

Vergaderjaar 2005–2006

28 165

Deelnemingenbeleid Rijksoverheid

Nr. 45

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 juli 2006

De vaste commissie voor Financiën¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 27 juni 2006 overleg gevoerd met vice-minister-president, minister Zalm van Financiën over:

- **de beantwoording van commissievragen over de Westerscheldetunnel (Fin0600269);**
- **de aandelenverkoop Connexxion Holding NV (28 165, nr. 40);**
- **nadere informatie over de vervreemding van aandelen NV Westerscheldetunnel (28 165, nr. 41);**
- **nadere informatie over de aandelenverkoop Connexxion Holding NV (28 165, nr. 42).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

¹ 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), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Van Egerschot (VVD), Irrgang (SP) en Willemse-van der Ploeg (CDA).

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), Stuurman (PvdA), Schippers (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), Bibi de Vries (VVD), Van Beek (VVD), Gerkens (SP) en Rambocus (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla

Connexxion

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Crone** (PvdA) releveert dat hij hedenmiddag een mailtje van de minister heeft ontvangen over de aandelenverkoop Connexxion Holding NV. Hij heeft er behoefte aan om nadere informatie in te winnen, alvorens over dit onderwerp te debatteren.

De heer **Hermans** (LPF) is het eens met de heer Crone en vraagt de minister om een brief over dit onderwerp.

Mevrouw **Van Egerschot** (VVD), de heer **Omtzigt** (CDA) en mevrouw **Gerkens** (SP) sluiten zich hierbij aan.

(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), Knops (CDA) en Krähe (PvdA). Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (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), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

Antwoord van de minister

De **minister** legt zich neer bij de wens van de commissie en zal de Kamer een brief doen toekomen. Hij zegt niet de gewoonte te hebben om dergelijke beslissingen per mail te melden. In dit geval is het echter gebeurd op verzoek van de Griffie.

Westerscheldetunnel

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Crone** (PvdA) complimenteert de minister met de conclusies die hij heeft getrokken rond de Westerscheldetunnel. Terecht zijn de voorbereidingen voor vervreemding van de Westerscheldetunnel tot stilstand gekomen. In het debat in de Kamer is eerder naar voren gebracht dat privatisering in dit geval niet verstandig is. Er is geen efficiencywinst meer te behalen. Private partijen zullen slechts belangstelling voor de tunnel hebben als zij op onderhoud kunnen besparen of de tarieven kunnen verhogen. De minister meldt dat er nu geen zekerheid meer bestaat over overrendement, waaruit de nieuwe Sluiskiltunnel zou moeten worden betaald. Daaruit blijkt dat de minister aanvankelijk uitging van overrendement, dat zou worden gegund aan de nieuwe private eigenaar. Het overrendement en overige zaken moeten in het contract worden ingezet om alsnog geld vrij te maken voor de Sluiskiltunnel. De private winst-opslag en risicodekking vallen eruit, dus het wordt per definitie goedkoper. Dat gebeurt zeker als een lager rendement wordt geaccepteerd. De heer Crone herinnert aan de voorgestelde wijziging van de Comptabiliteitswet. Aandelenvervreemding zou niet mogen plaatsvinden zonder instemming van de Kamer. Verder wacht hij nog steeds op het rapport van de commissie-Wijffels over de maatschappelijke onderneming.

Mevrouw **Van Egerschot** (VVD) betreft de gang van zaken rond de Westerscheldetunnel, ook gezien de motie-Geluk (17 741, nr. 44). Het overrendement uit verkoop zou aangewend worden voor de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. De rendementscijfers over de afgelopen jaren maken de opmerkingen over een overrendement bij verkoop overigens twijfelachtig. De minister had eerder toegezegd dat heldere afspraken over de tarieven zouden worden gemaakt. Die afspraken moeten overeind blijven. Daarnaast moet elk overrendement bij eventuele verkoop wel degelijk worden aangewend voor de tunnel bij Sluiskil.

De heer **Omtzigt** (CDA) is zeer tevreden over het besluit rond de Westerscheldetunnel. Eerder had hij twee voorwaarden gesteld voor de verkoop: het zou bewezen moeten worden dat een private uitvoering beter zou zijn dan een publieke en er zou in Zeeland steun voor het besluit moeten bestaan. Aan geen van beide voorwaarden werd voldaan.

Met de motie-Geluk is gevraagd om het overrendement te bestemmen voor de tunnel bij Sluiskil. Volgens de projecties is dat overrendement er nog steeds. De minister dient met de provincie om de tafel te gaan zitten om een sluitende business case op te stellen, mogelijk met een bijdrage van de provincie en van België. De verkeersstroom door de Westerscheldetunnel zal zeker groeien door de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. Het zou goed zijn als de minister de Kamer vóór 1 september zo'n business case voorlegde. Daarin moeten ook rekenmodellen worden opgenomen waarin uitgegaan wordt van een lagere rendementseis van bijvoorbeeld 6%. Verder dient de minister aan te geven hoeveel geld hij heeft uitgegeven aan advisering rond de privatisering van de Westerscheldetunnel.

Twee maanden geleden heeft de minister een persbericht doen uitgaan over de privatisering van de Sdu. Daarover stelt de heer Omtzigt de

volgende vragen. 1. Is daadwerkelijk een verkooptraject gestart? 2. Krijgen personeelsleden en/of de directie een beloning bij verkoop van de aandelen en, zo ja, waarom en hoeveel? 3. Hoe wordt de veiligheid van het paspoort gegarandeerd? 4. Heeft de veranderde situatie sinds 2000 – denk aan terrorisme – invloed op de manier van produceren van paspoorten?

De minister heeft nog niet voldaan aan een aantal eerdere toezeggingen: een brief over de modernisering van de Comptabiliteitswet, een voortgangsrapportage pps, aangevulde beloningsstaatjes bij deelnemingen en een brief over Thales.

Mevrouw **Gerkena** (SP) is verheugd over het afzien van privatisering van de Westerscheldetunnel, maar is wel benieuwd naar de voorbereidingskosten tot nu toe. De gevolgen van de beslissing zijn niet geheel helder. Zal de tunnel bij Sluiskil in het MIT blijven staan? Hoe moet de Belgische bijdrage worden opgevat? Kan niet alsnog financiering uit het overrendement van de Westerscheldetunnel plaatsvinden? Dat laatste geldt zolang er nog tol geheven wordt, waar de SP zoals bekend tegen is. Is de minister bereid om te bekijken op welke wijze de tunnel tolvrij kan worden gemaakt?

Antwoord van de minister

De **minister** wijst er allereerst op dat hoewel de bouw van de Westerscheldetunnel voltooid is, er voor private partijen nog wel voordelen in de zin van tolinningssystemen en onderhoud en contractbeheer te behalen zijn. Daarnaast is het mogelijk dat men andere inzichten heeft in de vervoersprognoses. Er is een grote vlucht in infrastructuurfondsen en er is enorm veel vraag naar dit soort projecten. De overheid zou bij privatisering ook af zijn van de onzekerheid rond de vervoersprognoses. Het verwachte overrendement draait om toekomstverwachtingen en niet om realisaties tot nu toe. Als het rendement de vooraf gestelde eis van 7,5% zou overschrijden, zou het geld beschikbaar worden gesteld voor de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. Bij verkoop zou het bedrag onmiddellijk aan de provincie ter hand kunnen worden gesteld voor de bouw van die tunnel. Nu blijft de overheid echter zelf met de onzekerheid en dus de risico's in de exploitatie- en vervoersontwikkeling zitten. Pas na 27 jaar zal bekend zijn wat uiteindelijk het overrendement is geweest.

Overigens zal de minister met gedeputeerde staten van Zeeland serieus in gesprek gaan over een goede business case voor de tunnel bij Sluiskil, die overigens niet in het MIT staat. Het zou geen pas geven om gedeputeerde staten te wraken voor een besluit dat door provinciale staten is genomen. Het is wel een stuk moeilijker geworden om de zaak via een business case rond te krijgen, ook met een bijdrage van de provincie en van België.

Daarvoor zal overigens niet de rendementseis op de Westerscheldetunnel worden verlaagd. Er zal een berekening van het verlies worden gemaakt als de eis van 7,5% naar 6% gaat, maar dat laat onverlet dat verlaging van die eis uitgesloten is. Het gaat om een afspraak die gemaakt is bij de risicovolle investering die indertijd is gedaan. Ook het verlies voor de Staat van een tolvrije tunnel zal in contante waarde worden becijferd. In de huidige exploitatieovereenkomst is een tarievenmaximering opgenomen. De eerste jaren gaat het om een maximale tariefsverhoging van 8% bovenop de inflatie, in de jaren daarna is het 4%. In de ontworpen concessieovereenkomst was die verhoging aanzienlijk beperkt. Het valt te overwegen om een aantal elementen waarmee het publieke belang nog beter kan worden geborgd, te hanteren voor de onderscheiding van de rollen van Verkeer en Waterstaat en van Financiën.

De tot nu toe gemaakte advieskosten belopen 1,2 mln., waarvan 0,7 mln. te maken heeft met de vormgeving van de concessievoorwaarden. Daarvan kan ook bij andere projecten gebruikgemaakt worden.

Over de eventuele wijziging van de Comptabiliteitswet, inclusief de rol van de Kamer bij aandelenvervreemding, zal de Kamer begin juli een inhoudelijke brief ontvangen. De reacties vanuit de Kamer zullen worden afgewacht voordat wordt overgegaan tot het opstellen van een wetsvoorstel in dezen.

Voor het onderwerp «maatschappelijke onderneming» dient de Kamer zich te wenden tot de minister van Justitie.

De Kamer zal schriftelijk nader worden geïnformeerd naar aanleiding van de gestelde vragen inzake de Sdu.

In het jaarverslag van het Rijk over 2005 is aandacht besteed aan het garantiebeleid en het «nee, tenzijbeginsel».

De voortgangsrapportage pps zal in de eerste helft van juli naar de Kamer worden gestuurd.

De aangevulde beloningsstaatjes van de raad van bestuur en de raad van commissarissen bij deelnemingen zullen in het jaarverslag deelnemingen over 2005 worden opgenomen. Dit jaarverslag zal na Prinsjesdag verschijnen.

Na overleg met de minister van EZ zal de Kamer worden ingelicht over de handelwijze rond Thales. Binnen twee weken zal daarover een brief worden gestuurd. Het feit dat de Staat 1% van de aandelen bezit, betekent niet dat het bedrijf zal worden bevoordeeld ten opzichte van andere kansrijke bedrijven.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

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

Waarnemend griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Vente