die wij op dat moment nog konden voeren was over de vraag of wij het eens waren met de prijs. U weet ook hoe het hier werkt. Als wij ja hadden gezegd tegen het voorliggende wetsvoorstel, hadden wij daar ook ja tegen gezegd. Wij hebben gezegd dat het ons te kort door de bocht was en dat wij een beursgang niet direct de beste optie vonden. Sterker nog, wij hebben gezegd dat er volgens onze informatie veel betere alternatieven waren en dat wij ons hard zouden maken voor de realisatie daarvan. Ik heb het dan over een onderhandse plaatsing. Wij hebben dat toen ook naar buiten gebracht. Wij hebben gezegd dat wij minder in een beursgang geloofden dan het kabinet. Wij hebben gezegd dat wij ons hard zouden maken voor een onderhandse plaatsing. Wij hebben gezegd dat wij verwachtten dat wij serieus de mogelijkheid zouden krijgen om dat te wisselen. Die mogelijkheden zijn geboden. Dat heeft niets met een toneelstuk te maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Stel nu dat de onderhandse verkoop niet aantrekkelijk lijkt vanwege de redenen waarop de minister al heeft gehint. U hebt zelf al allerlei grote bezwaren genoemd tegen de beursgang. Kunt u zich voorstellen dat u met beide voorstellen niet akkoord gaat en zult zeggen dat er

überhaupt met de vervreemding moet worden gestopt?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb de regering in eerste termijn verweten dat zij rechtstreeks op een bepaald doel af ging. Ik vind dat alle opties moeten worden opengehouden.

Minister **Zalm**: Het is duidelijk dat het kabinet de beursgang als de aangewezen methode zag. Dat staat overigens niet in de wet, maar het is wel in de begeleidende publiciteit naar voren gebracht. Ik zeg de Kamer toe dat de wet zelf neutraal is in de wijze van vervreemding; alle mogelijkheden worden opengelaten. Ik zeg toe dat ik na aanvaarding van het wetsvoorstel een onderzoek zal laten doen naar de wijze van vervreemding, waarin alle plussen en minnen van de verschillende vervreemdingsmogelijkheden worden belicht. Vervolgens zal ik een beleidsvoornemen formuleren, wat ik met de bijbehorende documentatie van het onderzoek aan de Kamer zal sturen. Zo kan de Kamer toetsen of zij de door mij getrokken conclusie kan steunen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Is de minister ook bereid om op datzelfde moment financieel inzicht te geven – wij praten namelijk over prognoses – in de revenuen die de NV luchthaven Schiphol op dit moment oplevert versus wat mogelijk anders verwacht zou kunnen worden?

Minister **Zalm**: Ik vermoed dat dit niet gemakkelijk kan. Je kunt de twee plaatsingstechnieken ook in termen van opbrengsten vergelijken, maar gezien de financiële belangen van de staat is het niet verstandig om de prijs te publiceren die je denkt voor een aandeel te krijgen. Ik moet even een slag om de arm houden, want dat kan leiden tot bemoeilijking van de transactie of het mislopen van kansen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Zoals wij de berekening op dit moment maken op basis van een aantal uitgangspunten is het maar zeer de vraag of het een rendabele aangelegenheid is ten opzichte van het dividend dat op dit moment richting staat komt. Het is dan in het belang van de burger om te weten of deze exercitie straks geld gaat kosten of opleveren.

Minister **Zalm**: Het hangt heel sterk af van de taxatie van de waarde van de aandelen en voor welke prijs je ze kwijt kunt. Bij de vingeroefeningen die wij op het departement maken, moet je twee dingen met elkaar vergelijken, namelijk het dividendrendement oftewel de dividenduitkering over de waarde van de aandelen en hoe zich dat verhoudt tot het benutten van de opbrengst voor het aflossen van de staatsschuld en de rente die daarmee vrijvalt. Met alle slagen om de arm die je met dit soort berekeningen moet houden, is dat wel degelijk een positief voordeel voor de schatkist in de zin dat de besparing op de rente op de staatsschuld groter is dan het gederfde dividend. Het saldo van de reeks wordt ter beschikking gesteld aan het Fonds Economische Structuurversterking, waarmee wij allerlei investeringen kunnen doen in kennis, innovatie, infrastructuur, natuur en milieu.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik wil gewoon een antwoord op mijn vraag. Er zijn natuurlijk al berekeningen gemaakt. Misschien kunnen deze gegevens niet openbaar worden gemaakt, maar dan vind ik dat de Kamer op zijn minst vertrouwelijke informatie zou moeten krijgen.

Minister **Zalm**: Ik zal de Kamer zo goed mogelijk informeren, desnoods vertrouwelijk, ook over dit aspect. Daarbij houd ik wel in het achterhoofd dat het niet verstandig is om informatie te openbaren waardoor wij later een financieel nadeel hebben. Overigens is een meer principiële redenering ook juist, want als minister van Financiën ben ik geen beleggingsfonds. Het is dus niet zo dat ik denk: ik zal eens aandeeltjes Shell of ABN Amro nemen, want ik kan goedkoop lenen en dat zou misschien een aardige belegging kunnen zijn. Dat is niet de rol van de staat. Dat betekent omgekeerd dat het besluit om al dan niet op aandelen te blijven zitten, principieel moet zijn. De hoofdvraag is eigenlijk of het in bezit houden van die aandelen een publiek doel heeft of niet. Als het antwoord is "dat dient niet meer een publiek doel", dan moet je de aandelen eigenlijk uit principe wegdoen, want anders ga je belegger zitten spelen. Volgens de eerste berekeningen is de operatie ook voor het Fonds Economische Structuurversterking aantrekkelijk.

Zalm

Ik kom nu te spreken over de zeggenschap, namelijk de 51% of de 50% + 1 aandeel. In dit huis is algemeen de opvatting dat de overheid die 50% + 1 zou moeten behouden als een soort noodrem die je achter de hand houdt voor het geval je dingen over het hoofd hebt gezien. Ook het kabinet en de Raad voor Verkeer en Waterstaat zitten op die lijn. Ik laat de langere termijn even buiten beschouwing. Als je de publieke waarborgen goed hebt geregeld, zou je er op enig moment vraagtekens bij kunnen zetten of dat nog wel nodig is.

De vraag is of het gaat om Amsterdam plus Rotterdam plus het Rijk of dat het alleen over het Rijk gaat en Amsterdam als Rotterdam worden beschouwd als particuliere investeerders. Ik zie het geheel als overheid, los van de vraag of de gemeente Rotterdam er met haar kleine aantal aandelen nog in zou willen blijven. Amsterdam zal ongetwijfeld aandeelhouder blijven. Wat mij betreft geldt het criterium van 50% + 1 voor "de overheid". Als er een emissie plaatsvindt, zal de overheid moeten meebewegen en haar pro rata aandeel moeten nemen in die emissie. Dat hebben wij ook bij eerdere gelegenheden wel eens gedaan. Wij hebben niet al te lang geleden in een emissie KPN het overheidsaandeel gehandhaafd om bepaalde redenen. Krachtens de Comptabiliteitswet bestaat ook de mogelijkheid om het relatieve aandeel te handhaven als er een emissie plaatsvindt. Overigens is de meerderheid van de aandeelhouders nodig om een emissie te kunnen doen, dus kan dat nooit per ongeluk buiten de overheid om gebeuren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Als er emissie plaatsvindt, wordt het relatieve aandeel van de overheid dus gehandhaafd?

Minister **Zalm**: Ja, wij zorgen er dan voor dat de overheid haar meerderheid behoudt. Wij hebben daar ervaring mee. Ik heb bij eerdere gelegenheden vergelijkbare dingen gedaan. Conform de Comptabiliteitswet mag de minister van Financiën zo verkopen. Voor deelnemingen is echter toestemming van de Kamer nodig tenzij het gaat om het handhaven van het percentage dat in de uitgangssituatie in bezit was. Daar is geen aparte parlementaire instemming voor nodig. Als ik het

goed heb begrepen, wil de Kamer deze regel ook toegepast zien. Ik zeg toe dat wij er altijd voor zullen zorgen dat de overheid op 50% + 1 blijft. Ik heb wel de neiging om Amsterdam en Rotterdam als medeoverheden te beschouwen met wie wij bij voorkeur een soort aandeelhoudersovereenkomst zullen sluiten zodat wij op belangrijke punten gezamenlijk kunnen optrekken. Ik denk dat Amsterdam hier ook wel iets voor voelt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het zijn wel medeoverheden. Ik kan mij voorstellen dat Rotterdam op een gegeven moment zijn aandelen wil verkopen. Dan zitten de overheden dus onder de 50%.

Minister **Zalm**: Nee. Ik zeg u toe dat de overheid altijd die 50% + 1 aandeel zal hebben. Ik zou het mij kunnen voorstellen als de gemeente Rotterdam haar aandelen wil verkopen omdat zij maar een klein percentage in haar bezit heeft. Dat is geen enkel probleem. Het betekent dat de mogelijkheid van de staat om te verkopen wordt ingeperkt omdat wij de 50% + 1 willen handhaven. Het hangt er ook vanaf wat Amsterdam wil. Wij moeten daar over spreken. Er zijn ook vragen gesteld over de manier waarop wij met Amsterdam moeten omgaan omdat de gemeenteraad moties heeft aangenomen. De staat garandeert dat de overheid altijd 50% + 1 aandeel heeft. Als Amsterdam of Rotterdam iets doet, moeten wij ervoor zorgen dat die 50% + 1 gegarandeerd blijft. Die verantwoordelijkheid kan niet bij de gemeente Amsterdam worden gelegd, laat staan bij de gemeente Rotterdam.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U beschrijft nu de startsituatie, maar het kan ook zijn dat de gemeente Rotterdam haar paar procent pas na vijf jaar wil wegdoen. Dan duiken wij er alsnog onder.

Minister **Zalm**: Wij moeten daar dus afspraken over maken. Ik ben gehouden om ervoor te zorgen om dat de overheid 50% + 1 houdt, al dan niet via aandeelhoudersafspraken of deelname in emissies. Ik zeg u toe dat ik daarvoor zal zorgen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Amsterdam wil helemaal niet verkopen. Ik heb

begrepen dat Amsterdam toestemming moet geven voor de verkoop.

Minister **Zalm**: Laat ik meteen maar even op Amsterdam ingaan. Amsterdam zegt helemaal geen behoefte te hebben aan een beursgang of het verkopen van zijn aandelen. Amsterdam wil pas praten als duidelijk is dat het parlement steunt wat de Nederlandse regering wil. Als de regering en het parlement van mening zijn dat er kan worden vervreemd, zal Amsterdam dat niet blokkeren. Men is te veel democraat in Amsterdam om een democratisch besluit van de rijksoverheid te blokkeren. De vraag is alleen of Amsterdam zijn aandelen wil verkopen. Die vraag moet Amsterdam zelf beantwoorden. Ik kan de Amsterdamse bestuurders niet dwingen tot de verkoop van zijn aandelen. Ik kan wel redelijkerwijs van ze vragen om niet met gebruikmaking van hun positie in de statutenwijziging de zaak te frustreren als de regering en het parlement voor een bepaalde lijn op nationaal niveau hebben gekozen. Dat verwacht ik ook niet. Gezien de verhoudingen in Nederland, denk ik niet dat een gemeente een besluit van regering en parlement frustreert. Los daarvan, staat het Amsterdam natuurlijk vrij om afwegingen te maken ten aanzien van zijn aandelenbezit. Ik kan Amsterdam niet dwingen tot de verkoop van zijn aandelen. Ik kan Amsterdam alleen adviseren om dat te doen. Als Amsterdam zijn 20%, dacht ik, wil houden, dan is dat voor mij een fact of life.

Mevrouw **Gerken** (SP): U zegt heel gemakkelijk dat Amsterdam heeft gezegd zijn aandelen ook te verkopen als een parlementaire meerderheid besluit om de aandelen te verkopen.

Minister **Zalm**: Nee, dat zeg ik niet. Voor sommige statutenwijzigingen is 85% van het kapitaal nodig. Daarom heeft Amsterdam een blokkerende positie. Ik verwacht niet dat Amsterdam zijn blokkerende positie gebruikt om zaken te frustreren die de rijksoverheid en het parlement wenselijk achten.

Mevrouw **Gerken** (SP): Stel dat Amsterdam wel blijft blokkeren op grond van een motie. Stel dat er een referendum over wordt gehouden en

Zalm

dat de Amsterdamse bevolking zegt het niet te willen. U verwacht het niet, maar het is mogelijk. Wat doet u dan?

Minister Zalm: De Amsterdamse bevolking beslist niet over Schiphol. Dat doen de rijksoverheid en het nationale parlement. Dit is mijn politieke insteek. Het staat Amsterdam vrij om zijn aandelen al dan niet te verkopen. Dat vind ik geen enkel probleem. De gemeente Amsterdam kan alleen niet zo ver gaan dat die bepaalt wat er met Schiphol gebeurt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Wat gaat u doen als de gemeente Amsterdam dat wel doet?

Minister Zalm: Ik verwacht niet in die situatie te komen. Als dat onverhoopt wel gebeurt, wend ik mij tot de Kamer. Ik heb dan natuurlijk wel wat appeltjes te schillen met de gemeente Amsterdam. Dan kan het kabinet ook wel eens bepaalde dingen gaan frustreren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Amsterdam kan toch zeggen dat niet voor niets in de statuten is geregeld dat de rijksoverheid Amsterdam nodig heeft voor dergelijke grote beslissingen en dat voor de verhouding in de statuten is gekozen omdat Schiphol zowel een luchthaven van het Rijk als van Amsterdam is? Amsterdam heeft dan in mijn ogen een sterk verhaal. U walst daar overheen en zegt dat u dan wellicht geen geld voor de Zuidas geeft of de Coentunnel niet voor Amsterdam aanlegt. Die toon slaat u nu aan.

Minister Zalm: Nee, hoor. Ik heb er vertrouwen in. Er wordt nu steeds gevraagd: wat, als? Amsterdam heeft gezegd geen behoefte te hebben aan praten met het kabinet zolang niet duidelijk is of de Tweede Kamer het kabinetsbeleid wel steunt. De uitkomst van dit debat is voor Amsterdam natuurlijk ook een feit als een meerderheid van de Tweede Kamer de regering op dit punt steunt. Gelet op het democratische gehalte van de bestuurders en raadsleden in Amsterdam, verwacht ik niet dat zij bij de statutenwijziging met behulp van hun positie als aandeelhouder van Schiphol proberen het rijksbeleid te blokkeren, zeker niet als dat parlementaire steun geniet. Dat verwacht ik niet. Daar ken

ik de Amsterdamse bestuurders ook als te redelijk voor.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De partijen die hier de meerderheid hebben, zijn in Amsterdam natuurlijk wel tamelijk klein. Er zijn dus heel andere meerderheden in de Amsterdamse gemeenteraad. Amsterdam zal sowieso zeggen dat het een ander belang kan hebben dan het rijksbelang. Je kunt dus best voorspellen dat er een grote strijd opklaait.

Minister Zalm: Ik ben er niet zo somber over. Laten wij het afwachten. Wij hebben Amsterdam nodig. Ik vind het het plezierigst om op een redelijke manier met Amsterdam in gesprek te raken. Wij zullen ook anderszins moeten kijken naar een modernisering van de statuten. Daarover zijn ook opmerkingen gemaakt. Amsterdam zegt, in afwachting van de uitkomst van het parlementaire debat, dat het ook niet zoveel behoefte heeft aan die modernisering. Men wil eerst horen hoe het eruit zal zien, voordat men het gesprek heeft. Na ommekomst van de behandeling van dit wetsvoorstel neem ik contact op met de gemeente Amsterdam om te overleggen hoe wij in de toekomst samen verder kunnen optreden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister lijkt te veronderstellen dat het zonder meer misbruik zou zijn van de bevoegdheid die Amsterdam heeft om te blokkeren.

Minister Zalm: Als de Tweede Kamer en de regering menen dat wij een minderheidsaandeel in Schiphol kunnen verkopen, vind ik het nogal wat als Amsterdam zou zeggen dat het een andere opvatting heeft en alles in het werk zal stellen om het te verhinderen. Het is iets anders als Amsterdam zegt dat het geen behoefte eraan heeft om zijn aandeel te verkopen. Dat vind ik wel een legitieme opvatting. Of het verstandig is, is vers twee. Ik vind niet dat wij Amsterdam moeten dwingen zijn aandelen te verkopen, omdat wij menen dat het goed is. Een andere kwestie is of Amsterdam redelijkerwijs, na ommekomst van het parlementaire debat en na ommekomst van de besluiten die hier genomen zijn, nog steeds kan volhouden dat het alle instrumenten die beschikbaar zijn zal gebruiken om

het besluit te frustreren. Ik verwacht niet dat Amsterdam die opstelling zal kiezen. Als het anders ligt, kom ik bij de Kamer terug.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat is helder, maar mijn punt blijft. Als je redeneert vanuit de positie van de aandeelhouders, is het dan zo vreemd dat je zegt dat de aandeelhouders op één lijn moeten zitten? Men kan er anders over denken en besluiten om het toch niet te doen.

Minister Zalm: Wij spreken nu niet over Unilever of zoiets. Wij praten nu over Schiphol en de publieke borging van Schiphol. Al die ontwikkelingen spelen een rol. Uiteindelijk vind ik dat de Tweede Kamer in deze kwestie het laatste woord moet hebben.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Wij hebben ook te maken met een democratisch gekozen gemeenteraad die zelfstandig een afweging kan maken. Dat hebben wij althans in de wet zo geregeld.

Minister Zalm: Ja, maar ik ga gewoon het gesprek aan. Ik heb er goede verwachtingen over. Als het misloopt, kom ik bij de Kamer terug en dan zal ik aangeven wat de consequenties zijn.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Zojuist werd even met de bekende lach ... Wij kunnen toch ook nog wel wat zaken frustreren?

Minister Zalm: Ja.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Maar het is toch een regelrechte dreiging dat Amsterdam de overheid zal tegenkomen op heel veel andere dossiers, als het niet akkoord gaat.

Minister Zalm: Nee, er zijn ook zaken waar de rijksoverheid niet zo aan hecht en Amsterdam wel. Dan vraagt men of wij een handje kunnen helpen. Soms doen wij dat en soms doen wij dat niet. Wij vragen Amsterdam om ons een handje te helpen. Soms vraagt Amsterdam het Rijk om Amsterdam een handje te helpen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): In dit geval respecteert u eventueel niet een democratische beslissing van de gemeenteraad, want die wordt

Zalm

gesanctioneerd op andere dossiers. Dat is de boodschap die u uitzendt.

Minister **Zalm**: Ik heb geen enkele indicatie dat wij er met Amsterdam niet uit komen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik begrijp dat u die indicatie niet hebt. Het gaat om het feit of u gesteld hebt dat die sanctie er kan zijn.

Minister **Zalm**: Ik heb er geen enkele behoefte aan om hier met sancties te dreigen. Het is zoals ik het zei: wij hebben Amsterdam nodig. Als de Tweede Kamer de regering steunt op dit punt en als duidelijk is dat de volksvertegenwoordiging hier achter staat, verwacht ik dat een redelijke uitkomst zal zijn dat Amsterdam dat niet frustreert vanwege de positie die het heeft.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Ik begrijp die verwachting. Ik kan haar zelfs nog respecteren, gelet op de verschillende niveaus. De minister van Financiën zal echter ook moeten accepteren dat er een democratisch gekozen orgaan is dat zelfstandig tot een andere afweging komt. Het is dan uit den boze om vervolgens van de machtspositie van de rijksoverheid gebruik te maken om op tal van andere dossiers de zaken te frustreren.

Minister **Zalm**: Wij kunnen natuurlijk niet Amsterdam korten op het budget voor de politie of het Gemeentefonds, maar er zijn wel eens van die dingen waarvan je denkt: doen wij dat voor onszelf of doen wij dat om een gemeente te helpen? Dat zijn de gewone bestuurlijke verhoudingen. De één heeft wel eens iemand nodig en de ander heeft wel eens iemand nodig.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): De Zuidas!

Minister **Zalm**: Als iemand jou nooit wil helpen, waarom zou je hem dan helpen?

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Uit liefde!

Minister **Zalm**: Maar liefde moet altijd wederzijds zijn en ik ben zeer verliefd op Amsterdam.

De heer **Haverkamp** (CDA): U bent ook ooit een huwelijk op huwelijkse

voorwaarden aangegaan met Schiphol. Toen u in uw verliefdheid ergens samen aan wilde beginnen, hebt u afspraken gemaakt: als wij ons huwelijk op een andere manier gaan invullen, als wij Schiphol op een andere manier gaan regelen, zullen wij dat doen met instemming van Amsterdam. De statuten zijn dusdanig geformuleerd en de aandelen zijn zo verdeeld, dat bekend was dat de stad Amsterdam een blocking vote zou hebben bij een eventuele statutenwijziging. Vindt u de kwalificatie "frustreren" terecht als Amsterdam gebruik zou maken van de mogelijkheden die er zijn? Of zegt u: de stad heeft die mogelijkheid indertijd gekregen en wat ons betreft kan het in een open dialoog gebeuren?

Minister **Zalm**: Ik vind het een kwestie van frustreren als duidelijk is dat de regering en een meerderheid in het parlement die koers na ampele overwegingen hebben uitgestippeld. Dan wordt gebruikgemaakt van een positie die voor heel andere doelen was gecreëerd dan het kunnen tegengaan van door het parlement geaccordeerd rijksbeleid.

De heer **Haverkamp** (CDA): Met welk doel zou dat dan anders geformuleerd zijn?

Minister **Zalm**: Ik heb geen idee. De statuten zijn al van vóór de Tweede Wereldoorlog, vrees ik. Ik vermoed dat het destijds ging om de bescherming van een minderheidsaandeelhouder, zodat niet bij meerderheid van stemmen in de aandeelhoudersvergadering zou kunnen worden bepaald dat de rijksaandelen een beter dividend krijgen dan de Amsterdamse. Ik noem maar wat. Dat soort statutenwijzigingen zouden geblokkeerd kunnen worden om het eigen minderheidsbelang te verdedigen. Iets anders is dat je de statuten gebruikt als een vehikel om een lijn te blokkeren die door de rijksoverheid, gesteund door het parlement, is uitgezet. Ik verwacht niet dat Amsterdam dat gaat doen, dus de discussie is wat mij betreft wat theoretisch. Ik verwacht dat wij er in constructief overleg uit kunnen komen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begrijp dat de statuten van vóór de Tweede Wereldoorlog zijn ...

Minister **Zalm**: Ik weet alleen dat ze vrij oud zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): In ieder geval van vóór de dualisering. De minister heeft gesprekken met Amsterdam gevoerd, waarin het bestuur heeft aangegeven dat het geen behoefte heeft om de discussie aan te gaan. Er zijn in deze discussie echter twee Amsterdammers: dat van het college van burgemeester en wethouders en dat van de gemeenteraad. De raad heeft aangegeven dat hij er geen enkele behoefte aan heeft. Sterker nog, de raad draagt het college op, geen medewerking te verlenen aan de statutenwijziging. De minister wil zich niet bemoeien met de lokale Amsterdamse politiek, maar is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om de statuten te wijzigen? En moet men het verder in Amsterdam maar uitzoeken hoe zwaar het weegt voor de gemeenteraad?

Minister **Zalm**: Ik doe zaken met het college van burgemeester en wethouders, dat de toestand in Amsterdam zelf moet regelen. Ik kan natuurlijk niet met de gemeenteraad van Amsterdam gaan spreken, hoewel ik daar ook wel iemand van ken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Staat in de statutenwijziging dat de instemming van de gemeenteraad nodig is?

Minister **Zalm**: Het gaat om de aandeelhouders. Het gemeentebestuur houdt de aandelen en niet de gemeenteraad.

De heer **Haverkamp** (CDA): Van het college van burgemeester en wethouders heeft u te horen gekregen dat het er in principe niet negatief tegenover staat. Het is vervolgens aan het college om dat intern in Amsterdam op te lossen.

Minister **Zalm**: U formuleert het goed.

Mevrouw **Gerken** (SP): Dit lokt een vraag aan de heer Haverkamp uit. Suggereert hij om de motie van de gemeenteraad maar links te laten liggen en gewoon verder met het college te onderhandelen om die statutenwijziging erdoor te krijgen? Dan ken ik nog wel een paar moties om een streep doorheen te trekken.

Zalm

De heer **Haverkamp** (CDA): Het gaat mij om het proces rondom de vervreemding van aandelen Schiphol en om de afhankelijkheden die daarin zitten. Als nu al helder zou zijn dat het traject doodloopt op de stad Amsterdam, dan krijg je een ander debat. Het signaal van de minister is dat hij goede verwachtingen heeft dat, als wij het traject hier parlementair afronden, daadwerkelijk kan worden overgegaan naar een vervolgstap. Ik vond het een relevante vraag wie daarvoor verantwoordelijk is. Het is niet aan ons om de afwegingen van het college van Amsterdam te verdedigen of te bekritisieren.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik zou het op prijs stellen als een Kamerlid de democratische verhoudingen in het oog houdt, en niet kijkt hoe hij onder deze blokkades uit kan komen. U moet gewoon kijken naar de wens van de gemeenteraad, de democratisch gekozen raad van Amsterdam, die in deze motie stelt niet te willen privatiseren, in plaats van dit soort suggesties te doen.

Minister **Zalm**: Bij de motie is van belang in het achterhoofd te houden, op grond waarvan men de motie heeft aangenomen. Als ik het goed begrijp, hebben de indieners en de ondertekenaars van de motie gezegd het eens te zijn met het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, zij het dat zij er niet zeker van zijn dat die adviezen door het kabinet goed worden overgenomen. Gelet op die motivering kan het gesprek met Amsterdam goed op gang komen. We kunnen namelijk beargumenteerd aangeven dat we die adviezen van de Raad voor Verkeer en Waterstaat alle hebben overgenomen, inclusief het handhaven van de 50 + 1-meerderheid als noodrem.

Er is gevraagd waarom, als er een 100%-overheidsaandeel is, niet wordt overgaan tot toepassing van het verzwakt regime. Om te beginnen ligt het, als je juist van plan bent om onder de 100% te gaan, niet voor de hand om als nog het regime toe te passen dat is bedoeld voor een situatie waarin je duurzaam op 100% blijft zitten. We moeten de verschillen overigens niet overdrijven: ook op dit moment kan de algemene vergadering van aandeelhouders de raad van commissarissen naar huis sturen als deze in de ogen van de algemene vergadering verkeerde

bestuurders benoemt. We hebben dus nu ook al ruime mogelijkheden. Als we de raad van commissarissen naar huis sturen, komt er daarna natuurlijk een nieuwe raad die wat beter doorheeft wat de algemene vergadering van aandeelhouders wil. Er zijn andere deelnemingen waar we wel het verzwakte regime toepassen, maar in dit geval ligt het niet voor de hand om dat te doen.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Zou het een overweging zijn om te streven naar een wetswijziging, waarin het verzwakt regimeregime wordt toegepast bij 51% van de aandelen?

Minister **Zalm**: Nee, daar ben ik geen voorstander van. Het structuurregime is mede uitgevonden om ook kleinere aandeelhouders een zekere positie te geven, aangezien de raad van commissarissen ook op hun belangen let. Als je het verzwakte structuurregime invoert, waarbij de meerderheidsaandeelhouder gewoon de bestuurders kan benoemen, is dat voor de kleinere aandeelhouders een verzwakking van hun positie, ten opzichte van een onafhankelijke raad van commissarissen, die ook op hun belangen let. Met 100% is het dus logisch dat je je meer bevoegdheden toe-eigent, maar juist als je ook kleinere aandeelhouders toelaat, is het onverstandig om de algemene vergadering van aandeelhouders zo'n rechtstreekse invloed op de samenstelling van het bestuur te geven. Dat is het belangrijkste verschil tussen het verzwakte en het normale structuurregime.

Als aandeelhouder kan ik een rol vervullen bij het beloningsbeleid, dankzij de wetswijziging naar aanleiding van "Tabaksblatt". In de nota aan de Kamer heb ik aangegeven, wat mijn algemene uitgangspunten daarbij zijn. Wat hier bij Schiphol in het bijzonder speelt, is de kwestie die openstaat rond de vraag of de variabele bonussen in de pensioengrondslag moeten worden opgenomen. Mijn lijn is dat bonussen en variabele beloningen niet pensioengevend moeten zijn. Hierbij doet de complicatie zich voor dat Schiphol is aangesloten bij het ABP. Toen wij overgingen van het eindloon- naar het middelloonstelsel is gezegd dat een van de compensaties daarvoor is dat de variabele beloning en de bonussen ook onderdeel uitmaken van de pensioengevende grondslag. Dat was

natuurlijk bedacht voor iets minder goed betaalde ambtenaren die daaruit een zekere compensatie zouden kunnen krijgen. De raad van commissarissen is het inhoudelijk met mij eens, maar wij moeten nog nagaan op welke wijze wij dat juridisch moeten regelen. Ik zal proberen dat voor elkaar te krijgen, zodat wij het bezoldigingsbeleid van Schiphol ook op dit punt in overeenstemming kunnen brengen met het algemene rijksbeleid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb gevraagd of minister Zalm niet van mening is dat de beloning van € 650.000 van de heer Cerfontaine buiten iedere proportie is. Zou in dit geval ook niet de Zalmsnorm moeten gelden, namelijk dat geen hoger bedrag wordt uitgekeerd dan het salaris van de minister-president? De omgeving waarin de heer Cerfontaine functioneert, is immers niet echt concurrerend. Als het doorgaat met die 49% vraag ik mij af of is gegarandeerd dat de salarissen van dergelijke personen niet stijgen. Is het niet mogelijk dat die personen het argument aanvoeren dat zij nu in een marktomgeving functioneren? Ik doel dan niet alleen op de huidige functionarissen, maar ook op de toekomstige.

Minister **Zalm**: Voor het beloningsbeleid in het algemeen is de lijn van de Staat als aandeelhouder bij meerderheids- en minderheidsposities dat hij een vergelijking wil met een relevante peer group en dat hij in ieder geval niet boven de mediaan wil uitkomen. Wij vinden het verder van belang dat de codes-Tabaksblat die betrekking hebben op leningen en afvloeiingsregelingen strikt worden toegepast. Als er sprake is van een prestatiebeloning, moet duidelijk zijn waarop die is gebaseerd. Zodoende is een en ander narekenbaar. Bovendien is een variabele beloning niet pensioengevend. Die uitgangspunten zullen wij ook op Schiphol van toepassing verklaren en wij hebben tevens een aantal andere staatsdeelnemingen gevraagd om die ijking omtrent het beloningsniveau opnieuw te doen. Ik ben dus niet van mening dat in dit geval de norm van toepassing moet zijn dat men onder het salarisniveau van de minister-president dient te blijven. Het betreft in dit geval een bedrijf dat vergelijkbaar moet kunnen opereren met andere bedrijven,

Zalm

waaronder beursgenoteerde ondernemingen.

De vervreemding van aandelen als zodanig dient naar mijn overtuiging geen invloed te hebben op de beloning. Ik zal ervoor zorgen dat dit niet gebeurt. Het is dus niet juist dat er een feestje komt ter gelegenheid van het vervreemden van aandelen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister gebruikt de woorden "als zodanig", maar het is mogelijk dat het argument wordt gebruikt dat men nu in een andere omgeving opereert.

Minister **Zalm**: Nee, daarvoor is naar mijn idee nog geen aanleiding. In geval van een beursgang kent de overheid nog steeds de grote cao-lijn in het beloningsbeleid, omdat zij de meerderheid van de aandelen heeft.

Als men ondershands gaat plaatsen – ik noem bijvoorbeeld de ondershandse investor – kan men het idee hebben dat er sprake moet zijn van een ander beloningsbeleid. Ik kan nu niet overzien of dat het geval zal zijn. Ik ben als aandeelhouder in ieder geval van mening dat beursgang, ondershandse plaatsing of wat dies meer zij op zichzelf geen reden is om beloningspakketten noodzakelijkerwijs opwaarts aan te passen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft gezegd dat er bij Schiphol en andere bedrijven onderzoek wordt gedaan naar vergelijkbare bedrijven. Daarbij komt de vraag aan de orde of men onder die mediaan zit. Ik zal dat debat nu niet voeren, maar vraag mij wel af of de Kamer die onderzoeken krijgt toegestuurd zodat zij een en ander mede kan beoordelen.

Minister **Zalm**: In het geval van De Nederlandsche Bank heb ik dat toegezegd, maar ik weet nog niet of ik dat in het geval van Schiphol zal doen. Misschien kan ik die vraag in tweede termijn beantwoorden.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.27 uur tot 13.15 uur geschorst.

Voorzitter: Weisglas

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Ingekomen is een brief van het lid Nawijn waarin deze verklaart dat hij met onmiddellijke ingang zijn lidmaatschap van de fractie van de Lijst Pim Fortuyn opzegt en dat hij zijn werkzaamheden als volksvertegenwoordiger zal blijven voortzetten. Het Presidium zal de noodzakelijke praktische maatregelen nemen die het gevolg zijn van deze afsplitsing en die uiteraard aan de Kamer bekendmaken.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van volgende week:

- de benoeming van de Nationale ombudsman;
- de Voorjaarsnota 2005 en de bijbehorende suppletoire begrotingen;
- de Slotwetten 2004;
- de Voorzitting ter vervulling van een vacature in de Hoge Raad (30163);
- het wetsvoorstel Regels betreffende de melding van zeggenschap en kapitaalbelang in, alsmede de melding van het geplaatste kapitaal van effectenuitgevende instellingen (Wet melding zeggenschap en kapitaalbelang in effectenuitgevende instellingen) (28985);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Werkloosheidswet ter uitvoering van richtlijn nr. 2002/74/EG (30133);
- het wetsvoorstel Regels over de verplichting om bij de overheidsorganen, bij de uit de openbare kas bekostigde onderwijsinstellingen, alsmede bij de examens waarvoor wettelijke voorschriften zijn vastgesteld, de schrijfwijze van de Nederlandse taal te volgen, waartoe de Nederlandse Taalunie beslist (Spellingwet) (30035);
- het wetsvoorstel Wijziging Warenwet met het oog op de implementatie van richtlijn nr. 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van de

Europese Gemeenschappen van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid (PbEG L 11) (29982);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 ter implementatie van richtlijn 2004/8/EG inzake de bevordering van warmtekraftkoppeling (Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 ter implementatie van de richtlijn warmtekraftkoppeling) (30038).

Ook stel ik voor, toe te voegen aan de agenda van de volgende week, de gezamenlijke behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer (30046);
- het wetsvoorstel Bevordering van het naar arbeidsvermogen verrichten van werk of van werkhervatting van verzekerden die gedeeltelijk arbeidsgeschikt zijn en tot het treffen van een regeling van inkomen voor deze personen alsmede voor verzekerden die volledig en duurzaam arbeidsgeschikt zijn (Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen) (30034);
- het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet bodembescherming (30024);
- het wetsvoorstel Regels omtrent de invoering en financiering van de Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen alsmede met betrekking tot de intrekking van de Wet op de (re)integratie arbeidsgehandicapten (Wet Invoering en financiering Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen) (30118). Het betreft hier de plenaire afronding. Zoals bekend, zal over beide wetsvoorstellen aanstaande maandag nog een wetgevingsoverleg gehouden worden.

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om de leden met klem te verzoeken zich zo snel mogelijk met realistische spreektijden in te schrijven voor alle bovengenoemde debatten, omdat het juist in de laatste week voor het reces van het grootste belang is dat wij het schema zo realistisch mogelijk kunnen opstellen, zoals dat ook afgelopen maandag tijdens de bespreking van de Raming is besproken.

Voorts stel ik voor, volgende week te stemmen over de moties ingediend in het notaoverleg van 20 juni jongstleden over de Veteranennota (30139).

Ik stel voor, de spreektijden voor het debat over de Voorjaarsnota 2005 als volgt vast te stellen:

- CDA, PvdA en VVD 10 minuten;