

Vergaderjaar 2005–2006

25 435

Vervreemding aandelen Schiphol

Nr. 13

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 januari 2006

De commissie voor Financiën¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Financiën naar aanleiding van de brief van de minister van Financiën over dual track d.d. 15 november jl (Kamerstuk 25 435, nr. 10) alsmede over het rapport van prof.dr. K. Cools getiteld «Privatisering NV Luchthaven Schiphol».

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 januari 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tichelaar

De griffier van de commissie,
Berck

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Koopmans (CDA), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Egerschot (VVD) en Irrgang (SP).

Plv. leden: Rouvoet (CU), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), vacature PvdA, Duyvendak (GL), Van Gent (GL), vacature algemeen, De Krom (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), De Vries (VVD), Van Beek (VVD) en Gerken (SP).

1

Prof. Dr. K. Cools RA geeft in zijn rapport aan dat in het geval van een onderhandse plaatsing er de mogelijkheid is om maatwerk te bieden op het gebied van de zeggenschap. Ben u bereid om met eventuele partijen in gesprek te gaan om afspraken te maken over de zeggenschap of stelt u zich op het standpunt dat hier wat u betreft niet over te praten valt?

Het is verstandig dat, zoals ook de heer Cools aanbeveelt, de Staat zelf eerst bepaalt hoe de zeggenschapsverdeling zal zijn tussen overheidsaandeelhouders en de private minderheidsaandeelhouders, alvorens een keuze omtrent de vervreemdingswijze wordt gemaakt. Nadat de uitgangspunten met betrekking tot de zeggenschapsverdeling zijn vastgesteld en een vervreemdingswijze eveneens is bepaald, kunnen met private aandeelhouders slechts binnen de grenzen van de vastgestelde uitgangspunten afspraken gemaakt worden. Mijn opvattingen over de zeggenschapsverdeling heb ik in eerdere brieven aan de Tweede Kamer uiteengezet en deze heb ik in mijn reactie op het rapport Cools nader verduidelijkt (kamerstuk 25 435, nr. 12). Dit komt er op neer dat ik het, gegeven de ratio achter het amendement Haverkamp, niet mogelijk acht om substantiële zeggenschap over te dragen aan de private aandeelhouders. Ik hanteer hierbij de definitie van de heer Cools ten aanzien van substantiële zeggenschap. Dit betekent dat geen blokkerende vetorechten aan minderheidsaandeelhouders worden overgedragen, de minderheidsaandeelhouders geen benoemingsrechten ten aanzien van commissarissen krijgen en geen doorslaggevende stem krijgen bij eventuele managementcontracten. Qua overdracht van zeggenschap aan (een) private minderheidsaandeelhouder(s) wil ik niet verder gaan dan een passende invloed op de samenstelling van de Raad van Commissarissen. Hierbij kan men denken aan een voordrachtsrecht voor één of meer commissarissen. Voorts behouden de private minderheidsaandeelhouders uiteraard de (zeggenschaps)rechten die hen op grond van de wet toekomen.

2

In het rapport van Prof. Dr. K. Cools RA wordt aangegeven dat in het geval van een onderhandse plaatsing financiële spelers hun eventuele zeggenschap zullen aanwenden om het management van Schiphol sterk te disciplineren en niet-kern en buitenlandse investeringen zeer kritisch zullen beoordelen. Kunt u in dit licht aangeven welke rol de Staat als groot aandeelhouder heeft gespeeld bij de buitenlandse investeringen van KPN en die er uiteindelijk toe hebben geleid dat er van uit de staat een storting van € 2,5 mld noodzakelijk was?

KPN is in 1994 naar de beurs gebracht. Wat betreft de rol van de Staat als grootaandeelhouder in KPN bij buitenlandse investeringen van KPN heb ik eerder aangegeven dat binnen het structuurregime (voorheen) de aandeelhouders «in beginsel geen bemoeienis hadden met betrekking tot investeringsbeslissingen». Opgemerkt is toen dat het de bevoegdheid van het bestuur van de vennootschap is om beslissingen te nemen ten aanzien van investeringen. In dit kader is de opmerking geplaatst dat in de statuten van KPN een beperkte uitzondering gemaakt is. De houder van het bijzonder aandeel heeft namelijk wel de bevoegdheid om al dan niet investeringsbeslissingen goed te keuren op moment dat deze er toe zullen leiden dat het eigen vermogen van de vennootschap volgens haar geconsolideerde balans daalt onder de dertig procent van het totale vermogen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2001, 28 000 IXB, nr 21).

Mede omdat de UMTS investering in Duitsland niet rendeerte op het moment dat dat verwacht werd, besloot KPN in 2001 tot een aandelen-

emissie van € 5 miljard. De Staat heeft deelgenomen aan deze emissie of het toenmalige belang van 34,69%. Hierdoor was KPN uit de acute zorgen rond zijn schuldpositie.

Inmiddels is de wetgeving veranderd en hebben aandeelhouders meer bevoegdheden gekregen. Ondermeer is instemming van de algemene vergadering van aandeelhouders vereist op het moment dat investeringen ertoe zullen leiden dat de identiteit van een onderneming verandert. Dit betekent dus ook voor Schiphol dat majeure investeringen aan de aandeelhouders ter goedkeuring zullen moeten worden voorgelegd. Daarbij zal de overheid als meerderheidsaandeelhouder in voorkomend geval een doorslaggevende stem houden. Daarnaast hebben aandeelhouders met een belang van tenminste 1% van het uitstaande aandelenkapitaal een agenderingsrecht in de aandeelhoudersvergadering en heeft de raad van commissarissen een informatieplicht aan de aandeelhoudersvergadering.

3

In het geval van een beursgang bestaat het risico dat een belegger een bod doet op de uitstaande aandelen en daarmee een aanzienlijk belang in Schiphol verwerft. Kunt u aangeven welke rechten er ontstaan voor een belegger wanneer deze meer dan 20% van het bedrijf verwerft?

Het is juist dat een partij een openbaar bod kan doen op aandelen genoteerd aan een effectenbeurs. Of deze partij daarmee een aanzienlijk belang verwerft in Schiphol hangt echter uitsluitend af van de wil van de zittende aandeelhouders op dat bod in te gaan. Aangezien de overheid op grond van de wet (Amendement Haverkamp) gehouden is de meerderheid van de aandelen in Schiphol te behouden, zullen de overheidsaandeelhouders het bod derhalve niet (kunnen of willen) accepteren en zal de belegger slechts een belang van maximaal 49,9% kunnen verkrijgen. Het is onder die omstandigheden de vraag of een dergelijk bod zal worden uitgebracht. Als een dergelijke belegger meer dan 20% doch minder dan 50% van de aandelen in Schiphol verwerft, verkrijgt deze partij niet de zeggenschap over Schiphol noch andere bijzondere (veto) rechten. Wel verkrijgt deze belegger het enquêterecht en uiteraard evenredig meer stemrechten en meer dividend rechten.

4

Kunt u aangeven hoe u het verloop van de dual track ziet, op welk moment komt er een aandeelhoudersovereenkomst, de behandeling in de Eerste Kamer en de toestemming van de Gemeenteraad van Amsterdam?

Wat betreft het verloop van het proces stel ik mij het volgende voor. Eerst wil ik de discussie met uw Kamer over de wijze van vervreemding afronden. Vervolgens zal ik in overleg treden met de gemeente Amsterdam en eventueel de gemeente Rotterdam over het opstellen van een aandeelhoudersovereenkomst. Een overzicht van de belangrijkste elementen van een op te stellen aandeelhoudersovereenkomst geef ik reeds nu in bijgaande reactie op het rapport Cools. Ik ga ervan uit dat het college van B&W op basis van genoemde gesprekken een voorstel richting de gemeenteraad zal sturen. De behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer hoeft op al deze zaken niet te wachten. Nadat hierboven genoemde punten zijn afgerond, kan het daadwerkelijke verkoopproces beginnen.

5

Op welke wijze wil u de concurrentie tussen de beide processen bevorderen?

Door beide processen parallel te laten lopen weten de kandidaat-kopers aan de ene kant en het bankensyndicaat dat de aandelen zal plaatsen aan de andere kant dat hun bod moet concurreren met de andere track.

6

Bent u bereid om meer informatie te geven aan de bieders in het onderhandse plaatsingstraject?

De informatievoorziening zal gelijkwaardig moeten zijn.

7

Hoe groot is naar uw verwachting het «super dividend»?

Na overleg met de onderneming en de medeaandeelhouders zal de omvang worden bepaald. Een single A rating kan naar verwachting leiden tot een superdividend in een ordegrrootte van € 0,6 tot € 1,0 miljard.

8

Deelt u de analyse van Prof. Dr. K. Cools RA dat een beursgang altijd gepaard gaat met een discount van 10 tot 20%?

Gezien het feit dat de reële waarde («fair value») van een bedrijf een volledig subjectieve beoordeling is die door alle partijen (investeerders, het bedrijf, potentiële kopers en adviseurs) wordt opgemaakt vanuit verschillende opvattingen, zal er nooit een intellectuele onderbouwing bestaan voor een korting («discount») bij een beursgang («IPO discount»). Echter in de praktijk wordt er wel rekening gehouden met een dergelijke korting. De discount wordt verstrekt ter compensatie van het feit dat beleggers gevraagd wordt te investeren in een bedrijf dat geen bewezen staat van dienst heeft op een beurs en om te zorgen dat een aandeel positief zal handelen direct na introductie (postive after market trading).

De heer Cools concludeert dat Lazard rekening houdt met een dergelijke korting in haar rapport van 12 september 2005 (blz. 52) en ik ben dezelfde mening toegedaan. Volgens Lazard zal in het geval van een beursgang van Schiphol een discount overigens lager zijn dan de range die Cools hanteert. Lazard voert hiertoe onder meer aan:

- De airport sector is een zeer attractieve sector voor beleggers, mede door het stabiele karakter van de sector en de bijbehorende dividenden.
- De kwaliteit van Schiphol t.o.v. reeds beursgenoteerde soortgelijke bedrijven.
- Schiphol opereert in feite al als een beursgenoteerd bedrijf en heeft al een zeer sterke financiële staat van dienst.
- De intentie van deze plaatsing is niet om geld op te halen voor investeringen.

9

Deelt u de mening dat Strategische kruisparticipaties net zo zeer bij niet beursgenoteerde ondernemingen kunnen worden gerealiseerd?

Kruisparticipaties zijn eenvoudiger te realiseren en ook weer terug te draaien in het geval van beursgenoteerde ondernemingen door de liquiditeit van het aandeel. Het is echter theoretisch ook mogelijk om dit bij niet beursgenoteerde ondernemingen te realiseren.

10

Deelt u de analyse dat er ook beursfondsen zijn die negatief in het nieuws komen, en dat dit demotiverend is voor de arbeidsmoraal?

Zowel beursgenoteerde als niet-beursgenoteerde bedrijven kunnen positief en negatief in het nieuws komen. Wel is het aannemelijk dat beursgenoteerde bedrijven vaker in het nieuws komen en dat zoals Cools stelt dit de positie op de arbeidsmarkt gunstig kan beïnvloeden.

11

Kunt u aangeven of de «incentive» regelingen die private ondernemingen kunnen bieden veel verder gaan dan bij beursfondsen en daardoor het ondernemerschap verder tot wasdom laten komen? En dat dit een van de redenen is dat er meer ondernemingen van de beurs afgaan dan er naar toe gaan?

Uw Kamer heeft de motie Duyvendak aangenomen waarin wordt gesteld dat het salaris van de directie van Schiphol niet mag toenemen als gevolg van de privatisering. Aangenomen mag worden dat dit ook incentive regelingen zal beperken in zowel het geval van een beursgang als van een onderhandse plaatsing.

PvdA-fractie

1

Prof. Cools sluit zijn rapport af met de overwegingen dat de regering voorafgaand aan onderhandse plaatsing of dual track de Kamer een duidelijke keuze moet voorleggen waarin de verhouding tussen de drie publieke aandeelhouders in een aandeelhoudersovereenkomst is aangegeven; de exacte zeggenschap en exit clause voor minderheidsaandeelhouders staat aangegeven; welke partijen worden toegelaten tot een bieding en welke eisen aan hen worden gesteld; hoeveel aandelenpakketten er van welke omvang worden aangeboden. Is de regering van plan om deze aanbeveling te volgen.

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn reactie op het rapport van de heer Cools die ik u gelijktijdig met de beantwoording van deze kamervragen doe toekomen.

2

Krijgt de Tweede Kamer bij een eventuele onderhandse verkoop (eventueel achteraf) wel inzicht in de afspraken die met de institutionele belegger worden gemaakt?

Zoals aangegeven zullen te maken afspraken beperkt zijn, aangezien geen (blokkerende) zeggenschapsrechten worden overgedragen. De afspraken die worden gemaakt (zie mijn reactie op het rapport Cools voor wat betreft de inhoud) zullen in beginsel openbaar kunnen worden gemaakt, tenzij specifieke omstandigheden bestaan waardoor openbaarmaking het ondernemingsbelang of het belang van de Staat als aandeelhouder zou schaden.

3

In hoeverre worden bij onderhandse verkoop ook partijen meegenomen als MacQuarie Bank, een van de grootste concurrenten van Schiphol als het gaat om exploitatie van luchthavens?

Zoals ik in mijn reactie op het rapport Cools heb aangegeven zullen in een onderhands traject geen partijen bij voorbaat worden uitgesloten. Wel zullen de voorwaarden die de Staat stelt leiden tot zelfselectie.

4

Wat is de mening van Amsterdam met haar blocking vote over het vervreemden van aandelen door de staat waarvoor een door hen goed te

keuren statutenwijziging noodzakelijk is?

Het is bekend dat de gemeente Amsterdam terughoudend is ten aanzien van het idee van vervreemding. Zoals ik eerder reeds aangaf verwacht ik echter niet dat de gemeente Amsterdam de verkoop van aandelen door de Staat ook daadwerkelijk zal proberen te blokkeren. Ik zou dat ook niet redelijk vinden nadat het Parlement hiertoe een besluit heeft genomen. Het is verder aan Amsterdam om te bepalen of ook door de gemeente zelf aandelen zullen worden verkocht.

5

Goed dat er beperkingen zijn gesteld aan de beloning van directie in relatie met de verkoop zelf, maar welke waarborgen zijn er dat deze later niet alsnog worden verhoogd?

De aandeelhoudersvergadering bepaalt het bezoldigingsbeleid. Zolang de overheid in de aandeelhoudersvergadering een meerderheidsbelang behoudt, kan de overheid het bezoldigingsbeleid vaststellen dan wel voorkomen dat dit wordt gewijzigd.

6

Neemt u tot moment van vervreemding joint control? Zo nee, waarom niet? Waarom wel bij PMR? Is behoud van joint control daarna nog mogelijk bij beursgang of onderhandse verkoop?

Ik acht het vanuit de positie van meerderheidsaandeelhouder met doorslaggevende zeggenschap tot het moment van vervreemding niet nodig om vergelijkbare afspraken met de huidige mede-aandeelhouders te maken als het geval is bij PMR, waar de Staat in ruil voor het meefinancieren van de havenuitbreiding joint control heeft verkregen. Voor wat betreft de door de overheidsaandeelhouders gezamenlijk uit te oefenen zeggenschap na beursgang of onderhandse verkoop, verwijs ik naar mijn reactie op het rapport Cools.

7

Bij onderhandse verkoop worden afspraken gemaakt op basis van winstverwachtingen die afhankelijk zijn van o.a. het Nederlandse beleid ten aanzien van de luchthaven. Stel dat de verwachting van NVLS is dat ze mag groeien en daarmee meer winst zal gaan maken en het parlement besluit op basis van de evaluatie dat dit niet kan, kan de andere aandeelhouder dan een schadeclaim indienen?

Zowel in een informatiememorandum bij onderhandse verkoop, als een prospectus bij beursgang zal (onder andere) financiële informatie over Schiphol worden verstrekt op basis waarvan de belegger een investeringsbeslissing kan nemen. Het is niet de bedoeling dat daarin winstverwachtingen zullen worden opgenomen. Voor zover er sprake zal zijn van «forward looking statements» zal echter heel duidelijk worden gemaakt dat daaraan geen enkele rechten kunnen worden ontleend, hetgeen standaard praktijk is in prospectussen, ter vermindering van aansprakelijkheid voor onjuiste of misleidende informatie. De Staat als aandeelhouder zal zich niet voor de toekomst tevoren binden in zijn publieke rol.

8

Is in het licht van te verwachten beleidswijzigingen op basis van de te ontvangen evaluatie van Schipholbeleid dit wel een logisch en werkbaar moment om te vervreemden? Op basis van welk beleid (het huidige of het nieuwe) wordt een prospectus gemaakt?

Een prospectus zal de informatie bevatten die vereist is op grond van de prospectusrichtlijn die per 1 juli 2005 in werking is getreden. Deze richtlijn schrijft voor welke informatie in het prospectus moet worden opgenomen. Deze informatie is omvangrijk en betreft onder meer de jaarrekeningen over de afgelopen drie jaar, informatie over de belangrijkste aandeelhouders, informatie over de onderneming in het algemeen (beschrijving activiteiten, markten en dergelijke), informatie over het management, relevante juridische procedures alsook de risicofactoren die verbonden zijn aan het beleggen in Schiphol. Overigens zijn beleggers zich er van bewust dat de luchthavensector sterk gereguleerd is en zij zullen daar in hun investeringsafweging rekening mee houden. Indien het beleid met betrekking tot Schiphol aan de orde komt dan zal worden uitgegaan van het dan vigerende beleid.

9

Krijgt het parlement (eventueel achteraf) inzicht in de afspraken die met de institutionele belegger worden gemaakt (bij onderhandse verkoop)?

Zie het antwoord op vraag 2.

10

De financieringssituatie van de NVLS wordt nu als conservatief beschreven. Dit zou vóór vervreemding van aandelen moeten worden veranderd. Wat betekent dit in concreto?

Dit betekent dat de onderneming aanvullend vreemd vermogen aantrekt en vervolgens, ten laste van de vrij uitkeerbare reserves, een uitkering aan de aandeelhouders doet.

11

Hoeveel geld zal er vóór de vervreemding naar de staatskas gaan? Komt dit in het FES?

Dit bedrag zal nader moeten worden bepaald, maar te denken valt aan een bedrag in een ordegrrootte van € 0,6 tot € 1,0 miljard (zie het antwoord op vraag 7 van de CDA fractie). Het bedrag wordt gebruikt voor aflossing van de Staatschuld, het rentevoordeel komt ten goede van het FES.

12

Klopt de redenering zoals verwoord in de NRC van 2 december dat verkoop van goed renderende aandelen (in dat voorbeeld van KPN) negatieve inkomsten opleveren bij verkoop? Hoe zou deze rekensom uitvallen bij Schiphol als de totaalwaarde bv 3 miljard zou bedragen? Hoeveel brengt vervreemding van de aandelen in dat geval op aan extra middelen voor infrastructuur?

Indien, zoals de fractie van de Partij van de Arbeid voorstelt, de totale waarde van de aandelen € 3 miljard zou bedragen en uitgegaan zou worden van een jaarlijkse dividenduitkering van € 45 miljoen, dan is sprake van een dividendrendement van 1,5%. Indien wordt uitgegaan van een rendement op staatsobligaties van 3,5% bedraagt de FES-voeding in geval van verkoop 2,0% van de verkoopopbrengst die aan de Staat toekomt.

13

Is het juist dat in de Waddengasdiscussie, de discussie over de kerncentrale Borssele en bij de veiling van benzinstations is bedreigd met schadelclaims en dit invloed heeft gehad op het gevoerde beleid?

Het is niet ongebruikelijk dat bij ingrijpende beleidswijzigingen wordt bedreigd met schadeclaims. Dat zegt nog niets over de vraag of en in hoeverre die claims worden ingediend en gehonoreerd. Schade als gevolg van een onrechtmatige overheidsdaad moet in beginsel worden vergoed. Ook een rechtmatige overheidsdaad kan tot schadevergoeding nopen. Dan geldt dat de enkeling die een onevenredig nadeel lijdt als gevolg van het algemeen belang, in beginsel aanspraak heeft op een vergoeding naar objectieve criteria. Het zou niet juist zijn als het overheidsbeleid geen rekening hield met rechtmatige claims.

14

Is het juist dat tegen ieder overheidsbesluit beroep en bezwaar openstaat op grond van de AWB en dat private bedrijven hier veelvuldig gebruik van maken?

De Algemene wet bestuursrecht stelt beroep open voor belanghebbenden tegen besluiten in de zin van die wet. Geen besluit in de zin van die wet is een besluit houdende de vaststelling van algemeen verbindende voorschriften en een beleidsregel. Als geen rechtsbescherming tegen de overheid openstaat op grond van de Awb, bestaat in beginsel toegang tot de burgerlijke rechter. In beginsel geldt, dat private bedrijven vermijden om te procederen. De bevoegdheid om in rechte op te komen tegen een overheidsbesluit kan evenwel niemand worden ontzegd. Het aantal bij de Afdeling bestuursrechtspraak ingekomen beroepen krachtens speciale wetten (afgezien van vreemdelingenzaken) is de laatste vier jaren licht afgenomen, evenals het aantal verzoeken om een voorlopige voorziening in eerste en enige instantie. In hoger beroepszaken is een lichte stijging te zien. De cijfers geven onvoldoende inzicht in de vraag in hoeverre beroep en bezwaar afkomstig is van private bedrijven.

15

Wat zijn de opbrengsten bij verkoop versus dividend-uitkering? Graag een meerjarig inzicht.

In antwoord op eerdere kamervragen is reeds meermaals opgemerkt dat de Staat het niet raadzaam acht uitspraken te doen over de te verwachten verkoopopbrengsten.

16

Kan er sprake zijn van claimmissies/hoe groot is het risico? Wordt dit risico groter als minder conservatief gefinancierd wordt?

Ik zie hier op dit moment geen reden toe. Het risico wordt als klein beoordeeld omdat de kapitaalstructuur die ik voor ogen heb voldoende buffer heeft voor onvoorziene omstandigheden.

17

Wat is het risico dat winsten en kapitaal uitstromen naar het buitenland. Hoeveel geld zou dit om gaan?

Schiphol investeert en participeert reeds in het buitenland via de bedrijfsactiviteit «Allianties & Participaties». Het doel van deze activiteit is onder meer om het bedrijfsrisico voor Schiphol te spreiden. Met de introductie van nieuwe regelgeving (exploitatievergunning) wordt overigens gewaarborgd dat deze buitenlandse investeringen niet «de continuïteit van de luchthaven» op de locatie Schiphol in gevaar kunnen brengen. Daarnaast wordt een deel van de winst uitgekeerd als dividend, wat betekent dat wanneer de aandelen verkocht worden aan een buitenlandse private aandeelhouder een deel van de winst inderdaad naar het buitenland gaat, terwijl op het moment van de verkoop van aandelen een groot bedrag

vanuit het buitenland naar Nederland, te weten de schatkist, vloeit. Aangezien dividendinkomsten voor ieder bedrijf, binnenlands of buitenlands, vrij besteedbaar zijn is het niet relevant aan wie het dividend uitgekeerd wordt.

18

Wat zouden de gevolgen zijn voor de tarieven van beursgang of onderhandse verkoop?

De relatie tussen de wijze van vervreemding van (de minderheid van) aandelen en de ontwikkeling van de tarieven is moeilijk te leggen. Duidelijk is wel, dat de luchthavenexploitant zich dient te houden aan de door uw Kamer aangenomen wet- en regelgeving met betrekking tot de tarieven. Hierin zitten elementen als consultatie met de gebruikers, gemaximeerd rendement op aviation activiteiten en toezicht door de NMa. Deze regelgeving en het toezicht erop staan vast en zijn niet afhankelijk van de (nieuwe) eigenaren van de luchthaven.

19

Hoe ziet de zeggenschap van de aandeelhouders eruit? Welke sturing houdt de overheid? Bv strategische besluitvorming, aanstellings- en heenzendrecht van bestuur en RvC etc.

De zeggenschap van aandeelhouders zal hoofdzakelijk worden geregeld conform het structuurregime op grond van boek 2 BW. De governance structuur zal bovendien voldoen aan de Code Tabaksblat. Zoals ik eerder richting uw Kamer heb aangegeven zullen geen specifieke blokkerende of andere bijzondere zeggenschapsrechten aan de private minderheidsaandeelhouders worden overgedragen. Dit betekent dat de overheidsaandeelhouders in de algemene vergadering een beslissende invloed zullen houden, onder meer ook op aanstellings- en heenzendrecht van de RvC. Benoeming en ontslag van bestuurders is conform het structuurregime geen bevoegdheid van de aandeelhoudersvergadering. Dat is in het geval van Schiphol ook nu niet het geval.

20

Hoe garandeert de minister bij onderhandse verkoop dat de aandelen later niet doorverkocht worden aan een ander bedrijf? Kan de minister dit überhaupt garanderen? Volgens de minister van EZ in een brief van 11 oktober 2004 is het niet mogelijk om doorverkoop te verbieden op basis van Europeesrechtelijke bezwaren.

Bij onderhandse verkoop zal een minderheidsaandeelhouder afspraken willen maken over exit regelingen. Dat wordt ook in het Rapport Cools onderkend. Het is de bedoeling dat met die aandeelhouders wordt afgesproken dat zij gedurende een bepaalde periode (in beginsel 7 jaar) niet kunnen (door)verkopen, maar verder heb ik geen concrete exitbeperkingen voor ogen. Ik verwijs verder naar mijn reactie op het rapport Cools.

21

Kan de minister overwegen om de aandelen over te dragen aan overheids-NV's zoals de Bank Nederlandse Gemeenten, de Gasunie, Tennet, het Havenbedrijf Rotterdam of de NS?

De minister kan dit overwegen, maar ik beschouw dit niet als een praktische mogelijkheid. Ondernemingen presteren beter als zij zich richten op datgene waar zij goed in zijn.

22

De minister gaat ook niet in op (Nederlandse) pensioenfondsen. Waarom niet? Immers een Kamermeerderheid van CDA en PvdA heeft zich hiervoor uitgesproken.

In beide tracks (zowel bij een beursgang als onderhandse plaatsing) kunnen pensioenfondsen meedoen in het proces en eventueel een belang verwerven. De rapportages van zowel Lazard, Sequoia als de heer Cools, geven ook een inschatting van de mogelijke interesse van dergelijke partijen.

23

Heeft de minister ook overwogen om de aandelen gecertificeerd te verkopen? Op die manier blijven de stemrechten op de aandelen bij de overheid, terwijl wel het «doel» nl. de financiële opbrengst, «bereikt» wordt.

De Code Tabaksblad gaat er vanuit dat certificaathouders in «vredestijd» altijd een volmacht dienen te krijgen om stem uit te brengen. Met het implementeren van de 13e richtlijn wordt voorgesteld dit voor alle situaties in te voeren. Dientengevolge biedt certificering geen mogelijkheid om zeggenschap te behouden.

24

De overheid komt bij verkoop van 25 tot 49% in een dubbelrol als deeleigenaar en wetgever: wat zijn hiervan de mogelijke gevolgen? Hoe kan dit voorkomen worden? Wanneer wordt door wie besloten om 25 dan wel meer procent te verkopen? Hoe zit het dan met de gevraagde besluitvorming: hoe wordt de Kamer hierbij betrokken?

Op dit moment is reeds sprake van een dubbelrol. Een dubbelrol kan alleen worden voorkomen als 100% van de aandelen wordt vervreemd. Dit is op grond van het wetsvoorstel dat thans in de Eerste Kamer ligt niet mogelijk. Uw Kamer heeft reeds ingestemd met verkoop van een minderheidsaandeel door de overheid. Conform de Comptabiliteitswet zal de Tweede Kamer na een transactie worden geïnformeerd.

25

Hebben de verschillende opties gevolgen voor de ambities van Schiphol als overnemende partij van andere luchthavens. Worden hieraan al dan niet beperkingen gesteld?

Dit moet per geval bekeken worden. In beide gevallen is bij overnames van een bepaalde omvang goedkeuring van de aandeelhouders noodzakelijk.

26

Zijn er verschillen te verwachten tussen verschillende institutionele beleggers aangaande zeggenschap en opbrengsten in geval van een onderhandse verkoop?

In het Rapport van Lazard van 12 september 2005 (blz. 40 en verder), wordt aangegeven welke verschillende soorten potentiële investeerders er zijn en de bijbehorende verwachtingen aangaande investeringshorizon (en eventuele exit verwachtingen), hun financiële verwachtingen en de te verwachte zeggenschap. Dat dit hand in hand gaat met eventuele opbrengsten van een onderhandse verkoop spreekt voor zich. Ook de heer Cools heeft dit aangegeven.

27

Bestaat de kans dat door mede-eigenaren wordt aangedrongen op splitsing van het bedrijf in aviation (verliesgevend) en non-aviation (winstgevend)? Wat zouden de gevolgen hiervan kunnen zijn?

Op de aviation activiteiten wordt op dit moment wel een rendement behaald. In de tariefregulering wordt dit rendement echter begrensd. Deze activiteiten zijn sterk verweven met een aantal van de non-aviation activiteiten. Dat mede-eigenaren op splitsing zullen aandringen lijkt niet waarschijnlijk aangezien het huidige NVLS juist het resultaat is van een succesvol samenspel tussen de aviation en non-aviation activiteiten. In ieder geval zullen private minderheidsaandeelhouders een dergelijke beslissing niet zelfstandig zonder instemming van de overheidsaandeelhouders (zolang die een meerderheid behouden) kunnen doorvoeren. Op dit moment ligt het voor de overheid ook niet in de rede om te splitsen.

28

Hoeveel mensen verzorgen bij de NMa het toezicht op Schiphol? Is dit voldoende? Is het verstandig vóórdat toezicht adequaat geregeld is aandelen te verkopen?

Binnen de NMa is de Vervoerkamer belast met het toezicht op de tariefregulering voor NVLS. De NMa draagt zorg voor voldoende gekwalificeerde mensen om deze verantwoordelijkheid adequaat te kunnen uitvoeren. Het toezicht is daarmee naar mijn oordeel voldoende geborgd.

29

Wat zijn de gevolgen voor vliegveiligheid/safety (vergelijking met deels-privatiseren NATS, de Engelse luchtverkeersleiding) zijn de gevolgen voor de vliegveiligheid voldoende geborgd? Wat zullende gevolgen zijn van de verschillende opties voor de investeringen in veiligheid/security? Zijn de gevolgen voor de veiligheid/security voldoende geborgd?

De wijze van vervreemding, hetzij via een onderhandse plaatsing hetzij via een beursgang, heeft geen invloed op de veiligheid (safety) of beveiliging (security). De onderneming met welk type aandeelhouder dan ook dient zich te houden aan de bestaande nationale en internationale regelgeving op deze terreinen.

Met betrekking tot de veiligheid valt specifiek nog te melden, dat de Veiligheidsadviescommissie Schiphol (VACS) advies heeft uitgebracht over de mogelijke veiligheidsrisico's van een beursgang van NVLS. Bij brief van 25 oktober 2004 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat¹ aangegeven de hoofdlijnen van het advies van de VACS te onderschrijven. Het advies draagt bij aan de beoordeling van de houdbaarheid van de vigerende veiligheidsarrangementen op Schiphol, dit onder andere in relatie tot een mogelijke beursgang. De certificering van de luchthaven is een internationaal door ICAO vastgestelde systematiek van toezicht waarbij de luchthaven aantoonbaar aan het bevoegd gezag dat zij voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. Deze eisen zijn onder andere vastgelegd in de Regeling certificering luchtvaartterreinen en komen er in hoofdlijnen op neer dat op het luchtvaartterrein een veiligheidsmanagementsysteem moet zijn ingericht. Met dit systeem worden door de exploitant de veiligheidsrisico's aantoonbaar beheerst en wordt tevens gestreefd naar een continue verbetering van de veiligheid. De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet toe op correcte uitvoering daarvan. De certificering van de luchthaven is een kritisch onderdeel van de veiligheidsarrangementen op Schiphol, ook gezien vanuit de invalshoek van een mogelijke beursgang. De certificering van de luchthaven is inmiddels met succes afgerond.

¹ Kamerstukken II, 2004–2005, 26 959, nr. 87.

30

Wat zijn/kunnen zijn de gevolgen voor de kwaliteit van de dienstverlening aan luchtvaartmaatschappijen en reizigers en zijn deze voldoende geborgd?

De (kwaliteit) van de dienstverlening is primair een zaak tussen de luchthavenexploitant en de gebruikers. Tijdens consultaties tussen beide partijen zal naast de tarieven ook de dienstverlening aan de orde komen. In de voorgestelde regelgeving zijn in de tarievenregulering kwaliteitsindicatoren opgesteld om dit proces te faciliteren door de transparantie te vergroten. De NMa houdt toezicht op dit proces en de tarieven en voorwaarden. Bij het systeem van de exploitatievergunning, zoals omschreven in het wetsvoorstel, krijgt de overheid diverse instrumenten in handen om de dienstverlening van de luchthavenexploitant bij te sturen als deze de continuïteit van de luchthaven in gevaar brengt.

De wijze van vervreemding heeft geen invloed op deze systematiek.

31

Welke gevolgen voor het nemen van milieumaatregelen zullen de verschillende opties hebben? Hoe zijn deze geborgd? Is dit voldoende?

Het publieke belang van het milieu is geborgd via bestaande wet- en regelgeving, zijnde het luchthavenverkeersbesluit. Ook hier geldt dat de onderneming, in welke handen dan ook, zich dient te houden aan de publieke regelgeving.

32

Wat zijn de ruimtelijke effecten en effecten op sturing RO van de verschillende opties? Hoe zijn deze geborgd? Is dit voldoende?

De borging van publieke belangen, waaronder veiligheid, milieu en ruimtelijke effecten, is via wet- en regelgeving geregeld. De wijze van vervreemding speelt daarbij geen rol. Ook hier geldt dat de onderneming, in welke handen dan ook, zich dient te houden aan de publieke regelgeving.

33

Hoeveel grond heeft de NVLS in handen?

Welk deel van de winst zal naar verwachting gebaseerd zijn op vastgoedwinsten?

Hoe zal naar verwachting de vastgoed-ontwikkeling van Schiphol verlopen bij verschillende opties? Welke gevolgen zou vastgoedontwikkeling op Schiphol-gronden hebben op vastgoedprijzen elders?

Hoe beïnvloedt de vastgoedmarkt de winstverwachting op de aandelen Schiphol in de verschillende opties?

NVLS heeft op Amsterdam Airport Schiphol 3120 ha grond in bezit en op overige locaties 521 ha in bezit/gebruik.

Circa 20–25% van de winst over 2005 zal naar verwachting gebaseerd zijn op vastgoedwinsten. De cijfers over 2004 laten een «operating result vastgoed» van 68 mln. Euro zien en een resultaat voor de totale Schiphol Group van 258 mln. Euro.

De vastgoed-ontwikkeling zal bij beide opties in nauwe relatie staan met enerzijds de ontwikkeling van de groei van de luchthaven en anderzijds de vastgoedmarkt waar NVLS deel van uitmaakt en is naar verwachting afhankelijk van de gekozen optie.

In de totale regionale vastgoedmarkt is NVLS één van de spelers. Dit houdt in dat niet goed te zeggen is wat de invloed van NVLS is op de

vastgoedprijsontwikkeling elders. Deze wordt door vraag en aanbod van alle spelers bepaald.

Bij beide opties zal de vastgoedmarkt de winstverwachting op de aandelen NVLS in gelijke mate beïnvloeden.

34

Bij een IPO is het gebruikelijk dat alle uitgangspunten duidelijk zijn. Dit lijkt bij Schiphol nog (lang) niet geval. Tijdens de beursgang van World Online, in 2000, werden ook aandelen aangeboden terwijl bepaalde uitgangspunten nog niet duidelijk waren met alle gevolgen van dien. Wat doet de overheid om een «world online»debaacle te voorkomen?

Uitgangspunt is een zo volledig mogelijke informatieverschaffing aan beleggers. Uiteraard zal al het mogelijke worden gedaan om aan dit uitgangspunt te voldoen.

35

Deelt u de mening dat het feit dat dhr. De Vries, de directeur van de Vereniging van Effectenbezitters en bij uitstek een kenner van de beursgenoteerde wereld, een beursgang of onderhandse verkoop afraadt, wel heel erg veelzeggend is? Deelt u zijn mening dat het hier om kerninfrastructuur gaat, die beter in handen van de overheid kan blijven? Kan de regering ingaan op zijn suggestie voor een «triple track»? Kan de regering aangeven hoeveel de kosten zullen bedragen die zijn verbonden aan een beursnotering, waaronder de vele publicatieverplichtingen? Is het juist dat dit in de tientallen miljoenen euro's loopt?

Ik hecht zeker belang aan het expert-oordeel van de heer De Vries in aangelegenheden de beurs betreffende. Ten aanzien van de vraag of verkoop van een minderheidsbelang in NVLS aan private partijen wenselijk is, heeft de heer de Vries overigens aangegeven dat het hier zijn privémening betreft. Mijn mening daarover is een andere en ook uw Kamer heeft inmiddels ingestemd met de verkoop van een minderheidsbelang. De vraag die nu voorligt is op welke wijze dit het beste kan gebeuren. Ik heb daarover aangegeven dat ik op basis van de door mij aangegeven uitgangspunten een beursgang het meest voor de hand vind liggen. Ik acht een dual track echter eveneens begaanbaar, alhoewel de uitvoeringsrisico's in dat geval wat groter zijn. Een «triple track» geeft nog meer complicaties en is wat mij betreft daarom niet aan de orde. Wat betreft kosten voor de beursnotering zelf (en publicatieverplichtingen) lopen deze zeker niet in de tientallen miljoenen. Gedacht moet worden aan een bedrag in de orde van grootte van enkele tonnen. Uiteraard zijn in geval van een beursplaatsing wel aanzienlijke kosten gemoeid met de plaatsing van de aandelen door het bankensyndicaat. Het gaat hier normaliter om een klein percentage van de totale transactie (in totaal kan dit afhankelijk van de omvang van de transactie inderdaad een fors bedrag zijn).

36

Hoeveel is Schiphol Real Estate precies waard? Hoeveel zou een afsplitsing precies op kunnen leveren?

De marktwaarde van de real estate portefeuille volgens het 2004 jaarverslag van de onderneming (blz. 31) was €640 miljoen. De opbrengst van een eventuele afsplitsing is op dit moment niet aan te geven.

37

Kan de regering ingaan op de stelling van dhr. Cerfontaine dat Macquarie een «wolf in schaapskleren» is? Waarom lopen de meningen over deze

«infrastructuurbelegger» zo uiteen? Is het juist dat dat Macquarie bespaart op investeringen om de winst te verhogen?

Macquarie is een private partij voor wie rendement uiteraard de hoofddoelstelling is. Investeerders als Macquarie zullen vermoedelijk kritisch zijn op het investeringsbeleid van de onderneming om onnodige uitgaven te voorkomen. Dit hoeft overigens niet slecht te zijn voor de mainport. Te verwachten is dat (dergelijke) private investeerders belang hebben bij een efficiënte, goed functionerende luchthaven, die aantrekkelijk is voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers. Verder moet bedacht worden dat in de voorgestelde zeggenschapsstructuur de minderheidsaandeelhouders geen blokkerende vetorechten zullen krijgen ten aanzien van het investeringsbeleid van de onderneming. Bovendien zal NVLS, ongeacht zijn aandeelhoudersstructuur, aan de voorwaarden van de exploitatievergunning moeten blijven voldoen, waarmee de publieke belangen zijn geborgd.

38

Waarom legt de heer Cerfontaine zo veel nadruk op de aandacht die hij wil hebben van de financiële pers? Krijgt hij niet genoeg aandacht? Zit dit wellicht in essentie de motiverende factoren voor de Schiphol-directie, namelijk aandacht en prestige? Zijn aandacht en prestige belangrijker dan de publieke belangen rondom Schiphol? Hoe kijkt de regering hier tegenaan?

Het gaat de heer Cerfontaine met zijn opmerkingen ongetwijfeld niet om persoonlijke aandacht maar om aandacht voor de financiële prestaties van de onderneming. Een beursgenoteerde onderneming voert een continue dialoog met de financiële pers en de financiële markt (analisten). Hiervan kan een positieve prikkel uitgaan op de prestaties van de onderneming.

39

Kan de regering ingaan op de opvatting van dhr. Legro? Deelt de regering de mening dat Schiphol gebaat is bij een stabiele, robuuste aandeelhouder in plaats de onrust die veroorzaakt wordt door een onvoorspelbare groep beleggers die op korte termijnwinst is gericht? Had alle kostbare tijd die het Schiphol management steekt in de politieke lobby voor beursgang niet beter in de kwaliteit van de dienstverlening kunnen worden geïnvesteerd?

Het is onjuist te stellen dat beursbeleggers onvoorspelbaar zijn en alleen op kortetermijnwinst gericht zijn. In algemene zin zijn beleggers juist geïnteresseerd in de groeiverwachting van Schiphol op de lange termijn. De wijze waarop Schiphol wordt bestuurd staat in positieve zin bekend en ik ga er van uit dat de directie haar tijd op juiste wijze indeelt.

40

Deelt u de mening dat vervreemding niet verantwoord is voordat de inhoud van de aandeelhoudersovereenkomst bekend is, mede omdat deze een direct effect op de waarde van de aandelen heeft.

Ik deel deze mening. Ik verwijs verder naar het antwoord op vraag 4 van de CDA-fractie en mijn reactie op het rapport Cools.

41

Deelt u de mening dat een dergelijke aandeelhoudersovereenkomst eerst in de Kamer moet worden goedgekeurd, omdat de Kamer anders geen goed beeld heeft van de toekomstige zeggenschapsverhoudingen en de financiële waarde van de aandelen?

Nee, ik deel deze mening niet. Ik verwijs naar het antwoord op vraag 4 van de CDA-fractie en mijn reactie op het rapport Cools waarin ik een overzicht geef van de belangrijkste elementen in een dergelijke aandeelhouders-overeenkomst. Daarin is naar mijn mening voldoende duidelijkheid gegeven over zeggenschapsverhoudingen.

42

Welk effect heeft afsplitsing van Schiphol Real Estate, waarin een groot deel van de commerciële vastgoedactiviteiten zitten? Is het denkbaar dat private beleggers aan zullen dringen op het afsplitsen van het luchtvaart-gedeelte, omdat dit verliesgevend is?

De overheid, die meerderheidsaandeelhouder moet blijven, zal aan een afsplitsing van het luchtvaartgedeelte in ieder geval goedkeuring moeten verlenen. Verder verwijs ik naar het antwoord op vraag 27.

43

Is de regering voornemens om tot het moment van vervreemding het verzwakt structuurregime te vestigen?

Nee, zie tevens het antwoord op vraag 6.

44

Is de regering voornemens om maatschappelijke belangen als investeringen in aviation, veiligheid, milieu etc. in de statuten vast te leggen?

Nee, borging van dergelijke publieke belangen kan beter plaatsvinden via de publieke weg (wet- en regelgeving) en niet via het aandeelhouderschap en de statutaire doelomschrijving.

45

Is in het licht van te verwachten beleidswijzigingen op basis van de te ontvangen evaluatie Schiphol-beleid dit wel een logisch en werkbaar moment om te vervreemden? Op basis van welk beleid (het huidige of het nieuwe) wordt een prospectus gemaakt? Wat zou u adviseren qua planning?

Zie het antwoord op vraag 8.

46

De concessielengte is een belangrijk investeringsmotief. Maakt dit van de «nucleaire optie» (de concessie intrekken) niet een «wassen neus»? Adviseert u de concessie wel of niet aan een termijn te verbinden?

In het wetsvoorstel dat door uw Kamer is aangenomen zijn de gronden vastgelegd op basis waarvan de concessie eventueel kan worden ingetrokken. Ik acht deze optie zeker geen «wassen neus». De vergunning wordt op basis van het wetsvoorstel verleend voor onbepaalde tijd.

47

De financieringssituatie van de NVLS wordt nu als conservatief beschreven. Dit zou vóór vervreemding van aandelen moeten worden veranderd. Wat betekent dit in concreto? Hoeveel geld zou er vóór de vervreemding uit NVLS getrokken kunnen of moeten worden? Cools spreekt van € 1,2 miljard, wat is het oordeel van de regering?

Zie het antwoord op vraag 7 van de CDA-fractie.

48

Bij andere luchthavens die deels in private handen zijn overgegaan heeft de overheid wel commissarissen. Is de regering voornemens om een of meer commissarissen aan te stellen? Waarom wel, waarom niet?

Voor wat betreft de uitgangspunten op het gebied van de governance van de onderneming na vervreemding verwijs ik naar mijn eerdere brieven en mijn reactie op het rapport Cools. Op grond van het vigerende beleid Commissarissen van Overheidswege hanteert de Staat als aandeelhouder al geruime tijd het beleid dat geen specifieke commissarissen van overheidswege worden benoemd. De Staat maakt op dat punt slechts gebruik van de normale aandeelhoudersbevoegdheden die de wet (Boek 2 Burgerlijk Wetboek) toekent. In het geval van Schiphol betekent dit (structuurregime) dat commissarissen op grond van een voordracht door de raad van commissarissen worden benoemd door de aandeelhoudersvergadering. De overheid als meerderheidsaandeelhouder zal daar op die manier dus een betrokkenheid bij hebben.

49

In hoeverre sorteert de regering met de eis van single A voor op de keuze van beursgang: is onderhandse verkoop dan nog mogelijk?

De eis van single A maakt een onderhandse plaatsing zeker niet onmogelijk. Wel is het zo dat deze eis in combinatie met de randvoorwaarde dat geen substantiële zeggenschap wordt overgedragen de kans klein dat een onderhandse plaatsing meer opbrengt dan een beursgang. Ook is te verwachten dat het aantal partijen dat dan belangstelling heeft zal afnemen.

50

Wat zouden de gevolgen zijn voor de landingstarieven van beursgang of onderhandse verkoop? Dit in het licht van de discussie over dual till.

De relatie tussen de wijze van vervreemding van (de minderheid van) aandelen en de ontwikkeling van de tarieven is moeilijk te leggen. Duidelijk is wel, dat de luchthavenexploitant zich dient te houden aan de voorgestelde wet- en regelgeving met betrekking tot de tarieven. Hierin zitten elementen als consultatie met de gebruikers, gemaximeerd rendement op aviation activiteiten en toezicht door de NMa. Deze regelgeving en het toezicht erop staan vast en zijn niet afhankelijk van de (nieuwe) eigenaren van de luchthaven.

51

Hoe garandeert de minister bij onderhandse verkoop dat de aandelen later niet doorverkocht worden aan een ander bedrijf? Kan de minister dit überhaupt garanderen? Volgens de minister van EZ in een brief van 11 oktober 2004 is het niet mogelijk om doorverkoop te verbieden op basis van Europeesrechtelijke bezwaren.

Zie het antwoord op vraag 20.

52

Kan de minister overwegen om de aandelen over te dragen aan overheids-NV's zoals de Bank Nederlandse Gemeenten, de Gasunie, Tennet, het Havenbedrijf Rotterdam of de NS?

Zie het antwoord op vraag 21.

53

Zouden de aandelen gecertificeerd kunnen worden verkocht? Op die manier blijven de stemrechten op de aandelen bij de overheid, terwijl wel het «doel» nl. de financiële opbrengst, «bereikt»wordt.

Zie het antwoord op vraag 23.

54

Hebben de verschillende opties gevolgen voor de ambities van Schiphol als overnemende partij van andere luchthavens. Worden hieraan al dan niet beperkingen gesteld?

Zie het antwoord op vraag 25.

55

Zijn er verschillen te verwachten tussen verschillende institutionele beleggers aangaande zeggenschap en opbrengsten in geval van een onderhandse verkoop?

Zie het antwoord op vraag 26.

56

Trekt de minister uit het onderzoek van Cools de conclusie dat de onderzoeken van Lazard en Sequoia onvoldoende zijn voor een goed gefundeerde keuze tussen beursgang en onderhandse verkoop?

Voor een keuze tussen beursgang en onderhandse plaatsing is het rapport van Lazard mijns inziens voldoende. Op basis van het rapport van Lazard kon de conclusie worden getrokken, ervan uitgaande dat de overheid niet bereid is substantiële zeggenschap over te dragen aan private minderheidsaandeelhouders, dat dan een beursgang een logische keuze is. De analyse van het rapport Cools heeft dit bevestigd. Na het rapport van Lazard is, mede als gevolg van het rapport van Sequoia, gebleken dat niet iedereen overtuigd was van de voorkeur voor een beursgang. Een «dual track»-aanpak is daarom als nieuwe mogelijkheid in beeld gekomen. Deze dual track aanpak vergt een nadere detaillering van zeggenschapsuitgangspunten. Immers, zoals ook de heer Cools opmerkt, bij een beursgang ligt vrijwel alles vast, terwijl bij een onderhandse plaatsing (al dan niet binnen het kader van een dual track) meer maatwerk mogelijk is ten aanzien van onder meer zeggenschap. Om een goede keuze te kunnen maken tussen beursgang en dual track moet dus duidelijk zijn hoe die dual track precies wordt ingericht, en dan met name inzake de zeggenschapsverdeling bij onderhandse plaatsing. Ik heb de Tweede Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 15 november jl. De heer Cools heeft nu de aanbeveling gedaan om op een aantal punten nog meer duidelijkheid te geven. Ik kan mij daarin vinden en verschaf die duidelijkheid in mijn schriftelijke reactie op het rapport Cools die u gelijktijdig met deze beantwoording van kamervragen ontvangt.

57

Trekt de minister uit het onderzoek van Cools de conclusie dat met aandelenverkoop wel degelijk een verlies van zeggenschap voor de overheid optreedt (wat V&W lange tijd beweerde)?

Nee, ik trek op grond van het rapport Cools niet de conclusie dat met de aandelenverkoop verlies van zeggenschap voor de overheid optreedt. Immers, de huidige aandeelhouders bepalen de voorwaarden voor die verkoop. Eén van de voorwaarden daarvoor zal dan ook zijn, in lijn met het Amendement Haverkamp, dat de overheid de meerderheid van de aandelen in Schiphol behoudt en tevens de daaraan verbonden zeggen-

schap. Overigens merk ik op dat de overheid vanwege het wetsvoorstel dat nu in de Eerste Kamer ligt juist meer sturingsmogelijkheden krijgt.

58

Deelt de minister de conclusie uit het onderzoek van Cools dat niet alleen de aandeelhoudersovereenkomst van invloed is op de waarde van de aandelen, maar uiteraard ook de rest van het regulingskader? Waaronder in het bijzonder het maximale aantal vliegbewegingen, de maximale hoeveelheid geluid, de stank en CO₂-normen, de maximale tarieven voor landen en stijgen, en parkeren, de toegestane winst, etc? Waaronder ook de manier waarop het toezicht georganiseerd is?

Ja, ik deel de conclusie dat dit allemaal zaken zijn die een invloed hebben op de waarde van de aandelen.

59

Deelt u de mening dat de bewegingsruimte voor de overheid om beleid te maken wordt ingeperkt na beursgang of onderhandse verkoop? Ook al omdat iedere beweging leidt tot een wijziging in de aandeelhouderswaarde, waartegen de (toekomstige) beleggers zich juridisch of anderszins tegen zullen verzetten?

Neen, de bewegingsruimte van de overheid om beleid te maken voor Schiphol wordt vergroot door de nieuwe Wet Luchtvaart, omdat de overheid nieuwe instrumenten verkrijgt. Overigens is door het behoud van zeggenschap van de overheid na de beursgang of openbare verkoop het nog steeds mogelijk voor de overheid als aandeelhouder op bepaalde belangrijke besluiten al dan niet haar goedkeuring te onthouden. Echter conform de nota deelnemingenbeleid is het Kabinet van mening dat overheidsbeleid primair moet worden gevoerd via de publiekrechtelijke weg.

60

Bij onderhandse verkoop worden afspraken gemaakt op basis van winstverwachtingen die afhankelijk zijn van oa het Nederlandse beleid ten aanzien van de luchthaven. Stel dat de verwachting van NVLS is dat ze mag groeien en daarmee meer winst zal gaan maken en het parlement besluit op basis van de evaluatie dat dit niet kan, kan de andere aandeelhouder dan een schadeclaim indienen?

Zie het antwoord op vraag 7.

61

Hoe zit dit bij beursgang: als wordt afgeweken van de winstverwachting uit de prospectus doordat kabinet en Kamer een beperkend beleid inzetten?

Er zal in het prospectus geen winstverwachting worden afgegeven.

62

Kan er sprake zijn van claimmissies/ hoe groot is het risico? Wordt dit risico groter als minder conservatief gefinancierd wordt?

Zie het antwoord op vraag 16.

63

Wat is het risico dat winsten en kapitaal uitstromen naar het buitenland. Om hoeveel geld zou dit gaan?

Zie het antwoord op vraag 17.

64

Hoe ziet de zeggenschap van de aandeelhouders eruit? Welke sturing houdt de overheid? Bv strategische besluitvorming, aanstellings- en heenzendrecht van bestuur en RvC etc.

Zie het antwoord op vraag 19.

65

De overheid komt bij verkoop van 25 tot 49% in een dubbelrol overheid als deeleigenaar en wetgever: wat zijn hiervan de mogelijke gevolgen? Hoe kan dit voorkomen worden?

Zie het antwoord op vraag 24.

66

Hoe beoordelen beleggers een prospectus als die wordt aangeleverd in de loop van 2007, in de wetenschap dat op basis van de evaluatie van de Wet luchtvaart het beleid ten aanzien van Schiphol aanzienlijk zal veranderen?

Beleggers zijn zich er van bewust dat de luchthavensector sterk gereguleerd is en zullen daar in hun investeringsafweging rekening mee houden. Zie verder ook het antwoord op vraag 18.

67

Wat zijn de gevolgen voor Schiphol en met name de investeringen in aviation als voorafgaand aan de vervreemding conservatief wordt gefinancierd?

Zie het antwoord op vraag 69.

68

Hoe waardeert u een koop door Macquarie, of één of meer van de andere concurrenten van NV Luchthaven Schiphol, op de «luchthavenmarkt»?

Ik waardeer iedere partij op basis van het eventueel uit te brengen bod. Ik ben daarbij niet voornemens bepaalde partijen op voorhand van het verkoopproces uit te sluiten. Zie verder ook het antwoord op vraag 3 en mijn reactie op het rapport Cools.

69

De financieringssituatie van de NVLS wordt nu als conservatief beschreven. Dit zou vóór vervreemding van aandelen moeten worden veranderd. Wat is hiervan het gevolg voor de NVLS op kortere en langere termijn, met name ten aanzien van investeringen in aviation? Cools spreekt van 2,2 tot 2,75 miljard.

Het is uit financiële overwegingen raadzaam om NVLS te privatiseren met een financieringsstructuur die minder conservatief is dan de huidige. Zoals eerder aangegeven denk ik hierbij aan een single A rating (zoals gedefinieerd door Standard & Poors) hetgeen nog steeds een solide financieringsstructuur is. Deze structuur houdt ten minste rekening met de investeringen die NVLS verwacht te doen in de verschillende business units waaronder aviation en verschaft een significante buffer voor onvoorziene omstandigheden.

70

Bestaat de kans dat door mede-eigenaren wordt aangedrongen op splitting van het bedrijf in aviation (verliesgevend) en non-aviation (winstgevend)? Wat zouden de gevolgen hiervan kunnen zijn?

Zie het antwoord op vraag 27.

71

Zijn klanten van de luchthaven als Transavia en AF/KLM geïnteresseerd in de onderhandse verkoop?

Ik ben momenteel niet bekend met enige interesse van klanten van de Luchthaven zoals de genoemde luchtvaartmaatschappijen.

72

Maakt het voor de luchtvaartmaatschappijen uit welke weg wordt gekozen: beursgang of onderhands, of wie bij onderhandse verkoop koopt?

De relatie tussen luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen wordt onder andere gereguleerd door de luchtvaartwet en de vervreemdingswijze heeft hier geen invloed op. Zie verder ook het antwoord op vraag 18.

73

Welke gevolgen heeft de dual till voor de tarieven?

In het door uw Kamer recent aangenomen wetsvoorstel is een dual till één van de elementen van de economische regulering. De dual till leidt er toe dat het rendement op de luchtvaartactiviteiten zal worden gemaximeerd, ter bescherming van de gebruikers van de luchthaven. Tezamen met andere elementen in het stelsel van economische regulering wordt een redelijke tariefsontwikkeling verwacht.

74

Welke gevolgen heeft de dual till voor investeringen in aviation?

De economische regulering heeft ten doel om mogelijk misbruik van machtspositie van de luchthaven ten opzichte van de gebruikers te voorkomen en tegen te gaan, maar dient tevens voldoende prikkels te geven aan de luchthavenexploitant voor het doen van investeringen in de (faciliteiten van de) luchthaven. Beide zijn van belang voor de borging van de publieke belangen. Een van de criteria in de regulering is mede daarom dat tarieven kostengeoriënteerd dienen te zijn, dat wil zeggen, dat ook kosten verband houden met investeringen aan de gebruikers doorberekend kunnen worden. Dit is een voorbeeld op welke wijze in de regulering ook prikkels zitten voor het doen van investeringen.

75

Deelt u de conclusie van IATA dat «de ervaring leert dat luchtvaartmaatschappijen behoorlijk de dupe worden van privatisering van luchthavens». («Eerst verhoogt een luchthaven zijn tarieven om de inkomsten op te krikken. Dit moet investeerders lokken. Als de aandelen eenmaal van de hand zijn gedaan, gaan de tarieven volgens Poole vaak opnieuw omhoog», Jeff Poole namens IATA, bron: ANP) Zo nee: Kunt u de ervaring van IATA onderbouwd weerleggen?

De tarieven van Schiphol zijn gereguleerd en kunnen dus door de luchthaven uitsluitend met inachtneming van de regulering worden aangepast in welke situatie dan ook.

76

Onderschrijft u het pleidooi van de IATA voor de instelling van een onafhankelijk toezichthouder die na de privatisering van Schiphol om de luchthaventarieven te controleren en als «waakhond zelf de tarieven vast kan stellen of optreden als een bemiddelaar bij conflicten?» (Jeff Poole namens IATA, bron: ANP)

Ingevolge de bij de Eerste Kamer aanhangige wijziging van de Wet luchtvaart zal de NMa toezicht houden op de tarieven die door NVLS na consultatie van de gebruikers worden vastgesteld. De NMa is onafhankelijk en treedt op als waakhond. De NMa is echter geen bemiddelaar, het wetsvoorstel gaat er juist van uit dat de NMa onder andere ook op klacht van de gebruikers kan ingrijpen en de wet handhaaft. Het lijkt mij niet wenselijk de functies van waakhond en bemiddelaar te vermengen. De effectiviteit van de waakhondfunctie zou daardoor kunnen verminderen.

77

Volgens IATA vormt «de privatisering van luchthavens mogelijk conflicterende belangen van investeerders en overheden en luchtvaartmaatschappijen. Capaciteitsuitbreiding door de aanleg van een nieuwe start- en landingsbaan kan goed zijn voor de economie van een land en voor de groei van luchtvaartmaatschappijen, maar hoeft niet in het belang van de aandeelhouders te zijn.» (Jeff Poole namens IATA, bron: ANP) Deelt u deze mening? Zo nee: Kunt u de ervaring van IATA onderbouwd weerleggen?

De belangen van de diverse spelers op Schiphol lopen inderdaad niet altijd parallel. Dit is overigens niet ongewoon in een zakelijke verhouding tussen gebruiker en dienstverlener. De voorgestelde regelgeving heeft mede ten doel, dat de luchthavenexploitant de belangen van de gebruiker serieus neemt. Daarvoor zijn waarborgen ingebouwd. Zo krijgen consultaties tussen luchthaven en gebruiker een centrale rol en worden aan regels gesteld. Zo mag de luchthaven bij vaststelling van de tarieven slechts beargumenteerd afwijken. De luchthaven kan dus niet eenzijdig zijn wil opleggen, maar wordt gedwongen de belangen van de luchtvaartmaatschappijen serieus te nemen.

Dat geldt ook bij het investeringsbeleid in terminalcapaciteit, landingsbanen, of bagage-afhandeling. Ook daar worden via de voorgestelde regelgeving regels gesteld waaraan de luchthaven zich dient te houden. Indien het publieke belang van de continuïteit van de luchthaven in gevaar komt door bijvoorbeeld een gebrek aan investeringen in genoemde zaken kan de overheid ingrijpen door een aanwijzing te geven. Zo'n besluit kan van belang zijn voor de gebruikers, maar niet in het belang van de aandeelhouders van de luchthaven.

78

«Volgens directeur-generaal Bisignani van de IATA zouden luchtvaartmaatschappijen een belang kunnen nemen in een luchthaven om direct invloed op het beleid uit te oefenen. Hij verwacht echter dat weinig vervoerders daar geld voor hebben.» Acht u het wenselijk dat luchtvaartmaatschappijen aandelen Schiphol verwerven? Deelt u de verwachting van IATA dat luchtvaartmaatschappijen daar de middelen niet voor (over) hebben? (Bisignani namens IATA, bron: ANP)

Ik heb niet specifiek onderzocht of luchtvaartmaatschappijen de middelen hebben om een belang te nemen in de luchthaven en dat is ook niet mijn taak. Ten aanzien van de mogelijkheid voor dergelijke partijen om een belang te nemen verwijs ik naar mijn reactie op het rapport Cools.

79

Scheidend Barin president Koen Waasdorp heeft ernstige bezwaren tegen de door Schiphol gehanteerde «dual till». «Hier bestaat geen transparantie over, geen adequate inspraak en geen betrokkenheid van ons als de gebruikers. Evenmin bestaat enige democratische betrokkenheid bij de zaken waar het echt om gaat, de invulling van de economische regulering». Wat bent u van plan te ondernemen om er voor te zorgen dat voortgaand aan aandelenvervreemding de «dual till structuur» geen nadelige

Momenteel is sprake van toezicht door de minister van V&W op grond van artikel 36 Luchtvaartwet. Op basis hiervan wordt getoetst of de tarieven kosten gerelateerd zijn. Dit betreft echter een marginale toets. De minister heeft geen bevoegdheden voor een meer diepgaande toetsing. Het door uw Kamer aangenomen wetsvoorstel dat uitgaat van een dual till vereist onder meer dat de kostenallocatie transparant wordt gemaakt en biedt de NMa de mogelijkheid deze te toetsen. In het wetsvoorstel zijn bovendien elementen opgenomen, die de transparantie (o.a. door wettelijke vastlegging van kwaliteitsindicatoren) en de rol van de gebruikers in het consultatieproces zullen vergroten. Zo mag de luchthavenexploitant straks alleen *beargumenteerd* afwijken van wensen van de gebruikers bij de vaststelling van de tarieven. Bij een eventuele klacht kan de NMa dan een uitspraak doen over o.a. de gehanteerde argumenten. Samen met andere elementen – zoals maximum rendement op luchtvaartactiviteiten – uit de regelgeving zal dit zorgen voor een redelijke tariefsontwikkeling.

Wat betreft de democratische betrokkenheid kan ik u melden, dat het wetsvoorstel de normale parlementaire gang volgt.

80

Scheidend Barin president Koen Waasdorp stelt: «Nu in het parlement de economische regulering wordt besproken, is dat het bewijs dat de huidige marginale toetsing van het Schipholbeleid onverantwoord is. De vliegmaatschappijen zijn daarvan de dupe met te hoge tarieven». Deelt u onze mening dat het hubkarakter van Schiphol een nationaal belang is? Deelt u de mening dat Schiphol, om zijn hubpositie te behouden, gebaat is bij scherpe tarieven? Deelt u de mening van Waasdorp dat de thans door Schiphol gehanteerde dual till de belangen van de luchtvaartmaatschappijen schaadt? Deelt u de mening van Waasdorp dat de tarieven die Schiphol hanteert te hoog zijn? Kunt uw antwoord onderbouwen op grond van benchmarkgegevens? (Bron Financiële Telegraaf 25 december 2005)

Ik ben het eens met de heer Waasdorp, dat de luchthaven een essentiële voorziening is van de Nederlandse economie en dat het hubkarakter heeft bijgedragen aan het succes van Schiphol. Het is daarom dat – naast de tarievenregulering – ter borging van het publieke belang van de continuïteit van de luchthaven nieuwe regelgeving (exploitatievergunning) wordt geïntroduceerd. De heer Waasdorp geeft commentaar op de thans gehanteerde dual till in het kader van de marginale toetsing door de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik ben overigens niet van mening dat de huidige tarieven te hoog zijn. Dit zal nader worden gezien in een lopende bezwaarprocedure tegen de tarieven voor 2004 en 2005. Dit staat los van het wetsvoorstel aangaande een nieuw reguleringskader waarmee uw Kamer heeft ingestemd.

Wat betreft de hoogte van de tarieven van Schiphol valt nog te melden dat VenW de afgelopen twee jaar een benchmark heeft laten uitvoeren. Hieruit bleek dat het totale pakket luchthaventarieven van Schiphol ten opzichte van de concurrenten – London, Frankfurt en Parijs – een concurrerend niveau heeft. Van deze luchthavens hanteert Schiphol zelfs relatief lage tarieven. V&W is van plan deze benchmark de komende jaren ook uit te voeren.

81

Scheidend Barin president Koen Waasdorp vindt het «ongehoord» dat Low cost carriers gebruik kunnen maken van een speciale goedkope

terminal, die niet beschikbaar is voor de andere carriers. Hij noemt dit «oneerlijke concurrentie». (Bron Financiële Telegraaf 25 december 2005) Deelt u de mening van Waasdorp dat dit oneerlijke concurrentie betreft? Bent u het met ons eens dat LCC's weinig tot niets bijdragen aan het hubkarakter van Schiphol en dus aan de Mainportfunctie? Hoe garandeert u dat na privatisering de hubcarriers niet verdrongen worden door de LCC's?

Low Cost carriers worden in de internationale luchtvaart steeds belangrijker en dit is een trend die ook voor Schiphol steeds belangrijker wordt. Voor zowel transfer alsook point to point verkeer heeft Schiphol uitstekende voorzieningen. Het een sluit daarom het ander ook niet uit. Vermeende discriminerende praktijken tussen diverse typen carriers, zoals in de vraag benoemd, kunnen o.a. op basis van de voorgestelde wet- en regelgeving bij de NMa worden aangekaart. Met betrekking tot de hub-carriers ben ik van mening, dat deze een concurrerend product hebben voor de passagiers en dat zij – reeds decennia lang – van groot belang zijn voor het succes van de luchthaven. Ik zie geen reden, dat zij daarom van Schiphol verdrongen zullen worden.

82

In het rapport van Cools wordt gewaarschuwd voor mogelijke claims van beleggers indien door middel van wetgeving de operationele en/of groei-mogelijkheden drastisch verkleind zouden worden (p. 19). Van welke concrete operationele en groeimogelijkheden wordt nu uitgegaan bij de uitgifte van aandelen? Graag een uitgebreide toelichting. Hoe groot wordt de kans op claims geschat, graag een uitgebreide toelichting? Op welke wijze wordt voorzien in mogelijke claims?

Voor de kans op schadeclaims van beleggers zij verwezen naar de antwoorden op de vragen 7 en 8. In het algemeen geldt dat de informatie die aan beleggers in het kader van een beursgang wordt verstrekt juist en volledig moet zijn, immers deze beleggers krijgen niet de mogelijkheid deze informatie zelf te verifiëren. Bij onderhandse verkoop zullen enkele aan te wijzen kandidaat-kopers wel in de gelegenheid worden gesteld zelf de informatie te verifiëren in een due diligence onderzoek en zal de Staat aansprakelijkheid uitsluiten voor schade als gevolg van informatie betreffende Schiphol die achteraf niet juist zou blijken te zijn. Met betrekking tot (beperkingen voor) de operationele- en groeimogelijkheden zal onder meer worden verwezen naar de beschrijving van de dan geldende relevante regelgeving.

83

Over hoeveel m² nog te ontwikkelen kantoren, bedrijfs- en winkelruimte (non aviation) beschikt SRE op Schiphol Centrum. Hoe is dit investerings-potentieel gewaardeerd?

SRE beschikt op de lokatie Schiphol Centrum nog over een ontwikkelings-potentieel (non-aviation) van 135 000 m², exclusief de terminal. De gronden zijn op de balans gewaardeerd conform de waarderingsgrondslagen van Schiphol Group (op basis van IFRS).

84

Inzicht in de potentieel te ontwikkelen kantoor, winkel en bedrijfsoppervlak (non aviation) ná 2015 op en rond de mogelijke tweede terminal, tevens waarderingsgrondslag?

De vraag betreft ontwikkelingspotentieel vanwege mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen waarover nog geen (politieke) besluitvorming

heeft plaatsgevonden. Schiphol heeft aangegeven dat het gezien de vele onzekerheden niet goed mogelijk is om hiervan een reële inschatting te maken.

85

Inzicht in omzetten, winsten en waarderingsgrondslagen van de verschillende dochters van de Schiphol Groep: Hoe verhoudt de omzet en winst van SRE zich met andere Nederlandse vastgoedontwikkelaars met een vergelijkbare portefeuille?

Het jaarverslag zoals wij dat ontvangen van Schiphol wordt geconsolideerd weergegeven en wij beschikken dan ook niet over de omzetten en winsten van de afzonderlijke dochters. Wel kan ik u inzicht geven in de omzetten resultaten en waarderingsgrondslagen van de afzonderlijke business units:

Business area	Aviation	Consumer	Real estate	Alliances & participations
Som der bedrijfsopbrengsten	EUR 521 mln	EUR 237 mln	EUR 95 mln	EUR 57 mln
Exploitatieresultaat	EUR 88 mln	EUR 109 mln	EUR 68 mln	EUR -/ 7 mln

Bron: Jaarverslag NVLS 2004

De waarderingsgrondslag die Schiphol hanteert in het jaarverslag is IFRS. Wat betreft SRE kan de totale omzet en winst niet eenvoudig worden vergeleken met andere Nederlandse vastgoedontwikkelaars aangezien vastgoedontwikkeling slechts één van de activiteiten is naast vastgoedbeleggingen en vastgoedmanagement. NVLS is met de vastgoedontwikkelingsactiviteiten één van de vele spelers op de markt. Voor meer informatie verwijs ik u naar de (half)jaarcijfers van NVLS.

86

Inzicht in de vastgoed ontwikkelingen (winkels, kantoren, woonwijken, enzovoorts) van BAA na de privatisering. Ook inzicht in de ontwikkeling van omzetten, winsten, waarde ontwikkeling aandelen.

In algemene zin valt op te merken dat de afgelopen tien jaar het aandeel van non-aviation ten opzichte van het totaal bij BAA is gestegen. Het is niet met zekerheid te zeggen of dit een rechtstreeks gevolg is van de privatisering. Ook bij de meeste andere grote luchthavens (waaronder Schiphol) is in deze periode dezelfde trend waarneembaar. Voor specifieke cijfers over BAA verwijs ik u naar hun openbare jaarverslagen.

87

Inzicht in de ruimtelijke ontwikkelingen. Aan de hand van: een kaart met grondposities; een kaart met planologische aanduidingen; inzicht in de plannen van Schiphol teneinde die planologische posities om te zetten in ander functies; inzicht in een kaart met gronden die terug komen naar de staat.

Zie hiervoor de bestemmingsplannen Gemeente Haarlemmermeer en Streekplan Noord-Holland Zuid van de Provincie Noord-Holland.

88

Inzicht in de erfpachtregeling. 50 jaar of eeuwigdurend? Wordt bij functieverandering de canon aangepast?

De erfpacht zal eeuwigdurend zijn zonder dat een canon verschuldigd is. Uitsluitend in geval van inkrimping van het luchthavengebied waardoor grond niet meer gebruikt wordt voor exploitatie van de luchthaven, zal de functie kunnen veranderen en zal een canonaanpassing plaatshebben.

Canonaanpassing vindt echter niet plaats als de inkrimping het gevolg is van efficiëntere bedrijfsvoering door NVLS waardoor dezelfde activiteiten op een kleiner terrein kunnen worden uitgevoerd.

89

Inzicht in een aandeelhoudersovereenkomst: Hoe wordt zeggenschap geregeld?

Ik verwijs naar hetgeen ik hierover heb opgemerkt in mijn reactie op het rapport Cools en in het antwoord op vraag 1 van de CDA-fractie.

90

Inzicht in mogelijke aandeelhouders en een waardering ervan. Strategische ambities.

Profielen van mogelijke aandeelhouders in het geval van beursgang worden besproken in het rapport van Lazard van 12 september 2005 (blz. 21 en verder). Zie ook mijn reactie op het rapport Cools.

VVD-fractie

1

Deelt de regering de mening van de heer Cools dat een beursgang «de factoren die betrekking hebben op de langetermijnbedrijfsvoering» van de luchthaven beter dienen? Zo nee, waarom niet?

De heer Cools acht een beursgang een geschikte vervreemdingsroute met het oog op de langetermijnbedrijfsvoering, maar dit maakt andere investeerders niet automatisch ongeschikt. Met name indien in de toekomst aanvullend kapitaal aangetrokken zou moeten worden, zou een beursgang minder complicerend kunnen zijn. Maar aanvullend kapitaal aantrekken na een onderhandse plaatsing blijft ook mogelijk, zeker indien de private minderheidsaandeelhouders geen blokkerende vetorechten hebben.

2

Eén van de redenen om over te gaan tot een beursgang van Schiphol was het verhogen van de transparantie rondom Schiphol. Deelt de regering de mening van de heer Cools dat een beursnotering gepaard gaat «met een grote mate van publieke transparantie annex publieke pressie en disciplinerende door analisten en beleggers»? Zo nee, waarom niet?

Ja.

3

Hoe beoordeelt de regering het zeer geringe verschil in cash opbrengsten tussen de beide varianten (beursgang en onderhandse plaatsing) afgezet tegen de grotere risico's die onderhandse plaatsing oplevert met betrekking tot de lange termijn investeringsflexibiliteit?

Ik verwijs hiervoor naar het antwoord op vraag 1 en naar mijn reactie op het rapport Cools.

4

Hoe beoordeelt de regering het door de heer Cools gesignaleerde positieve effect van een beursgang op de arbeidsmarktpositie van NVLS?

Het is aannemelijk dat beursgenoteerde bedrijven vaker in het nieuws komen en in ieder geval qua naamsbekendheid goed scoren ten opzichte van niet-beursgenoteerde ondernemingen.

5

De heer Cools concludeert dat de publieke belangen van NVLS niet beter gediend worden bij onderhandse plaatsing terwijl het borgen van deze belangen juist een zeer belangrijk punt is. Is de regering van mening dat deze overweging zou moeten leiden tot een beursgang? Zo nee, waarom niet?

De publieke belangen zijn primair geborgd door middel van wet- en regelgeving. De wet verplicht de overheid een meerderheidsbelang aan te houden. Beursgang heeft daarbij steeds mijn voorkeur gehad doch ik heb de bereidheid uitgesproken tot een dual track.

6

Hoe beoordeelt de regering de conclusie van de heer Cools dat het uitvoeringsrisico van een dual track proces hoger is dan bij een van de andere varianten? Welke consequenties verbindt de regering hieraan?

Ik deel de mening van de heer Cools dat er bepaalde specifieke risico's ontstaan in een dual track proces die bij een beursgang als enkelvoudige vervreemdingswijze niet zouden ontstaan. Het is een terechte vraag of deze procesrisico's opwegen tegen de beperkte kans op een hogere opbrengst. Echter, ik schat deze risico's niet zodanig in dat ik een dual track onaanvaardbaar acht.

7

Hoe beoordeelt de regering het belang van het rapport van Sequoia nu de heer Cools hierover opmerkt dat dit rapport «op enkele onderdelen ongeldig, onjuist en/of suggestief» is voor niet financieel experts? Hoe beoordeelt de regering het belang van het rapport van Lazard nu de heer Cools hierover opmerkt dat dit rapport «onvolledig» is?

Wat betreft het rapport van Sequoia ben ik van mening dat dit, gegeven de opvattingen van de heer Cools daarover, geen belangrijke basis legt voor de besluitvorming over de vervreemdingswijze. Over het rapport van Lazard merkt de heer Cools op dat de aannames en argumenten op alle punten juist en geldig lijken te zijn, maar dat aan een aantal overwegingen geen of onvoldoende aandacht wordt geschonken. Voor mijn opvatting daarover verwijs ik naar het antwoord op vraag 56 van de fractie van de PvdA.

8

De heer Cools stelt dat de kans dat onderhandse plaatsing tot de hoogste opbrengst voor de Staat leidt enkel aanzienlijk is als de Staat bereid is substantiële zeggenschap af te staan aan een minderheidsaandeelhouder. Acht de regering het wenselijk om deze zeggenschap af te staan? Zo ja, waarom? Welke zeggenschap is de regering concreet bereid over te dragen?

Zoals ik in mijn eerdere brieven aan uw Kamer reeds heb aangegeven, acht ik het op grond van het amendement Haverkamp op het wetsvoorstel dat de overheid altijd een meerderheidsbelang dient aan te houden niet goed mogelijk om substantiële zeggenschap over te dragen aan de private minderheidsaandeelhouders, anders dan de zeggenschap die hun op grond van de wet op basis van hun belang toekomt. De ratio van het amendement zou immers ontvallen indien dat desondanks zou gebeuren. Voor de concrete wijze waarop ik hier verder mee wil omgaan verwijs ik naar hetgeen ik heb opgemerkt in mijn reactie op het rapport Cools.

9

De heer Cools ziet weinig mogelijkheden voor een onderhandse plaatsing die leidt tot een hoogste opbrengst indien de Staat niet bereid is substantiële zeggenschap op te geven? Ziet de regering in dat geval nog wel voordelen bij onderhandse plaatsing? Zo ja, welke voordelen zijn dat dan?

De heer Cools geeft aan dat er een belangrijke relatie bestaat tussen opbrengst en zeggenschapsoverdracht. Het aantal belangstellenden zal zonder een belangrijke mate van zeggenschapsoverdracht waarschijnlijk ook afnemen. Desalniettemin sluit Cools naar mijn oordeel ook niet uit dat een onderhandse plaatsing mogelijk is en eventueel meer oplevert. Ik heb de bereidheid tot een dual track uitgesproken.

10

De heer Cools dringt aan op duidelijkheid over de rol en de verhoudingen tussen de drie overheidsaandeelhouders, over de profielen van beleggers die worden toegelaten tot het biedingsproces en over de eisen die aan hen worden gesteld. Wanneer kan deze duidelijkheid gegeven worden?

Ik verwijs naar mijn reactie op het rapport Cools.

11

Op welke termijn is de regering voornemens een aandeelhoudersovereenkomst af te sluiten met Amsterdam en Rotterdam? Deelt de regering het advies van de heer Cools dat dit moet plaatsvinden vóórdat het besluit tot ofwel beursgang ofwel onderhandse plaatsing wordt genomen?

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 4 van de CDA-fractie en mijn reactie op het rapport Cools.

12

Hoe beoordeelt de regering de observatie van de heer Cools dat er sprake zal zijn van een negatieve prijsdruk door een mogelijk gebrek aan exit mogelijkheden bij onderhandse plaatsing? Kan de regering een inschatting maken van deze prijsdruk? Welke conclusies verbindt de regering aan deze observatie met betrekking tot de keuze voor hetzij beursgang, hetzij onderhandse plaatsing?

Het is de bedoeling om in geval van een onderhandse plaatsing in het kader van een dual track met de investeerder(s) af te spreken dat gedurende de eerste zeven jaar na transactie geen exit zal plaatsvinden. Verder zullen in beginsel geen exit-beperkingen worden opgelegd. De mate van prijsdruk is lastig in te schatten. Indien een dual track wordt bewandeld is het niet nodig om dit te kwantificeren, want indien de bieding(en) van onderhandse bieders minder gunstig is dan de opbrengts bij beursgang, wordt de beursgang gekozen.

SP-fractie

1

Kan de minister nogmaals helder aangeven wat hij probeert te bereiken met het privatiseren van Schiphol? Hoe verhoudt deze doelstelling zich tot het streven om de zeggenschap over de luchthaven niet geheel uit handen te geven?

Voor wat betreft de motieven voor het vervreemdingsvoornemen verwijs ik naar de brief aan uw Kamer van 14 juli 2004 (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2003–2004, 25 435, nr. 7). In deze brief (paragraaf 4.1) worden de twee belangrijkste beweegredenen voor het Kabinet nader toegelicht: effectievere sturing via wet- en regelgeving en ontvlechting van verantwoordelijk-

heden. Daarnaast worden in de brief (paragraaf 4.3 en 4.4) een aantal bijkomende voordelen meer specifiek vanuit het belang van de onderneming genoemd: meer en uitgebreidere financieringsmogelijkheden en tucht van de markt. Het feit dat de overheidsaandeelhouders gezamenlijk overwegende zeggenschap in NVLS behouden is naar mijn oordeel met deze doelstellingen niet in tegenspraak (genoemde brief gaat ook uit van de vervreemding van een minderheidsbelang). Het is gezien de ratio achter het amendement Haverkamp ook niet mogelijk om substantiële zeggenschap over te dragen.

2

Kan de minister aangeven welke risico's hij ziet voor het bewandelen van de dual-track? Wat is zijn reactie op de bevindingen van Cools die hier wel degelijk risico's bij ziet?

Zoals aangegeven in mijn brief van jl.l. 21 oktober geef ik aan dat er haken en ogen kleven aan het dual track proces door de complexiteit van een dergelijk proces. Ik ben dus dezelfde mening toegedaan als de heer Cools. Risico's die gepaard kunnen gaan met een dual track proces zijn onder meer:

- grotere complexiteit
- risico van «damaged good» (smet op de onderneming bij beursgang vanwege eventueel afgebroken/mislukt onderhands proces en/of claims van afgewezen partijen).

3

Hoe ziet de minister de verhouding tussen de waarde van het aandeel en de mate van zeggenschap over de luchthaven die bij het aandeel hoort?

Er is een directe relatie tussen zeggenschap en de waarde van het aandeel. Het rapport van dhr Cools bevestigt de eerdere analyse van Lazard dat wanneer de Staat bereid is substantiële zeggenschap (mn vetorechten) af te staan aan een minderheidsaandeelhouder, de kans groter is dat een onderhandse plaatsing tot een hogere opbrengst leidt. Echter, de kans daarop is niet groot wanneer de Staat geen substantiële zeggenschap wil afstaan. Bovendien is de verwachting dat het aantal geïnteresseerde partijen zal afnemen. Afstaan van substantiële zeggenschap is in strijd met de ratio achter het amendement Haverkamp.

4

Is de minister van mening dat een beursgang van Schiphol alleen mogelijk is als geaccepteerd wordt dat de zeggenschap van de overheid op Schiphol drastisch afneemt? Zo nee, waarom niet?

Nee, ik deel deze mening niet. Ik verwijs daarbij tevens naar het antwoord op de vragen 19 en 59 van de PvdA-fractie.

5

Waarom wil de minister afzien van zeggenschap voor de minderheidsaandeelhouders?

Gezien de ratio achter wettelijke verplichting (Amendement Haverkamp) tot behoud van de meerderheid van de aandelen NVLS waardoor zeggenschap voor de overheid behouden dient te worden, kan naar mijn mening geen substantiële zeggenschap worden overdragen aan (een) nieuwe investeerder(s).

6

Wat is de reactie van de minister op de mededeling van de gemeente Amsterdam dat zij Schiphol niet willen privatiseren en ook niet mee willen

helpen aan aan de verkoop van aandelen door het Rijk.

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 4 van de PvdA-fractie.

D66-fractie

1

Kan de minister een reactie geven op het rapport van de heer Cools, waarbij ook wordt ingegaan op de opmerkingen in het rapport rondom het risico van een «dual track» proces?

Ik verwijs hiervoor naar mijn reactie op het rapport Cools dat ik u tegelijkertijd met het beantwoorden van deze kamervragen doe toekomen.

2

Kan er meer duidelijkheid worden gegeven rondom de aandeelhouders-overeenkomst tussen de drie overheidsaandeelhouders, de profielen van de beleggers die worden toegelaten tot het biedingsproces, de eisen die aan hen worden gesteld en het aantal en de omvang van de aandelenpakketten die worden aangeboden bij onderhandse plaatsing?

Ik verwijs hiervoor naar mijn reactie op het rapport Cools.