

Vergaderjaar 2005–2006

30 494

De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 27 april 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 12 april 2006 overleg gevoerd met de heer Duivesteijn over:

- **de initiatiefnota van het lid Duivesteijn, d.d. 20 maart 2006, getiteld «De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad» (30 494, nr. 1).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

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 (CDA).

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

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **De Krom** (VVD) meent dat uit het initiatief tot het schrijven de nota «De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad blijkt» de betrokkenheid van de heer Duivesteijn bij gebieds- en stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening blijkt. In de nota wordt het voorstel gedaan om een onderzoek door een onafhankelijke deskundige op het gebied van vastgoedwaardering te laten uitvoeren. Kortgeleden heeft de Kamer echter een motie van de heer Duivesteijn met hetzelfde verzoek verworpen. De vraag is dan ook wat de heer Duivesteijn met de nota wil bereiken.

Hoewel de motie is verworpen, valt niet te ontkennen dat de waardeontwikkeling van het vastgoed belangrijk kan zijn. Bij de onderhandse verkoop van aandelen wordt een due diligence proces gevolgd; potentiële kopers krijgen inzicht in de boekhouding en wegen factoren zoals waardeontwikkeling, risico's en toekomstmogelijkheden mee in hun besluit. De relatie die in de nota wordt gelegd met de privatisering van Schiphol is als mosterd na de maaltijd. Het wetsvoorstel over de regulering van de publieke belangen bij de verkoop van een minderheid van de aandelen in Schiphol is immers in juni 2005 behandeld.

(CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Egerschot (VVD), Irrgang (SP).
Plv. leden: Rouvoet (ChristenUnie), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Bailemans (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).

De heer **Verdaas** (PvdA) complimenteert de heer Duivesteijn en zijn medewerkster met de onderhavige nota. Hij verwelkomt deze nota en steunt de voorstellen die daarin gedaan zijn. Het bevreemdt hem dat de vragen die daarin worden gesteld – wat wordt er verkocht en welke onzekerheden doen zich voor bij de waardeontwikkelingen – niet eerder aan de orde zijn geweest. Eigenlijk hadden deze punten door het kabinet moeten worden ingebracht.

In de nota wordt duidelijk uiteengezet dat het niet alleen gaat om de verkoop van een bedrijf, maar ook om de verkoop van zaken die daarmee verbonden zijn en een bepaalde meerwaarde vertegenwoordigen. Het argument dat de Staat na verkoop van de aandelen de gronden terugkrijgt, gaat niet op. Door de eeuwig durende erfpacht zonder canon is het eigendom eigenlijk niets waard. De Staat loopt zelfs het risico dat er nooit een ander gebruik van de grond mogelijk zal zijn. De minister van Financiën gaat elke discussie over dit punt uit de weg, mogelijk omdat hij weet dat in deze stelling een kern van waarheid zit. Als het kabinet echt overtuigd is van het eigen gelijk, kan het geen bezwaar hebben tegen een onderzoek door een extern deskundige.

De opstelling van het kabinet is ook verbazingwekkend in vergelijking met de opstelling ten aanzien van vliegveld Valkenburg. De Staat heeft daar ook gronden en het kabinet bemoeit zich daar tot in detail mee. Bij Schiphol is dat niet het geval omdat de focus van het kabinet ligt bij de privatisering.

In de nota wordt ook het voorstel gedaan om de Algemene Rekenkamer een onderzoek te laten uitvoeren naar de verwachte opbrengsten van de privatisering. Een dergelijk onderzoek hoeft niet tot vertraging te leiden kan dus eigenlijk niet op bezwaren van het kabinet stuiten.

De heer Duivesteijn heeft in de nota opmerkingen gemaakt over reeds gedane investeringen in de infrastructuur, zoals de HSL-Schiphol tunnel. Is hij van mening dat de uitgaven daaraan in het onderzoek van een extern deskundige moeten worden meegenomen? Naar verwachting zal Schiphol in de toekomst nog flink groeien. Meent de heer Duivesteijn dat er een directe relatie is tussen de ruimtelijke ontwikkelingen, de kantoorprogramma's, de bedrijventerreinen en de groei van de luchtvaart? Moet een extern deskundige in zijn analyse onderscheid maken tussen de gronden die in erfpacht worden gegeven en de gronden die onder de Schiphol Area Development Company (SADC) vallen?

Mevrouw **Gerkens** (SP) merkt op dat haar fractie tegen het aannemen van de motie-Duivesteijn (25 435, nr. 16) heeft gestemd omdat zij de nota van de heer Duivesteijn wilde afwachten. Zij kan deze steunen en geeft vooralsnog de voorkeur aan het eerste voorstel.

In de nota worden vraagtekens gezet bij de verwachte additionele opbrengsten van privatisering. Aangezien de Staat goedkoper kan lenen dan private partijen zou een beursgang mogelijk voordeliger zijn dan onderhandse verkoop. Daarmee zou echter ook een stuk zeggenschap uit handen worden gegeven. Acht de heer Duivesteijn verder onderzoek op dit punt noodzakelijk?

Het verzoek tot een onderzoek naar de mogelijke vastgoedontwikkeling is eerder neergelegd in de motie-Duivesteijn. In eerdere debatten is gespeculeerd over de invloed van nieuwe kabinetten en van uitblijvende groei van het luchtverkeer op de waardeontwikkeling. Is het ook noodzakelijk om invloeden die zich op lange termijn mogelijk voordoen, zoals de Zuidas, nader te bezien? Wat levert Schiphol op als het grondgebied beter benut wordt? Welke ontwikkelingsplannen zijn er al?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het positief dat Schiphol in de nota van de heer Duivesteijn niet alleen als een milieuzak maar zeker ook als een zaak van ruimtelijke ordening is neergezet. Dat laatste aspect komt in de politiek vaak onvoldoende aan de orde terwijl de aanwezigheid van

Schiphol veel gevolgen heeft voor de omgeving. De snelweg A6/A9 zou niet nodig zijn en Almere zou niet hoeven te groeien als Schiphol op een andere plek lag, want dan was er ruimte geweest om in de bollenstreek te bouwen. Schiphol duwt woningbouw naar de randen van het eigen gebied met alle negatieve gevolgen van dien.

De heer Duivesteijn verdient alle lof voor het grondige onderzoek dat aan de nota ten grondslag ligt. Informatie over de grondposities rond Schiphol is niet gemakkelijk op tafel te krijgen. Uit de nota blijkt onder meer dat de grond voor een eventuele zesde baan, de nieuwe Kaagbaan, al door Schiphol is aangekocht, mogelijk om de aanleg van een nieuw Bulderbos te voorkomen.

Behandeling van de nota-Duivesteijn is minder urgent geworden door de stellingname van de gemeente Amsterdam tegen privatisering van Schiphol. Desalniettemin is onderzoek door een onafhankelijk deskundige nuttig voor de toekomst. Ook als de Staat 100% aandeelhouder blijft, komen RO-kwesties aan de orde. Vindt de heer Duivesteijn dat het een taak is van de luchthaven Schiphol om kantoren te ontwikkelen en in feite een hele stad te bouwen? Is het acceptabel dat het RO-beleid op Schiphol eigenlijk al in private handen is? De provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer hebben daar immers geen zeggenschap over. Welke mogelijkheden zijn er op dit punt? Wat is de visie van de heer Duivesteijn op de SADC?

De heer **Mastwijk** (CDA) waardeert het werk dat de heer Duivesteijn ten behoeve van zijn nota heeft verricht maar meent dat de Kamer daarover een uitspraak heeft gedaan toen zij in meerderheid tegen het aannemen van de motie-Duivesteijn stemde.

De heer **Van der Ham** (D66) complimenteert de heer Duivesteijn met de nota. Zijn fractie heeft voor het aannemen van de motie-Duivesteijn gestemd omdat zij geen bezwaar heeft tegen een onderzoek. Informatie over de waardeontwikkeling kan de besluitvorming alleen maar ten goede komen. Het voorstel in de nota om een onderzoek door een extern deskundige te laten uitvoeren, verdient daarom alle steun.

In de nota wordt getwijfeld aan de opbrengsten van de privatisering. Er wordt onder meer voorgesteld om een onderzoek door de Algemene Rekenkamer daarnaar te laten uitvoeren. De focus op de additionele middelen voor de rijksbegroting is echter te smal. Erkent de heer Duivesteijn dat privatisering een economische stimulans voor Schiphol kan betekenen die op termijn positieve gevolgen heeft voor de Nederlandse economie? Door de verkoop van een minderheid van de aandelen blijven ook de publieke belangen gewaarborgd; daarover zijn in het nieuwe akkoord betere afspraken gemaakt dan de afspraken die nu gelden. Het voorstel om een pas op de plaats te maken ten aanzien van de privatisering van Schiphol komt te laat. De Kamer heeft immers al ingestemd met die privatisering. Met de verkoop van de aandelen kan gewacht worden, onder meer in afwachting van de besluitvorming in de Eerste Kamer en Amsterdam. Aan aspecten van ruimtelijke ordening op Schiphol zal in de toekomst ook meer aandacht moeten worden besteed.

Antwoord van de heer Duivesteijn

De heer **Duivesteijn** dankt de leden voor hun waardering voor de nota maar vindt ook dat die waardering niet veel waard is als verder niet wordt ingegaan op de inhoud van de nota. De nota en het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, zijn gedaan uit irritatie over het gebrek aan antwoorden van het kabinet op sommige essentiële vragen. In het debat over de exploitatiewet is uitgebreid gesproken over de mogelijkheid van ontvlechten. De privatisering is ingezet om additionele middelen te verkrijgen en het ontvlechten naar een aviation en non aviation-deel

vormt daarvoor geen belemmering. Die suggestie is door het kabinet echter op geen enkele manier serieus genomen.

Een andere vraag die bij de privatisering aan de orde is gekomen, is hoe er met de gronden wordt omgegaan. Als aan erfpacht geen voorwaarden worden verbonden, komt de meerwaarde van een ontwikkeling ten goede aan degene die het zakelijk recht heeft. Het kabinet heeft nog steeds niet aangegeven hoe daarmee bij Schiphol wordt omgegaan. Een onderzoek naar de vastgoedpositie en de potentiële meerwaardeontwikkeling is alleen al belangrijk voor de vormgeving van het erfpachtbeleid en de voorwaarden die daaraan worden verbonden.

In de nota is als eerste het financiële aspect aan de orde; als financiën worden gebruikt als motief voor privatisering, dan moet aangetoond worden dat de verwachtingen op dat punt reëel zijn. Uit de berekening in de nota blijkt echter dat privatisering financieel nadelig is. Als het kabinet meent dat privatisering noodzakelijk is ook als daar kosten aan verbonden zijn, dan moet de minister van Financiën aangeven hoe hij die kosten wil dekken. Hij verlangt dat immers ook bij voorstellen die worden gedaan door de Kamer.

Het tweede punt betreft het onderzoek naar de vastgoedontwikkeling; alleen al de voorwaarden rond het erfpachtbeleid rechtvaardigen een beter beeld daarvan. Verder verkrijgt de Kamer met informatie daarover een beter beeld van vastgoedontwikkelingen op luchthavens in het algemeen. Het is verbazingwekkend dat stedenbouwkundige ontwikkelingen op luchthavens geen expliciet onderdeel uitmaken van rijksbeleid. De Kamer zou er goed aan doen om een ruimtelijke visie voor het gebied Schiphol-Almere-Amsterdam af te dwingen.

Bij de bepaling van de waarde dient een aantal onzekerheden in beschouwing te worden genomen. Economische expansie van Schiphol heeft bijvoorbeeld een aanzuigende werking waardoor een aantal activiteiten mogelijkwerijs wordt overgeheveld vanuit Amsterdam. Wat zijn de gevolgen daarvan voor de positie van Amsterdam?

Een onderzoek hoeft niet veel tijd in beslag te nemen. Er is al veel informatie vergaard en deskundigen kunnen die gemakkelijk produceren.

Overigens is het wel vreemd dat veel ruimtelijke studies met betrekking tot Schiphol niet openbaar zijn. In dat opzicht is het wantrouwen jegens Schiphol niet onverklaarbaar.

In de nota worden drie voorstellen gedaan. Ten eerste wordt de suggestie gedaan om de Algemene Rekenkamer een onderzoek te laten uitvoeren naar de opbrengsten of kosten van privatisering van Schiphol. Een dergelijk onderzoek kan binnen twee weken worden afgerond en de resultaten daarvan zijn nuttig voor het debat in de Eerste Kamer. Ten tweede wordt voorgesteld om een onafhankelijke deskundige een onderzoek naar de waardeontwikkeling van het vastgoed te laten uitvoeren. Ook dat is van belang voor de Eerste Kamer. Ten derde wordt voorgesteld om een pas op de plaats te maken met betrekking tot de verkoop van de aandelen van Schiphol. Als andere partijen zoals de gemeente Amsterdam daartoe al hebben besloten, dan is het misschien niet nodig dat de Kamer daarover een uitspraak doet. Desgevraagd geeft de heer Duivesteijn aan dat hij de voorkeur geeft aan het tweede voorstel omdat dat onderzoek op korte termijn kan worden uitgevoerd en de Eerste Kamer baat heeft bij de informatie die daaruit naar voren kan komen.

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

De voorzitter van de vaste commissie van Financiën,
Tichelaar

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