

Vergaderjaar 2005–2006

25 435

Vervreemding aandelen Schiphol

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 februari 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 25 januari 2006 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat en vice-minister-president, minister Zalm van Financiën over:

- **de brief van de minister van Financiën d.d. 15 november 2005 inzake beschrijving proces dual track Schiphol (25 435, nr. 10);**
 - **de brief van de minister van Financiën van 17 januari 2006 met zijn reactie op het rapport van prof. dr. K. Cools over vervreemdingswijze aandelen Schiphol en beantwoording van de door de commissie gestelde vragen (25 435, nr. 13).**
- Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Duivesteijn** (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor de snelle beantwoording van de vragen. Het debat over de privatisering van Schiphol moet fundamenteel worden gevoerd en moet niet worden gemarginaliseerd tot de vraag of de aandelen via de beurs moeten worden verhandeld of dat deze onderhands moeten worden geplaatst.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen.

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), 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

(VVD), Van Egerschot (VVD) en Irrgang (SP).
Plv. leden: Rouvoet (ChristenUnie), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Van Gent (GroenLinks), De Krom (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), Jan de Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), Bibi de Vries (VVD), Van Beek (VVD) en Gerkens (SP).

Schiphol is een belangrijk deel van de Randstad, wellicht zelfs de economische kern ervan. Het is vervelend dat het regeerakkoord de uitkomst van het debat dicteert. De minister van Financiën vindt beursgang het meest wenselijk. Het lijkt erop alsof hij bereid is om heel ver te gaan om tot privatisering te komen. Zijn antwoorden lijken naar de wensen van de CDA-fractie, namelijk onderhandse plaatsing van aandelen, te zijn toegeschreven. Kan de minister niet een wat meer principieel uitgangspunt hanteren en een beursgang verdedigen?

De vraag is of dit het juiste moment is om te privatiseren. Er zijn op dit moment nog veel onzekerheden. Aan de hand van evaluatierapporten die binnenkort verschijnen, kan er wellicht meer duidelijkheid komen. Ondernemers die gaan investeren, willen zekerheid hebben. Een ander punt is dat er veel verborgen reserves zijn. De discussie wordt nu vormgegeven vanuit de perceptie van de onderneming en haar huidige omzet. Die vormen de basis voor de waardering van de aandelen. De waarde van de onderneming is echter waarschijnlijk veel groter dan het bedrag dat via een beursgang zal worden binnengehaald. Enkele leden van de PvdA-fractie hebben de afgelopen maanden onderzoek gedaan naar de vastgoedpositie van Schiphol en de regio. Schiphol omvat een enorm gebied. Dat volume is in de loop der tijd aan veranderingen onderhevig. Zo mag de rijksbufferzone, die was bedoeld als groene ruimte, inmiddels bebouwd worden. De PvdA-fractie heeft daar overigens mee ingestemd. Dit soort beslissingen heeft invloed op de waarde van de onderneming. Dergelijke zaken zullen op dit moment waarschijnlijk onvoldoende verdisconteerd worden bij een privatisering. Enkele kleine locaties die in eigendom zijn van de Schiphol Airport Development Company, waar Schiphol voor 33% eigenaar van is, vertegenwoordigen al een grondwaarde van 800 mln. Dit zegt iets over het ontwikkelingspotentieel van het gebied. Het gebied zal niet ineens worden ontwikkeld, maar de kans is reëel dat de grote winsten pas later worden gemaakt. De minister heeft de Kamer er tot op heden niet van doordrongen dat hij voldoende kennis heeft van de vastgoedpositie en van de toekomstige opbrengsten. De Staat zou zichzelf tekort doen door Schiphol nu te privatiseren. De Kamer moet eerst meer informatie hebben over de vastgoedontwikkeling. De heer Duivesteijn zal zijn rapport als beleidsnota naar de Tweede en Eerste Kamer zenden.

De heer **Haverkamp** (CDA) is teleurgesteld over bepaalde delen van de beantwoording van de minister. De CDA-fractie gaat in principe akkoord met de dual track. De voorkeur gaat nog steeds uit naar onderhandse plaatsing van aandelen, omdat die recht doet aan de borging van het publieke belang. Als de dual track gaat lopen, moet de Kamer zich er niet meer mee bemoeien. Daarom is het van belang dat er vooraf goede voorwaarden worden gesteld. Met de huidige voorwaarden, waaronder het niet overdragen van zeggenschap aan eventuele minderheidsaandeelhouders en de A-minusnotering, is de verwachting dat de uitkomst van het proces een beursgang is. Als de uitkomst al duidelijk is, heeft het inzetten van een dual track weinig zin. Er moet dus nog worden onderhandeld over de voorwaarden voordat akkoord kan worden gegaan met de dual track.

Een partij die wordt gevraagd om via onderhandse plaatsing voor een aantal jaren aandelen Schiphol te kopen, moet instrumenten hebben om in te grijpen als het beleid niet de kant op gaat die zij wil. Als geen zeggenschap wordt overgedragen, zal er weinig animo zijn voor onderhandse plaatsing. Het voordeel van onderhandse plaatsing is dat de kans groter is dat aandeelhouders investeringen ook beoordelen in het licht van de lange termijn. Daarnaast kan een contract worden gesloten met de aandeelhouders waarin afspraken staan over investeringsbeleid, dividendbeleid en de wijze waarop de onderneming wordt geleid. Hierdoor wordt het publieke belang beter geborgd. De ontwikkeling van de mainport

Schiphol moet vorm houden op de huidige locatie. Aandeelhouders moeten de aandelen ten minste zeven jaar houden en moeten deze daarna verplicht eerst aanbieden aan de Staat, zodat deze kan bezien of met een volgende partij ook afspraken kunnen worden gemaakt. Kan de minister alternatieven aandragen voor een dual track die gelijke kansen biedt aan onderhandse plaatsing en beursgang?

Er moet een aandeelhoudersovereenkomst tussen de Staat, de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam worden opgesteld voor er aandelen worden vervreemd en het belang van de Staat onder de 50% zakt. De minister mag die overeenkomst sluiten bij ministeriële regeling en moet deze vier weken voor inwerkingtreding aan de Kamer zenden.

Mevrouw **Gerkena** (SP) merkt op dat de Amsterdamse gemeenteraadscommissie die belast is met het beleid rond de luchthaven zich heeft uitgesproken tegen vervreemding van de Amsterdamse aandelen Schiphol in het bijzonder en tegen vervreemding van overheidsaandelen in het algemeen. Wethouder Griffith is niet bereid om met de Kamer te praten over de wijze van vervreemding. Conform de huidige statuten kan de gemeente Amsterdam vervreemding van overheidsaandelen tegenhouden. Kan de minister hier opheldering over geven? Komt hij hierover in botsing met Amsterdam?

De waarde van de onderneming Schiphol wordt verminderd als aandelen worden verkocht zonder zeggenschap. In principe is het mogelijk dat 49,9% van de aandelen in de hand van één particuliere investeerder komt. Als deze investeerder een van de overheidsaandeelhouders meekrijgt, heeft hij een meerderheid. Zelfs de 2% van de gemeente Rotterdam kan daarmee beslissend worden. Heeft Rotterdam daarmee kostbare aandelen in handen? Over belangrijke beslissingen, zoals het benoemen van de raad van commissarissen, houdt de overheid een veto. Wat zijn nog meer belangrijke beslissingen? Zou de Staat niet, ongeacht wat andere overheden doen, zelf 50,1% van de aandelen in handen moeten houden? Blijft Amsterdam zijn vetorechten houden?

De minister wil niet de gehele zeggenschap over Schiphol weggeven. Blijkbaar heeft hij niet veel vertrouwen in de wet die is gemaakt om de belangen van de omgeving te waarborgen. Onderhandse plaatsing of beursgang zijn pas echt rendabel als zeggenschap wordt overgedragen. Hoe minder zeggenschap, hoe minder waarde. Het is dus misschien uit financieel oogpunt niet zo verstandig om op deze wijze geld te genereren. Het kan de Staat zelfs geld kosten. Er zijn nu twee opties: de minister heeft zijn voorstel nog niet goed doordacht of hij wil meer zeggenschap overdragen dan goed is. Volgens de heer Cools is de dual track zeer risicovol omdat vervreemding alleen geld oplevert als er ook zeggenschap wordt overgedragen, er twijfel bestaat over de borging van publieke belangen door alleen de wet en Amsterdam wil absoluut niet vervreemden.

De heer **Van der Ham** (D66) heeft met betrekking tot Schiphol geen blind vertrouwen in de markt, maar hij heeft er ook geen heilig vertrouwen in dat het alleen maar goed kan gaan als de aandelen in handen van de overheid blijven. Het uitgangspunt bij de privatisering is dat hiertussen een goed evenwicht moet worden gevonden. De overheid moet een rol blijven spelen en daarom verdient een minderheidsprivatisering de voorkeur. De overheid heeft dan wettelijk vastgestelde bevoegdheden voor toezicht en handhaving en tegelijkertijd krijgt Schiphol meer ruimte om te groeien en te investeren.

De vraag is of de vervreemding van aandelen via de beurs moet plaatsvinden of onderhands. Bij het maken van de keuze moet niet de financiële opbrengst leidend zijn, maar de vraag welke optie het publiek belang via zeggenschap het beste waarborgt. In de brief van de minister lijkt de financiële opbrengst van de aandelen echter leidend te zijn. Welke criteria

hanteert de minister bij de bepaling van de meest geschikte vorm van vervreemding met het oog op zeggenschap?

De belangrijkste afweging bij de keuze tussen beursgang en onderhandse plaatsing is die tussen zeggenschap en disciplinerende aanpak aan de ene kant en de financiële opbrengst aan de andere kant. Hoe meer zeggenschap de nieuwe aandeelhouders krijgen, hoe hoger de opbrengst zal zijn. Er is dus inzicht nodig in de mate van zeggenschap die minderheidsaandeelhouders krijgen. Daarnaast speelt het type onderhandse belegger een rol bij de keuze. De heer Cools zegt dat er meer helderheid moet komen over de zeggenschapsverhoudingen en de relatie met de andere twee overheidsaandeelhouders voordat een keuze kan worden gemaakt voor een wijze van vervreemding. Hij wijst ook op de risico's van het dual-track-systeem. Hoe schat de minister het risico van claims door potentiële gegadigden in?

Op dit moment kan nog geen keuze worden gemaakt omdat er nog onvoldoende informatie is. De Kamer moet bij de definitieve keuze worden betrokken. Als wordt gekozen voor dual track, moet duidelijk zijn aan de hand van welke criteria wordt bepaald of beursgang of onderhandse plaatsing de voorkeur heeft. Hierbij moet zeggenschap voor financiële afwegingen gaan. Er moet ook duidelijkheid zijn over de aandeelhoudersovereenkomst met de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam. Er moet worden bezien op welke termijn de volgende stap in dit proces kan worden gezet.

De heer **De Krom** (VVD) is positief over het traject dat de minister van Financiën in zijn brief heeft geschetst. Hij denkt dat er in dit proces angst bestaat voor buitenlandse investeerders en bedrijven die ons land van binnenuit willen leegeten. Investeerders zullen echter rendement van hun investeringen willen hebben, dus zij hebben er geen belang bij om een bedrijf te ontmantelen. De angst voor investeerders tast het zelfvertrouwen en de positie van Nederland als investeringsland aan. Elke investeerder, ook uit het buitenland, moet worden verwelkomd. Extra kapitaal leidt tot meer werk.

De VVD-fractie heeft een voorkeur voor beursgang en het rapport-Cools sterkt haar in die overtuiging. Onderhandse plaatsing kan meer opleveren, maar de prijs daarvoor is het overdragen van zeggenschap. De gedachte achter de wens dat de overheid meerderheidsaandeelhouder blijft, is dat zij via haar aandelen zeggenschap moet blijven uitoefenen. Uit het rapport-Cools blijkt dat de premie bij onderhandse verkoop ontstaat door overdracht van zeggenschap aan minderheidsaandeelhouders gecombineerd met een agressieve financieringsstructuur. Dat ondergraaft de positie van de overheid. Het is vreemd dat de voorstanders van het uitoefenen van zeggenschap door de overheid via aandeelhouderschap pleiten voor onderhandse plaatsing waarbij zeggenschap uit handen wordt gegeven.

Alle publieke belangen, zoals die met betrekking tot ruimtelijke ordening, geluid, milieu en veiligheid, zijn via publiekrechtelijke weg gewaarborgd. De vorm van aandeelhouderschap heeft geen invloed op de borging van deze belangen. De heer Cools zegt dat de aanname dat bij een onderhandse plaatsing de publieke belangen van Schiphol beter zijn beschermd onjuist is. De kern van de vraag is of de publieke belangen via aandeelhouderschap moeten worden gewaarborgd of via wetgeving, toezicht en controle. Dat laatste is hier het geval. De overheid houdt zeggenschap door wet- en regelgeving. Er zal nog worden gesproken over de wijze waarop een en ander moet worden ingericht.

Bij onderhandse plaatsing bestaat het gevaar dat een passieve meerderheidsaandeelhouder het aflegt tegen een actieve minderheidsaandeelhouder. Dat heeft een onevenwichtige governancestructuur tot gevolg. De overheid moet geen concessies doen met betrekking tot zeggenschap en de financieringsstructuur. Hiermee verdwijnt de premie die onderhandse

plaatsing kan opleveren. Het risico is ook dat investeerders bij onderhandse plaatsing een te korte tijdshorizon hebben en onvoldoende oog hebben voor langetermijninvesteringen en de kernactiviteiten van Schiphol.

Bij een beursgang maakt de overheid geen afspraken met andere partijen en draagt daardoor ook niets over. Per definitie is daardoor de positie van de overheid als meerderheidsaandeelhouder sterker dan bij onderhandse plaatsing. Daarnaast is de positie van minderheidsaandeelhouders wettelijk gegarandeerd op basis van het «one share, one vote»-beginsel. Een notering aan de beurs geeft betere toegang tot de kapitaalmarkt en meer flexibiliteit bij het aantrekken van eigen vermogen of de inzet van instrumenten als aandelenruil. De financiering is minder agressief en de rendementseisen zijn minder hoog en meer gericht op de lange termijn. Een beursgang leidt tot publieke verantwoording. Het verdient de voorkeur dat aandelen bij veel verschillende partijen worden geplaatst. Vooral kleine beleggers moeten een kans krijgen. Hoe wil de minister het voor kleine beleggers aantrekkelijk maken om een aandeel Schiphol te kopen? Een deel van de opbrengst van de aandelen moet worden bestemd voor investeringen in infrastructuur en leefkwaliteit in de omgeving.

De VVD-fractie wijst het voorstel met betrekking tot de dual track niet af, maar wat haar betreft hoeft het niet. Het bewandelen van twee wegen brengt ook extra risico's met zich mee. Voor deze routes moeten dan immers dezelfde uitgangspunten gelden. Beursgang verdient de voorkeur, al bestaan er geen principiële bezwaren tegen onderhandse plaatsing. Ziet de minister nog andere mogelijkheden voor vervreemding van de aandelen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) dankt de heer Duivesteyn voor zijn rapport. Hij merkt op dat het gebied rond Schiphol ook een grote planologische betekenis heeft. Door privatisering zal de greep hierop geringer worden. Hij hoopt dat het kabinet serieus zal reageren op de bevindingen van de heer Duivesteyn.

Het debat over de vraag of bij de vervreemding van aandelen moet worden gekozen voor een beursgang, voor onderhandse plaatsing of voor dual track is niet zo interessant. De reactie van de minister op de gepubliceerde rapporten is pragmatisch en opportunistisch. Hij probeert een tussenweg te vinden en vooral de CDA-fractie voor zich te winnen. Hij wil hierbij uiteindelijk echter wel uitkomen op een beursgang. Het standpunt van de CDA-fractie is ingewikkeld. Zij wil dat er actieve aandeelhouders worden gezocht die als het misgaat opkomen voor het algemene belang. Dat is echter vooral het terrein van de politiek. Als de heer Haverkamp zo bang is dat zaken misgaan, had hij wellicht niet voor deze route moeten kiezen.

Met betrekking tot de vervreemding van aandelen zijn er nog enkele problemen. Het significant vergroten of verkleinen van de milieuruimte heeft gevolgen voor de positie van de minderheidsaandeelhouders. Als de milieuruimte wordt verkleind, kunnen claims worden verwacht. De minister stelt dat dit kan worden voorkomen door juiste en volledige informatie te verstrekken. Wat wordt er in de prospectus gezet, bijvoorbeeld over de groeirimte van Schiphol? Wat betekent een mogelijk besluit om Schiphol te verplaatsen naar zee voor eventuele claims? Hoeveel zekerheid kan worden geboden aan investeerders? Er moet worden voorkomen dat er claims komen. De prospectus moet in de Kamer worden besproken.

Er moet een aandeelhoudersovereenkomst worden gesloten tussen de Staat, de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam. Als de aandelen zijn verspreid over drie overheden, is een overheidsmeerderheid niet vanzelfsprekend als de overheidsaandeelhouders verschillend stemmen. De minister wil een ministeriële regeling waarbij de andere aandeelhouders hun stemrecht in overeenstemming met de Staat dienen

uit te oefenen. In bepaalde omstandigheden zullen Amsterdam en Rotterdam dus mee moeten stemmen met de Staat. Is bekend wat de gemeenten daarvan vinden?

De heer **Hermans** (LPF) steunt het voorstel om de prospectus voor de aandelenuitgifte in de Kamer te bespreken. Er zijn onvoldoende redenen om de aandelen van Schiphol te vervreemden, terwijl er juist veel meer redenen van publiek belang zijn om dit niet te doen. In het rapport-Cools staat informatie die de Kamer nog niet had en worden bepaalde nieuwe accenten gelegd. Het is goed dat de minister geen substantiële bevoegdheden wil overdragen aan aandeelhouders. Er zijn aanzienlijke risico's verbonden aan het volgen van een dual track en de meeropbrengst ervan is mogelijk twijfelachtig.

De minister noemt in zijn brief enkele bouwstenen voor een aandeelhoudersovereenkomst. De medeoverheidsaandeelhouders moeten bij nadere vervreemding hun aandelen aan de Staat aanbieden. Hoe kan bij onderhandse plaatsing een marktconforme waardering voor deze aandelen worden bepaald? Is hierin voorzien? Er wordt verwacht dat de belangen van de verschillende aandeelhouders met betrekking tot de continuïteit van de mainport veelal parallel zullen lopen. Het is echter heel goed denkbaar dat dit niet het geval zal zijn, bijvoorbeeld waar het gaat om het milieu. Wat gebeurt er in dat geval? Alleen bij het opzeggen van het vertrouwen in de raad van commissarissen kan bij ministeriële regeling worden vastgelegd dat medeoverheidsaandeelhouders in overeenstemming met de Staat dienen te handelen. Wat gebeurt er als de mainportfunctie in het geding komt? De minister is bereid om aandeelhouders het recht te geven om commissarissen voor te dragen. Hoeveel commissarissen komen er en hoeveel daarvan wil hij laten voordragen?

De minister vindt de eisen die aan aandeelhouders worden gesteld van ondergeschikt belang omdat er geen substantiële zeggenschap wordt overgedragen. Waarom wordt bij onderhandse plaatsing de eis gesteld dat er binnen zeven jaar geen exit mag plaatsvinden? Deze voorwaarde kan een prijsverlagend effect hebben. De heer Hermans steunt ook de eis van de CDA-fractie niet dat de Staat bij onderhandse plaatsing na afloop van de termijn van zeven jaar het recht van eerste koop moet krijgen. Het Centraal Planbureau heeft gesteld dat het vervreemden van aandelen niet verkeerd hoeft te zijn, mits de regulering goed is. Hoe wordt de regulering verder ingevuld? Worden de AMvB's waarin zaken worden geregeld vooraf aan de Kamer voorgelegd? De Vervoerskamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit gaat een belangrijke rol spelen. Hoeveel mensen gaan zich met de regulering rond Schiphol bezighouden?

De LPF-fractie is tegen vervreemding van de aandelen van Schiphol. Het argument dat Schiphol hierdoor meer financiële armslag krijgt om het luchtvaartspel te spelen, is niet overtuigend. Schiphol heeft deze ruimte al en het onttrekken van gelden door middel van een superdividend staat haaks op dit streven. Het is verder maar de vraag of Schiphol het grote spel als winnaar kan afsluiten. Een erg belangrijke vraag die nog moet worden beantwoord, is of de overheid bevoegdheden wil overdragen aan aandeelhouders. Het antwoord van LPF-fractie daarop is nee. In dat geval moet dus worden gekozen voor een beursgang. Hoe zit het met de kosten die zijn gemoeid met de dual track?

Het antwoord van de bewindslieden

De **minister** zegt dat de grond een belangrijk deel van de waarde van Schiphol vertegenwoordigt. Dat moet bij de verkoop van de aandelen worden benadrukt, omdat de waarde van de grond mede bepalend is voor de vaststelling van de waarde van de aandelen. Er zijn altijd onzekerheden. In de prospectus wordt een aparte risicoparagraaf opgenomen. Een mogelijke wijziging van het milieubeleid is een van de risico's. Dat

geldt overigens niet alleen voor de luchtvaartsector. Een wijziging van het beleid betekent niet dat er schadeclaims kunnen worden ingediend bij de Staat, tenminste als deze wijziging op een ordentelijke wijze tot stand is gekomen. Dat geldt overigens niet bij private contracten. In de prospectus zal het huidige beleid worden omschreven. Als de bestemming van Schiphol wordt gewijzigd in verband met verplaatsing van de luchthaven, komt de grond toe aan de Staat. In dat geval moet de waarde worden vergoed conform de luchtvaartbestemming, maar komen de ontwikkelingswinsten van de grond terug bij de overheid.

De heer Haverkamp is teleurgesteld in een deel van de beantwoording van de schriftelijke vragen. De redering in deze beantwoording is echter consistent. Het uitgangspunt is dat de publieke belangen via de publiek-rechtelijke weg moeten worden geborgd. De Kamer, gesteund door de Raad voor Verkeer en Waterstaat, vindt echter dat de overheid een door-slaggevende zeggenschapspositie over Schiphol moet behouden door 50,1% van de aandelen te behouden. In dit geval is het logisch om geen zeggenschapsrechten af te staan aan minderheidsaandeelhouders. Het kan inderdaad interessant zijn om grote beleggers te interesseren voor de aandelen. Zij zullen immers de ontwikkelingen actiever volgen en actiever deelnemen aan aandeelhoudersvergaderingen dan kleine aandeelhouders. Daarnaast brengen zij kennis en deskundigheid in. Het is dus nuttig om grote private aandeelhouders te hebben. Er kan echter niet op voorhand op worden gerekend dat deze te allen tijde een even altruïstische benaderingswijze kiezen als de Staat met betrekking tot het belang van de mainport. Als aandeelhouders een vetorecht krijgen voor bepaalde beslissingen, kunnen zij beslissingen blokkeren die wellicht in het algemeen belang zijn. Versplintering van het aandelenpakket over vele kleine aandeelhouders die niet actief zijn, kan negatieve gevolgen hebben voor de governance. Bij beursgang is het ook mogelijk dat enkele partijen een groot pakket kopen en zich actief opstellen, maar of dat ook gebeurt is niet met zekerheid te zeggen.

Er zal nader worden onderzocht of er andere mogelijkheden zijn dan het huidige dual-tracksysteem. Er kan bijvoorbeeld voor worden gekozen om een deel van de aandelen via de beurs te verhandelen en een deel onderhands te plaatsen zonder toekenning van bijzondere rechten. Onderhandse plaatsing zal leiden tot een iets lagere opbrengst. De afweging is echter dat deze discount ertoe kan leiden dat er enkele grote aandeelhouders worden gevonden die voor langere tijd een groot pakket aandelen onder zich houden, zich actief bemoeien met de governance van Schiphol en de raad van bestuur op de huid zitten. Er kan worden overwogen om een deel van de aandelen via een veiling onderhands te plaatsen. De veiling van die aandelen moet dan met het oog op het actieve aandeelhouderschap echter wel worden gebonden aan een bepaalde periode waarin de aandelen niet mogen worden verkocht. Wat er moet gebeuren na afloop van deze periode moet worden bezien. Een verplichting om de aandelen eerst aan de Staat aan te bieden, verdient echter geen voorkeur. De mogelijkheden na de lock-upperiode zullen ook invloed hebben op de waardering van de onderhandse aandelen op de veiling. De weg die wordt gekozen in dit belangrijke proces, moet door de Kamer worden begrepen. De verdeling van bevoegdheden tussen de regering en de Kamer is heel duidelijk geregeld. De minister van Financiën neemt besluiten en moet achteraf verantwoording afleggen aan de Kamer. Omdat in dit geval de borging van publieke belangen een belangrijke rol speelt, moet de Kamer begrijpen op welke gronden keuzen worden gemaakt. De minister moet echter op een gegeven moment krachtens de wet zelf zijn conclusies trekken.

De gemeenteraadscommissie van Amsterdam die over luchthavenzaken gaat, heeft een motie voorgesteld. De opvatting van deze commissie, en straks waarschijnlijk van de gehele gemeenteraad van Amsterdam, is origineel. Als er uiteindelijk door de Nederlandse regering met steun van

het parlement iets wordt besloten, is het immers niet aan de gemeente Amsterdam om dit te frustreren. De vraag of Amsterdam zijn aandelen wil verkopen, staat hier los van. Amsterdam wil niet overleggen voor de Luchtvaartwet door de Eerste Kamer is aanvaard en de regering een standpunt heeft ingenomen. Dat is begrijpelijk. De verwachting is dat Amsterdam uiteindelijk de wijziging van de statuten niet zal frustreren. Alle overheidsaandeelhouders zullen interesse hebben in het sluiten van een aandeelhoudersovereenkomst. Het is immers voor alle partijen van belang dat het overheidsbelang op 50,1% blijft en dat in cruciale gevallen wordt gegarandeerd dat de overheid als eenheid kan optreden. De rijks-overheid kan alleen een aanwijzing geven als de mainportbelangen in het geding zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat zal in dat geval een aanwijzing geven aan de andere overheidsaandeelhouders inzake het gezamenlijk innemen van een positie. Dat zal niet snel gebeuren. Het is nog niet bekend wat de gemeente Rotterdam wil. Het is mogelijk dat zij de aandelen wil verkopen. Als dat gebeurt, zijn er nog twee overheidsaandeelhouders over. Het is niet de bedoeling dat Rotterdam met 2% van de aandelen de doorslag kan geven. Als zij de aandelen wil behouden, moet niet meer dan 48% van de aandelen in private handen worden gebracht.

Bij onderhandse plaatsing moeten geen bijzondere zeggenschapsrechten worden verleend. Grote aandeelhouders moeten echter wel de mogelijkheid krijgen om een voordracht te doen voor commissarissen, in proportie met het pakket aandelen dat zij bezitten. Dat is het enige voordeel dat men heeft ten opzichte van het utiliteitsaandeel omdat zij niet-verhandelbare aandelen bezitten. Dit heeft echter wel tot gevolg dat de kans dat de onderhandse plaatsing tot een grote opbrengst zal leiden klein is. De dual track brengt juridische risico's met zich mee. De meest waarschijnlijke uitkomst ervan is een beursgang. Een van de argumenten voor onderhandse plaatsing die de heer Cools noemt, is dat alvast grote posities worden gevestigd voor het geval de overheid alle aandelen van Schiphol verkoopt. Daarnaast is niet bekend wat de veiling zal opleveren. Er kan hoger worden geboden dan de prijs die bij een reguliere beursgang tot stand zou komen. Hier tegenover staan het gebrek aan utiliteit en het gebrek aan exitmogelijkheden.

Bij een beursgang moeten er geen speciale regelingen worden getroffen voor kleine beleggers. Zij moeten niet worden verleid door kortingen. Als mensen zich inschrijven bij een bank, kunnen met een bankconsortium afspraken worden gemaakt over de bediening van kleine beleggers via de toedeling. Dual track leidt tot hogere kosten dan een beursgang of een onderhandse plaatsing. Waarschijnlijk is dat laatste het goedkoopst. Beursgang is echter een doorzichtig proces waartoe iedereen toegang heeft. Doordat dual track de grootste risico's met zich meebrengt, moet er meer worden geïnvesteerd om te vermijden dat er zaken misgaan. De kosten zullen overigens maar een fractie van de opbrengsten bedragen, al zal het wel om miljoenen gaan.

De **staatssecretaris** benadrukt dat duidelijk is aangegeven op welke vier publieke belangen de NV Luchthaven Schiphol invloed zou kunnen hebben en hoe deze via wet- en regelgeving worden geborgd. De mainport Schiphol kan uiteraard in de toekomst ook aan andere publieke belangen raken, maar die zullen niet op het terrein van de NV Luchthaven Schiphol liggen. Het kan bijvoorbeeld gaan om bereikbaarheid van het gebied. Het kabinet heeft er vertrouwen in dat de publieke belangen die kunnen worden geschaad door de luchthaven voldoende zijn geborgd in wet- en regelgeving. Borging van publieke belangen kan dus geen reden zijn om met de privatisering te wachten.

Er werd gevraagd of de potentiële ontwikkelingswaarde van het gebied reden zou kunnen zijn om de vervreemding van de aandelen uit te stellen. Er is sprake van twee terreinen, namelijk het luchthaventerrein zelf, dat

om niet aan de overheid zal worden overgedragen, en verdere terreinen die Schiphol als ontwikkelingsmaatschappij heeft aangekocht. Als het luchthaventerrein verder wordt ontwikkeld, profiteert de overheid van de stijging van de grondwaarde. In februari 2001 is een kaart naar de Kamer gestuurd van de grond die de luchthaven bezit en die aan de Staat wordt overgedragen. Het areaal komt overeen met wat vroeger het aangewezen luchtvaartterrein heette. Indien dit aangewezen luchtvaartterrein wordt uitgebreid, wordt de betreffende grond aan de Staat overgedragen door de luchthaven. De onderhandelingen over de grond zijn dus al enige tijd afgerond. Er worden nu alleen nog gesprekken gevoerd over de statuten van de Grond NV. De gemeente Amsterdam is hier ook bij betrokken. Het juridisch eigendom van de grond ligt bij de overheid en het economisch eigendom bij de NV Luchthaven Schiphol, die de grond in erfpacht krijgt met een canon van nul.

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit is afgesproken dat Schiphol in elk geval tot 2030 op de huidige plek wordt ontwikkeld. Beleggers zijn ervan op de hoogte dat luchtvaart een gereguleerde sector is en dat er dus veranderingen kunnen optreden. Intrekking van de exploitatievergunning van Schiphol vanwege verplaatsing naar een andere locatie is voorzien in de wet. Het Rijk kan in dat geval de grond benutten. Er kunnen geen claims worden ingediend alleen op basis van onjuiste voorlichting over toekomstig beleid. De AMvB is ten behoeve van de behandeling van de Luchtvaartwet in juni 2005 ter informatie aan de Kamer gezonden en is inmiddels voorgelegd aan de Raad van State. Deze heeft geen grote wijzigingen voorgesteld. De Nederlandse Mededingingsautoriteit kan te zijner tijd zelf bepalen hoeveel mensen zij nodig heeft. De schatting is nu dat er drie tot vijf fte nodig zijn om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hermans** (LPF) vindt dat er onduidelijkheid is over het vervolg van de procedure. Hij wil een reactie van de bewindslieden op het rapport van de heer Duivesteijn. De LPF-fractie zal met grote tegenzin instemmen met een beursgang. De andere trajecten moeten niet worden ingezet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt dat de minister de Kamer een brief moet sturen met de door hem nieuw ingebrachte variant en de uitwerking daarvan. Hierover moet vervolgens weer worden gesproken in de commissie. Kan in deze brief ook een reactie worden gegeven op de passage uit het rapport-Cools over het risico van claims bij veranderend milieubeleid?

De heer **De Krom** (VVD) geeft nog steeds voorkeur aan een beursgang. De minister moet de variant die hij noemde nader uitwerken.

Mevrouw **Gerkens** (SP) vindt dat er een rommeltje wordt gemaakt rondom deze belangrijke beslissing. De minister moet duidelijk maken wat de consequenties zijn van zijn nieuwe voorstel. Overigens blijft mevrouw Gerkens tegenstander van vervreemding.

De heer **Haverkamp** (CDA) is tegen het voorliggende voorstel voor een dual track omdat de uitkomst daarvan vrijwel zeker beursgang is. Het voorstel dat de minister tijdens dit overleg heeft gedaan voor een gedeeltelijke onderhandse plaatsing, ziet er goed uit. Kan de minister dit nader uitwerken?

De heer **Duivesteijn** (PvdA) vindt dat het publieke belang onvoldoende is geborgd, ook omdat de overheid niet acterend als aandeelhouder zal optreden. Hij vindt vervreemding nu vanuit financieel oogpunt onverstandig, zoals hij ook al in zijn nota heeft geschreven. Kan de minister

reageren op deze nota? Er moet zorgvuldig worden omgesprongen met de investeringen die de overheid al in de luchthaven heeft gedaan.

De **minister** zal de Kamer nader informeren over zijn nieuwe plannen met betrekking tot vervreemding van de aandelen. De Kamer kan hierover een debat organiseren, maar de minister zal op een gegeven moment gebruik maken van zijn wettelijke bevoegdheden om een besluit te nemen en alvast aan de slag gaan. Hij legt hierover achteraf verantwoording af aan de Kamer. Er moet worden gezien wat Amsterdam gaat doen. De minister acht het onwaarschijnlijk dat beleggers succesvolle claims kunnen indienen als het milieubeleid wordt gewijzigd. Dat is namelijk ook niet gebeurd door andere ondernemingen die te maken hebben gehad met aanscherping van het milieubeleid, zoals Shell. Het beleid moet goed worden beschreven en in de risicoparagraaf moet aandacht worden besteed aan mogelijke wijzigingen van het beleid.

De grondpositie zal een rol spelen bij de waardering van de aandelen door potentiële kopers. Daar zal aandacht aan worden besteed in de prospectus. De Staat zal niet als aandeelhouder acteren waar het gaat om bijvoorbeeld milieubeleid. Daar is de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor. Op het terrein van bevoegdheden die aan de aandeelhoudersvergadering zijn toegewezen, zoals beloningsbeleid en strategische beslissingen, zal de Staat zich echter als een zakelijke aandeelhouder opstellen.

De **voorzitter** merkt op dat de minister heeft toegezegd dat hij de Kamer op korte termijn een brief zal sturen over zijn nieuwe voorstel.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers