

Hoogervorst

Hetzelfde geldt voor de implantabele kunstnier. De industrie is er hard mee bezig. Als men er iets voor vindt, is dat heel goede business. Ik zal nagaan hoe de wetenschap aankijkt tegen de stand van zaken bij de ontwikkeling daarvan en zal u daarvan op de hoogte stellen.

Wat de vrije keuze van de gemeente betreft, zijn de eerste tekenen hoopvol. Er zijn geen portokosten bij omdat het aan de balie gebeurt, maar ik begrijp de portee van de woorden van de heer Hamel. Ik stel voor dat wij eerst aankijken hoe het loopt. Stel dat het toch minder goed loopt dan verwacht, dan kunnen wij altijd kijken welke maatregelen moeten worden genomen. Moet het nog eens goed onder de aandacht van andere gemeenten worden gebracht of moet het toch verplichtend worden opgelegd? Ik vind het daar nu nog te vroeg voor. Ik zal u in mijn voortgangsrapportages op de hoogte brengen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 16.38 uur tot 17.03 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28074).**

De beraadslaging wordt hervat.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Zalm en ik zullen vanmiddag de taken verdelen. Hij zal vooral ingaan op de aandelenverkoop en ik zal vooral ingaan op de Wet economische regulering. Een paar dingen overlappen elkaar ietwat. Voordat wij die verdeling helemaal uitwerken, wil ik graag iets zeggen over de redenen voor de verkoop. Vele partijen hebben gevraagd naar de meerwaarde, omdat verkoop zowel beleidsmatige consequenties heeft als specifieke consequenties voor het aandeelhoudersbelang. Wij zullen er beiden op ingaan.

Ik begin met de argumenten voor privatisering. Er wordt met regelmaat naar gevraagd in de Kamer. Voor de rijksoverheid gelden de volgende argumenten, te beginnen met de ontvlechting van de verantwoordelijkheden. Wij hebben nu drie verschillende rollen, namelijk als regelgever, als handhaver en als aandeelhouder. Wij hebben die rollen al gesplitst. Verkeer en Waterstaat is de regelgever, de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat is de handhaver en de aandeelhouder is ondergebracht bij het ministerie van Financiën. De eerste twee taken, regelgeving en handhaving, horen echt bij de overheid, maar het aandeelhouderschap is niet principieel een publieke taak. De minister zal er zo ook iets over vertellen, maar ik denk altijd dat hij net als al die andere mogelijke aandeelhouders is: het gaat hem gewoon om dividenden. Af en toe zegt hij nog iets over de beloning van de verschillende bestuurders van zo'n organisatie, maar beleidsmatig en politiek heeft de aandeelhouder geen rol. De rol van aandeelhouder zou dan ook niet specifiek

moeten toebehoren tot de overheid. Dat is een van de redenen waarom je er bij de ontvlechting net zo goed voor kunt kiezen om de aandeelhoudersrol ergens anders te laten.

Waarom hebben wij het niet daarbij gelaten? Wij hebben geleerd van het verleden. Voordat wij de aandelen van de hand doen, willen wij een betere borging van de publieke belangen. Als de private doelstellingen bekend zijn, moeten ook de publieke belangen bekend zijn. Wij moeten heel goed in beeld brengen welke belangen geborgd moeten zijn, voordat wij de aandelen op afstand zetten. Een betere borging van de publieke belangen kon worden geregeld met de Wet economische regulering.

Een derde argument voor privatisering is het creëren van het level playing field, door vele sprekers aangehaald. Na Londen en Frankfurt zal nu ook Parijs naar de beurs gaan. Dat zijn toch de belangrijkste concurrenten van Schiphol. Wij willen daarvoor een level playing field creëren. Er zijn extra argumenten zoals de tucht van de markt en eventuele additionele middelen voor de Staat. Een bijkomend argument voor de Staat – het wordt door velen als hoofdargument aangedragen – is dat Schiphol fusies kan aangaan.

De heer Van Raak zegt dat de ontvlechting van taken niet hoeft, omdat de overheid sowieso al dubbele petten heeft, bijvoorbeeld de dubbele pet van toezicht en van handhaving. Wat mij betreft zijn dat andere dubbele petten dan het aandeelhouderschap. Die eerste twee behoren echt bij de overheidstaken, het aandeelhouderschap niet per se. Denk maar eens aan het tegengestelde belang. Bij handhaving en regelgeving hebben wij hetzelfde belang, maar bij aandeelhouderschap is het vaak anders. Neem de overtredingen van de milieuregels door Schiphol een tijd terug. Als wetgever en handhaver zijn wij blij dat Schiphol wordt aangepakt voor het overtreden van die milieuregels, terwijl het slecht was voor de aandeelhouder, omdat er op dat moment een boete moest worden betaald. De aandeelhouder vond het helemaal niet fijn dat het geld in Aviodrome werd gestopt, terwijl het ook naar de aandeelhouder had kunnen gaan. Er zijn wel degelijk verschillende belangen en verschillende rollen. Die dubbelepettenproblematiek speelt inderdaad, maar laten wij dat alleen doen voor de dingen die echt tot ons takenpakket behoren. Laten wij proberen de zaken te splitsen.

De heer **Van Raak** (SP): Je kunt de aandelen verkopen, maar je kunt er ook een gemeenschapsorganisatie of een staatsbedrijf van maken. Heeft de staatssecretaris ooit overwogen om niet meer markt, maar meer overheid te introduceren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U weet dat het niet in mijn genen zit om die kant op te gaan. Het is ook een veel en veel ingewikkelder methode om van dit probleem af te komen dan het onder goede regelgeving op de markt zetten van de aandelen. Met het pakket economische regulering krijgen wij juist een sterkere sturing op Schiphol dan in het verleden. Als wij het allemaal naar ons toe trekken, komen wij in een ingewikkelde spagaat terecht. Ik weet niet wie er dan in de directie moet gaan zitten. Ik weet niet hoe dicht wij dan op de sturing van de inzet van de capaciteit moeten gaan zitten. Met het huidige voorstel kan de overheid een duidelijke rol spelen: wij zijn

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

regelgever en handhaver, en wij houden ons verre van de bedrijfsvoering.

Hoe zit het met de borging van het mainportbelang? Er is een wet voor de economische regulering, die verder gaat dan de huidige sturing van de overheid. Hoe is het precies gesteld met het samenspel tussen de luchthaven en de verschillende maatschappijen? Het succes van de mainport is natuurlijk niet alleen afhankelijk van de NV Schiphol. Er zijn verschillende actoren: Schiphol die over de infrastructuur gaat, KLM/Air France die over het netwerk gaat, de slotcoördinator die over de verdeling van de capaciteit gaat, en LVNL die over de verdeling van de capaciteit en vooral over de veiligheid gaat. De regelgeving richt zich op de rol van Schiphol. Het lijkt mij verstandig om dat hier te herhalen, omdat een aantal leden een waslijst heeft genoemd van partijen die allemaal in de wet geborgd zouden moeten worden. Nee, deze regelgeving richt zich op de rol van de NV Schiphol. Het gaat dan specifiek over de tarieven, met de inbreng van de gebruikers, over investeringen in infrastructuur en over transparantie hierin. Parallel worden de andere actoren via wet- en regelgeving aangestuurd. Het publieke belang bij KLM/Air France wordt geborgd. Toen KLM aangaf dat de maatschappij haar aandelen aan Air France wilde overdoen, hebben wij ons afgevraagd welk onderdeel voor ons een publiek belang is. Verder hebben wij de vraag gesteld welke afspraken wij met de maatschappij moesten maken voordat wij als overheid toestemming geven voor de aandelenoverdracht. Dat is allemaal vastgelegd. Langs andere wegen sturen wij de andere organisaties aan. Voor de slotcoördinator hebben wij een besluit slotcoördinatie. Voor LVNL en andere partijen geldt iets soortgelijks.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Een aantal belangen is geregeld in andere wet- en regelgeving. De strekking van mijn vraag is gericht op de manier waarop die partijen het met Schiphol geregeld hebben. Hoe kunnen de partijen in hun relatie met Schiphol het mainportbelang borgen? Hoe vindt daarop monitoring plaats? Kunnen de partijen in die monitoring een objectieve en onafhankelijke rol vervullen? Dat moet in deze wet geregeld zijn.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De relatie van de andere partijen met Schiphol is veelal expliciet vastgelegd. Waar dat niet goed was gebeurd, wordt het met deze regelgeving juist duidelijker. Ik wijs op de relatie tussen luchtvaartmaatschappijen en Schiphol. In het verleden hadden wij daar een marginale toetsing van de tarieven. Met dit voorstel wordt een heel systeem opgezet, waardoor de luchtvaartmaatschappijen expliciet een belang in die tarieven krijgen. Doordat zij dat belang krijgen, wordt het publieke belang van het voorkomen van misbruik van de marktpositie gediend.

Lopen wij met het van de hand doen van de aandelen niet het risico dat de toegang tot de luchthaven beperkt wordt? De toegang tot de luchthaven is onafhankelijk van de luchthaven georganiseerd. Wij hebben de landingsrechten, wij hebben de slotcoördinator en daarmee is het publiek belang, in dit geval de continuïteit van de mainport, ook geborgd. Dat kunnen zij alleen in samenspel met elkaar doen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De staatssecretaris heeft zelf aan de Kamer gemeld dat het bij de economische regulering niet lukt om tussen homecarrier KLM en de

NV Schiphol afspraken te maken. Nu schetst zij het beeld dat de partijen er wel met elkaar zullen uitkomen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom daar straks graag uitgebreid op terug. De heer Lemstra heeft indringend gevraagd naar het hele tarievenstelsel. Het is juist dat de partijen er op dit moment niet uitkomen, maar met het nu ontwikkelde systeem kan de onenigheid opgelost worden. De rol van de luchtvaartmaatschappijen wordt groter dan hij in het huidige systeem is.

De heer **Van Raak** (SP): Wil de staatssecretaris dan ook meenemen waarom de luchtvaartmaatschappijen zich tegen deze wet hebben uitgesproken?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ook daarop zal ik straks ingaan.

Moet het Rijk niet meer directe sturing op Schiphol hebben? Het kabinetstandpunt gaat natuurlijk helemaal over de rol en de verantwoordelijkheden. De rijksoverheid vindt sowieso dat er minder bestuurlijke drukte moet komen. Er komt ook op dit gebied duidelijke regelgeving en een directere aansturing. Het aandeelhouderschap zoals wij dat nu kennen, biedt indirecte sturing. Met de wet komt er dus directe aansturing. Ik prefereer wet- en regelgeving boven het aandeelhouderschap.

Onze belangrijkste opgave was: hoe zorgen wij ervoor dat wij de aandelen op afstand zetten en toch het publiek belang borgen? Mevrouw Bierman noemde het WRR-rapport al. In dat rapport wordt helder aangegeven dat eerst de watvraag moet worden beantwoord: wat is het publieke belang nu eigenlijk? Daarna moet de hoevraag worden beantwoord: hoe borg ik het publieke belang? Het tot stand brengen van het wetsvoorstel heeft mede daarom wat langer geduurd. De publieke belangen hebben wij gedefinieerd. Enerzijds is gewezen op milieu, veiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening. Deze elementen zijn al geregeld in het luchthavenverkeerbesluit en via de luchthaveninddelingsbesluiten. Tegen de heer Schouw zeg ik en marge dat zijn conclusie over het geluid in het buitengebied onjuist is. In het NMP staat dat een grotere vermindering van het geluid in het buitengebied betekent dat je in het binnengebied wat meer moet toestaan. Dat wil het kabinet helemaal niet. Wij gaan voor verbetering binnen de bestaande grenzen. Ik noem dit even, want bijvoorbeeld de geluidsdiscussie voer je niet met je aandelen, maar binnen de bestaande wet- en regelgeving: het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingsbesluit.

Een volgend publiek belang dat is geïdentificeerd, is de toegang tot de infrastructuur, die is gerealiseerd via de landingsrechten en de slots, zaken waarmee de luchthaven zich niet kan bemoeien. Een slechte investeerder zou de toegang tot de luchthaven niet kunnen belemmeren. Over de slots gaat de onafhankelijke slotcoördinator, en over de landingsrechten het Rijk en de EU. Dat is dus geborgd. Twee andere publieke belangen, de continuïteit van de luchthaven als vitale schakel en het voorkomen van misbruiken van marktmacht, zijn nog onvoldoende geborgd. Ik kom daar nog op terug.

De heer Van Raak vroeg welk probleem dit wetsvoorstel gaat oplossen. Dit wetsvoorstel is er om die laatste twee publieke belangen, die onvoldoende geborgd

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

waren, wel goed te borgen, en daarmee het voorkomen van misbruik van de economische machtspositie en de continuïteit van Schiphol als mainport te borgen.

De heer **Van Raak** (SP): U bent een ander soort probleem aan het oplossen dan de minister, die toch meer met de centen bezig is. U noemt een aantal zaken die u via wet- en regelgeving wilt gaan regelen, maar tegelijkertijd wilt u dat Schiphol nog bedrijfsmatiger gaat werken. Bij de spoorwegen hebben wij gezien dat de overheid dan regels stelt en daarmee in een onderhandelingspositie terechtkomt. Wij hebben al problemen genoeg rondom Schiphol, en wij zijn bang dat er nog meer moet worden onderhandeld tussen een bedrijfsmatig Schiphol en een regels en wetten stellende overheid. Waarom niet meer politieke regie?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zie het helemaal niet als onderhandelen. Het prettige van wetten en regels is dat zij duidelijk maken waaraan moet worden voldaan. Als dat niet gebeurt, doen wij als ultimatum remedium iets aan de exploitatie, waarvoor wij een reeks van instrumenten hebben. Andersom: het is nog maar de vraag of het dichter erop zitten de oplossing van het probleem is. Bij NS is er 100% aandeelhouderschap, en ik geloof dat er veel negatiever wordt gesproken over de bedrijfsvoering van NS dan over die van Schiphol. Wat lost het 100%-aandeelhouderschap hieraan op?

De heer **Van Raak** (SP): Daarom wil ik een stapje verder gaan: niet naar meer markt, maar naar meer overheid. U zegt dat het niet in uw genen zit, maar misschien is dat wel het probleem. Bij NS kunnen wij regels en wetten stellen, maar wat kunnen wij doen als die worden overtreden? U kunt dan de exploitatievergunning intrekken. Mag ik u voorspellen dat dat nooit zal gebeuren? Meent u dat serieus?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zelfs als de overheid heel Schiphol bestiert, zijn wij onderhevig aan allerlei wetten en regels. Wij kunnen dat als overheid niet zomaar doen, of er ontstaat een heel speciaal soort overheid. U kiest voor een ingewikkelde oplossing, terwijl er een makkelijker oplossing is, namelijk het overlaten van de bedrijfsvoering aan het bedrijf, het aandeelhouderschap niet aanhouden omdat je daarmee niet beleidsmatig kunt aansturen, en te kiezen voor wet- en regelgeving waarmee je op transparante wijze kunt laten zien, waaraan dat bedrijf moet voldoen. Daarmee kunnen de publieke belangen worden geborgd. Ik vind dat een helderder en transparanter systeem dan wat u nu voor ogen hebt.

De heer **Schouw** (D66): Bijna de hele Kamer, met uitzondering van één fractie, pleit voor een wat actiever vorm van aandeelhouderschap. Ik hoor u nu zeggen: je kunt de pot op, wij houden vast aan een passief aandeelhouderschap. Zie ik dat goed?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. Ik heb juist gezegd dat de overheid die taken niet terug moet nemen. De heer Van Raak had het niet over een actief aandeelhouderschap, maar over het volledig besturen van Schiphol door de overheid. De

heer Zalm zal uitgebreid ingaan op actief aandeelhouderschap.

De heer **Schouw** vroeg zich af of dit wetsvoorstel mogelijk is zonder beursgang, zodat wij deze wet los kunnen zien van het vervreemden van overheidsaandelen. Ja, dat kan. In de Tweede Kamer is een link gelegd met het amendement op dit punt, waarin staat dat aandelenvervreemding alleen op een bepaalde wijze mag gebeuren. Deze economische regulering is gemaakt als waarborg voor de publieke belangen, gekoppeld aan de privatisering, en is niet zomaar los daarvan ontwikkeld. Maar zij kunnen in principe los van elkaar worden gezien. Het nadeel daarvan is wel dat de grondoverdracht niet zal plaatsvinden. Schiphol, de grondeigenaar, heeft gezegd dat aandelenvervreemding gepaard zal gaan met grondoverdracht. Als het Rijk de grond niet heeft, is de exploitatievergunning een lege huls.

De heer **Schouw** (D66): Er gebeuren dus geen rampen als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, en het kabinet niet over zou gaan tot vervreemding. Die twee zaken kunnen volgens het kabinet heel goed los van elkaar worden gezien.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hebben wij altijd al gezegd. Ik heb nooit begrepen waarom dit wetsvoorstel zo laat in behandeling is genomen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Stel dat wij niet privatiseren, dan is deze wet toch van toepassing. Maar dat is wat vreemd, want als de exploitatievergunning wegens wanbeleid wordt ingetrokken, is de grond nog van Schiphol. Dan valt uw redenering toch weg?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al gezegd dat er nadelige elementen aan zitten. Schiphol is nu grondeigenaar, en dat gaat zijn grond niet zomaar overdragen. Schiphol zegt dus dat grond alleen wordt overgedragen op het moment dat de aandelen worden verkocht. Dit wetsvoorstel bestaat uit twee delen, om te beginnen de continuïteit van de mainport. Daarin zit een aantal instrumenten, met als ultimatum remedium de exploitatievergunning, maar ook informatievoorziening, aanwijzingen et cetera. Daarvoor is de grond niet nodig. Maar op het allerlaatste onderdeel wordt het leger dan in de huidige constructie. Het tweede deel ziet toe op misbruik van marktmacht, en staat daar helemaal los van. Zij kunnen los van elkaar worden gezien, maar dat is nooit onze bedoeling geweest. De wet is namelijk een gevolg van het nadenken over de aandelenverkoop en de manier waarop het publieke belang het beste kan worden geborgd. Daarin ontbreekt het onderdeel van de grond.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik wil dat even helder hebben, al was het maar om het goed te begrijpen. Stel dat er door omstandigheden niet tot vervreemding van aandelen overgegaan kan worden, terwijl wij wel dit wetsvoorstel hebben aangenomen. Dan is de vraag wat de waarde ervan is dat Schiphol een exploitatievergunning krijgt, met de mogelijkheid om deze in te trekken. Wat is dan het juridisch verkeer? Schiphol is dan eigenaar van een enorme hoeveelheid grond en volgens mij is die exploitatievergunning een krachteloos instrument, als die grond niet meegaat. Dan

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

is die wet eigenlijk ook waardeloos, dat is mijn redenering, maar dat bestrijdt u gelukkig.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat bestrijd ik. Ik heb gezegd dat het wetsvoorstel voor dit deel leger wordt, maar dat er veel meer onderdelen zijn die zien op misbruik van marktpositie en de continuïteit van de luchthaven. Er zitten meer instrumenten in dan alleen de exploitatievergunning.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Jawel, maar dan is er dus geen ultiem instrument om Schiphol buitenspel te zetten, als die exploitatievergunning eigenlijk nutteloos is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is ook niet noodzakelijk, als wij niet overgaan tot aandelenvervreemding, want dan verandert er niets aan de huidige situatie. In de huidige situatie sturen wij niet via de aandelen. Wij hebben een aantal publieke belangen vastgelegd in wet- en regelgeving en de rest niet. In dit wetsvoorstel worden een aantal andere publieke belangen vastgelegd in wet- en regelgeving die naar boven zijn gekomen in de discussie over de aandelen. De exploitatievergunning is er onder andere vanwege de zorg dat een externe investeerder niet op de juiste manier omgaat met de luchthaven, omdat deze bijvoorbeeld geen investeringen doet in de luchthaven of andere zaken waar wij niet blij mee zijn. Dan kunnen wij dat weer aan ons trekken, maar dat is helemaal niet nodig als wij het aandeelhouderschap voor 100% hebben gehouden. Ik snap niet wat het probleem is.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De staatssecretaris doet wel heel lichtig over twee mededelingen die zij doet. Zij zegt dat het mainportbelang niet buiten de overheid geborgd kan worden. De zogenaamde nucleaire optie die door een aantal partijen is genoemd, is lastig, maar daar heeft zij wel weer iets anders op bedacht. Verder hoor ik haar zeggen dat Schiphol niet bereid is om grond over te dragen. Schiphol is grondeigenaar, maar de Staat is nu toch samen met Amsterdam en Rotterdam eigenaar van Schiphol? Hoezo gaat Schiphol zijn grond niet overdragen? Graag een reactie.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, wij zijn wel aandeelhouder, maar niet eigenaar. Daar is een groot verschil tussen. Het is altijd bekend geweest dat de grondverkoop sinds de overeenkomst van 1999 of 2000 samenhangt met de aandelenverkoop. Nogmaals, het intrekken van de exploitatievergunning is opgenomen als ultimum remedium op het moment dat andere aandeelhouders misbruik zouden maken. Er wordt gevraagd wat er gebeurt als wij de aandelen allemaal zelf houden. Ik zeg dat de grond dan niet overgaat, maar dan heb je die misbruikpositie niet, dus dan is er geen probleem.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Het zinnetje dat er geen probleem is, wordt iets te vaak uitgesproken in verband met een aantal andere dingen die de staatssecretaris zegt. Ik wil nu toch wel duidelijkheid over wie de eigenaar is van Schiphol en wie uiteindelijk bepaalt of die grond wordt overgedragen of niet. De staatssecretaris zegt dat wij eigenaar zijn van Schiphol, maar dat niet bepalen. Ik wil echt het naadje van de kous weten.

Verder wil ik even terugkomen op de nucleaire optie. Wanneer een exploitant misbruik maakt van zijn macht, gaat de nucleaire optie in werking. Door een groot aantal mensen en door de Raad voor Verkeer en Waterstaat is naar voren gebracht dat dit een papieren optie is die in de praktijk nauwelijks kunt realiseren. Hoe kan de staatssecretaris die optie hier steeds blijven herhalen, als zij serieus bezig is om de publieke belangen van Schiphol te borgen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik ga straks in op de exploitatievergunning in verband met het publiek belang en de continuïteit van de luchthaven. Er wordt nu gevraagd of de wet over de economische regulering en de aandelenverkoop aan elkaar gekoppeld zijn. In principe niet, zeg ik dan, behalve door het amendement, maar dat gaat over de vorm. Als de aandelen voor 100% worden gehouden, ontstaat ook niet de situatie dat er misbruik kan worden gemaakt door de exploitanten, want dan is de eigenaar dezelfde als nu. Er is nu ook geen exploitatievergunning, dus die hoeft dan ook niet ingetrokken te worden. Deze is dan ook helemaal niet nodig. Daarom zeg ik iedere keer dat deze nodig is als borging van het publieke belang op het moment dat de aandelen worden vervreemd. Als je ze niet vervreemdt, is deze niet nodig. Straks ga ik dieper in op de nucleaire optie en de exploitatievergunning.

Mevrouw **Sylvester** vroeg naar nut en noodzaak van een ledig wetsvoorstel. Die vraag hangt samen met de vraag of je dat los van elkaar kunt zien. Ik vind dit allerminst een ledig wetsvoorstel. Het gaat niet over de aandelenverkoop, maar over de borging van twee publieke belangen die hierin uitgebreid zijn beschreven.

De heer **Van Raak** (SP): De staatssecretaris zegt dat de exploitatievergunning is opgenomen in de wet, omdat de grond moet worden overgedragen, als wij de aandelen verkopen. Tegelijkertijd zegt zij dat er geen verband is tussen deze wet en de verkoop van aandelen. Het is het een of het ander. Volgens mij is die exploitatievergunning opgenomen vanwege de voorgenomen vervreemding. Anders zou die exploitatievergunning toch niet zijn opgenomen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al twee keer gezegd dat dit wetsvoorstel is gemaakt naar aanleiding van het voornemen om aandelen te vervreemden, maar het kan los van de aandelenvervreemding worden aangenomen, omdat het wetsvoorstel is gericht op de borging van publieke belangen en niet op de aandelenvervreemding. In de Tweede Kamer is een amendement aangenomen dat de aandelenvervreemding op een bepaalde wijze moet plaatsvinden, maar daar zal de heer Zalm uitgebreid op ingaan. Dit wetsvoorstel gaat over misbruik van marktmacht en het instandhouden van de continuïteit van de mainport. Dat zijn zaken die wij als regering los van een aandelenverkoop interessant vinden en dus graag geborgd willen hebben.

De heer **Van Raak** (SP): Wij kunnen nog tot één uur vannacht om elkaar heen blijven cirkelen met woorden, maar kunnen wij niet gewoon constateren dat deze wet niet losstaat van de vervreemding van aandelen? Dat maakt de discussie de rest van de dag veel gemakkelij-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ker, denk ik. Het kan best zijn dat deze wet ook nog enige waarde heeft, als er niet wordt vervreemd, maar deze wet heeft te maken met vervreemding van aandelen. Als wij dat aannemen, maakt dat de discussie helderder.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is altijd duidelijk geweest dat het wetsvoorstel is ontworpen naar aanleiding van de discussie over de aandelen. De heer Schouw heeft gevraagd of het mogelijk is om het aan te nemen zonder aandelenverkoop. Daar heb ik klip en klaar op geantwoord. Wij hebben altijd gezegd dat dit wetsvoorstel in principe is gericht op de borging van het publieke belang. Daarom begrijp ik niet waarom velen in deze Kamer het wetsvoorstel niet al veel eerder hebben aangenomen, juist omdat het ziet op directere sturing door de overheid, waar door velen om wordt gevraagd.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik ben wel blij dat de staatssecretaris zegt dat het mainportbelang van Schiphol sowieso goed geregeld moet worden. Dat staat volgens haar los van de vervreemding. Daar ben ik het mee eens. Mijn vraag is of zij helderheid wil geven hoe zij de mainportbelangen denkt te dienen op de punten die wij allemaal in ons betoog hebben genoemd. Uit het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat blijkt dat het borgen van het mainportbelang door de nucleaire optie niet werkt. Ik vind dat de staatssecretaris daar omheen gaat. Mijn concrete vraag is wat haar alternatief is. Ik heb ook nog geen antwoord gekregen op de vraag wie eigenaar is van Schiphol en wie dat hele gedoe met de grond bepaalt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al een paar keer gezegd dat ik eerst een aantal algemene opmerkingen maak en vervolgens inga op de twee publieke belangen waar u naar vraagt. Daar ga ik zo op in, maar het duurt even voordat ik bij die punten kom, omdat u ook graag de discussie wilt aangaan. Na de algemene punten behandel ik die twee publieke belangen waar het rapport van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over gaat.

Dan wat betreft het eigenaarschap. Wij zijn aandeelhouder en daarmee ben je niet juridisch en economisch eigenaar van zo'n luchthaven. Dat is het grote verschil. Het is een bedrijf dat eigenaar is van de grond en wij kunnen niet zomaar de grond afpakken. Dan zou je een onteigeningsprocedure moeten starten, met alle problemen van dien. In het kader van de aandelenoverdracht zijn zij bereid om die grond om niet aan ons over te dragen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik hoef de staatssecretaris er niet op te wijzen dat de rijksoverheid volgens Boek 2 BW, 155a, raad van bestuur, andere directie benoemen, grondoverdracht kan afdwingen via de algemene vergadering van aandeelhouders. Graag hoor ik een reactie op dit punt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei net al dat wij dan zouden moeten gaan onteigenen met alle ellende van dien. Wij zouden dat bovendien bij wijze van spreken niet morgen al gemakkelijk kunnen overnemen. Daar zouden wij echt compensatie voor moeten bieden. Dat is echter niet de afspraak, die is dat Schiphol om niet en zonder enig

probleem de grond zal overdragen als de aandelenoverdracht daadwerkelijk plaatsvindt. Als die overdracht niet plaatsvindt, dan zouden wij als aandeelhouder moeten gaan besluiten om de grond toch over te dragen. Daar zul je wel een goede reden voor moeten hebben en dat kun je ook niet zomaar realiseren. Je zult dan ook goed moeten aangeven waarom je dat wilt. Als de aandelenoverdracht niet plaatsvindt, vindt dus ook de grondoverdracht niet plaats. Als je dat van rijkswege toch wil bewerkstelligen, zul je daar een heel goede motivering voor moeten hebben. Het Rijk kan zich grond in publiek eigendom toe-eigenen, maar zal dat alleen goed onderhouden kunnen doen.

De heer Van der Lans vroeg waarom de luchthaven niet gedefinieerd wordt in een publieke infrastructuur met splitsing van de aviation en non-aviation. Wij hebben die bij elkaar gelaten omdat ook in het Airport City concept beide met elkaar verweven zijn. In tegenstelling tot hetgeen de heer Van der Lans zei, geldt dat ook voor andere luchthavens. Brussel en Zürich hebben wel geprobeerd om zo'n splitsing te maken, maar zijn daarvan teruggekomen. Hij sprak vervolgens over het single till in plaats van het dual till systeem, maar juist bij dat laatste wordt een onderscheid gemaakt tussen aviation en non-aviation. Wij hebben dat opgenomen in ons systeem en dat heeft betrekking op de tariefregulering die juist voor een integrale benadering zorgt. Omdat beide aspecten bij elkaar horen, hebben wij er ook bewust voor gekozen om ze bij elkaar te houden, ook omdat wij geloven dat zij een positieve invloed op elkaar kunnen hebben.

De SP-fractie heeft gevraagd of ik nog wat voorbeelden kan geven van liberalisering van ov die tot meer efficiency heeft geleid. Met deze wet is er juist geen sprake van liberalisering, maar wel van extra regulering van de exploitatie van Schiphol. In het kader van de EU is de luchtvaart al helemaal geliberaliseerd en dat is de laatste jaren ook wel heel goed geweest voor de efficiency van de bedrijven. Daar gaat het nu echter niet om. Als het gaat om voorbeelden van liberalisering in het ov, bus, trein, taxi, dan wordt wel eens gezegd dat de NS is geliberaliseerd, maar dat is natuurlijk helemaal niet het geval. Daar valt ook nog wel iets te zeggen over efficiency. De Japanse trein wordt altijd als voorbeeld genoemd en als het wonder gezien en is volledig geprivatiseerd. Ik was in Japan en heb gezien dat overal waar je aankomt, je ook meteen bij winkeltjes komt en allerlei andere activiteiten. Ik heb begrepen dat de infrastructuur vaak verliesgevend is en de winkeltjes winstgevend. Ik heb dan ook gevraagd waarom niet alleen in winkeltjes werd geïnvesteerd, maar de eerste reactie was – zoals wij dat straks ook bij Schiphol zullen zien en ook bij de NS – dat zij er uiteindelijk belang bij hadden dat de klanten er komen, dat zij moesten zorgen voor goed vervoer om die winstgevende activiteiten te kunnen spekken. Infrastructuur sec is bijna altijd verliesgevend. Juist de combinatie met andere activiteiten zorgt ervoor dat het voor een exploitant aantrekkelijk is, ook om ervoor te zorgen dat de infrastructuur goed onderhouden wordt en goed geregeld is.

De heer **Van Raak** (SP): Waarom heeft de staatssecretaris er dan mee ingestemd dat wij een meerderheid van de aandelen in overheidshanden moeten houden? Het perspectief dat zij schetst – volgens mij een wat beperkt perspectief, maar vooruit – daar gelooft zij toch in? Haar

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

oogjes begonnen bijna te glanzen bij dat prachtige liberaliseringsverhaal in Japan. Hoe kan zij dan nu deze wet verdedigen waarin wij juist de meerderheid van de aandelen in staatshanden houden? Dat is toch geheel tegen haar genen in?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Genetisch voel ik inderdaad wel wat gekriebel, maar wij hebben daarover heel duidelijke afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Begonnen wordt met een minderheidsbelang en dat hebben wij ook wettelijk vastgelegd. Het kabinet kan dan niets anders doen of moet eerst naar de Kamer gaan. Wij hebben gewoon besloten om eens te zien hoe het gaat. Je ziet het ook in het buitenland vaak dat er een eerste stap wordt gezet en vervolgens wordt gezien of het een en ander naar tevredenheid verloopt of niet. Het is dus een hele simpele en praktische reden waarom wij een deel van de aandelen op de markt willen zetten.

Voorzitter. Ik wil ingaan op de twee publieke belangen die nog onvoldoende geborgd waren en die wij met deze wetgeving proberen te borgen. Allereerst het publiek belang, de continuïteit van de luchthaven, van de mainport. Ook wij vinden de luchthaven en vooral de luchthaveninfrastructuur een publiek belang, maar voor ons is dat niet hetzelfde als publiek eigendom. Wij hebben nu regelgeving gemaakt om ervoor te zorgen dat die continuïteit is gegarandeerd. Wij willen onderinvesteringen in luchtvaartactiviteiten voorkomen, maar ook te ambitieuze of risicovolle investeringen elders, bijvoorbeeld in het buitenland. Een gaskraandiscussie zoals in Rusland, zoals even door de SGP-fractie naar voren is gebracht, is niet mogelijk, juist omdat wij die vrije toegang geregeld hebben via slotallocatie en landingsrechten. Een investeerder van buiten kan dus nooit de kraan dichtdraaien, waardoor luchtvaartmaatschappijen er niet meer terecht kunnen. Als instrument hebben wij gekozen de exploitatievergunning en de exploitatieverplichting, maar dat begint met een aantal stappen: informatievoorziening, aanwijzingsmogelijkheid, intrekkingbevoegdheid, wij kijken naar de effectiviteit van het instrument door grondoverdracht aan de Staat, monitoringsinstrumenten, het opnemen van indicatoren en prestaties. Het instrument bestaat dus uit verschillende onderdelen.

Straks zal ik wat dieper op die nucleaire optie ingaan, maar eerst kom ik bij de heer Van der Lans die vroeg waarom aan de exploitatieverplichting geen bepaalde looptijd wordt verbonden, zoals ook bij de NS. De facto heeft Schiphol nu een concessie voor onbepaalde duur. Als je die afneemt, maak je inbreuk op bestaande rechten en zal je daar goede argumenten voor moeten hebben. Daarnaast moeten wij zoeken vanuit het publiek belang. Wat regelen wij nu precies? Het merendeel van dat publieke belang regelen wij via de tariefregulering en de exploitatievergunning. Als je die beperkt tot vijf jaar, krijg je een probleem, omdat het dan onzeker is of de luchthaven nog wel gaat investeren. De NS zegt ook altijd dat als de concessie in 2012 aan een ander wordt gegeven zij niet meer weet of zij nog wel in treinen wil investeren. Trekken wij die vergunning in na 30 jaar, dan zit er natuurlijk geen enkele marktprikkel meer in. Daarom hebben wij gezegd niet via de looptijd van de concessie te willen sturen, maar via het instrumentarium waarmee wij meekijken naar de investeringen en meekijken via prestatie-indicatoren. Je houdt altijd een

risico van verwaarlozing bij afloop van de termijn en dat moet je niet willen, ook om discussies te voorkomen die wij nu wel met de NS hebben over managementconcessies, over afspraken over overname van de treinen en tegen welk bedrag. U zult zich daar misschien wel iets bij kunnen voorstellen. Wij hebben daar dan ook niet voor gekozen.

Mevrouw Sylvester vroeg of het systeem van de aanwijzingen en de intrekking van de vergunning geen nucleaire optie is. Het intrekken zou een nucleaire optie kunnen zijn, want dat is natuurlijk een extreme variant die je pas op het allerlaatst kiest, maar de aanwijzing is dat toch niet. Intrekking van de vergunning is geen sturingsinstrument, maar een middel dat eigenlijk alleen maar in uiterste noodzaak moet worden gebruikt. De aanwijzingen maken juist het maatwerk mogelijk als uit de monitoring blijkt dat bijsturen nodig is. Wij vinden dat dus zeker geen nucleaire optie, maar een flexible response. Belangrijk is dat je eerst veel andere maatregelen kunt nemen voordat je met zo'n uiteindelijke maatregel komt.

Heb je uiteindelijk geen andere mogelijkheid dan intrekking van de vergunning? Als ik kijk naar de NS – waarvan de concessie natuurlijk uiteindelijk ook afloopt en dat zou je kunnen zien als intrekking van de vergunning – dan is het de vraag of er na de NS een heel nieuw ander bedrijf met nieuwe treinen komt of dat het bedrijf min of meer blijft zoals het was maar er uiteindelijk een andere directie inschuift. Formeel heet het dan wel intrekking van de concessie – hier heet het intrekking van de exploitatievergunning – maar de facto zal dit zich vaak anders regelen en organiseren en zal het effect dus ook beperkter zijn. Nogmaals, je kiest hier pas voor als ultimum remedium, als men zich na alle waarschuwingen nog niet aan de afspraken houdt. Er is een hele reeks instrumenten beschikbaar om ervoor te zorgen dat wij hier niet aan toe hoeven te komen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik maakte de staatssecretaris in eerste termijn deelgenoot van een oud Surinaams spreekwoord: wie geesten oproept, moet ze kunnen bezweren. Als zij over de nucleaire optie spreekt, zegt de staatssecretaris eigenlijk dat uiteindelijk het management moet verdwijnen. Ook dan is het al te laat. Je moet er via een systeem van "early warning" voor zorgen dat het niet zo ver komt. De partijen die onderdeel uitmaken van het netwerk moeten een belangrijke, evenwichtige, onafhankelijke rol krijgen zodat zij, als zij "piepen", worden gehoord en er al in een eerder stadium kan worden ingegrepen. De opties die de staatssecretaris noemt, zijn in mijn ogen allemaal opties die te pas komen als het kalf verdrongen is. Ik pleit voor opties die leiden tot een systeem van "early warning" waardoor kan worden voorkomen dat het zo ver komt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De opties die ik noemde, gaan vooraf aan een uiteindelijke intrekking van de exploitatie. Er wordt eerst gevraagd om informatie en vervolgens is er de mogelijkheid van een aanwijzing. Dit zijn allemaal "early warning" varianten waarbij wij de luchthaven kunnen aanspreken op het feit dat er niet op de juiste wijze wordt geïnvesteerd. Mevrouw Sylvester spreekt over andere partijen. Bij het onderwerp tariefstelling zal ik nadrukkelijk ingaan op de rol van de luchtvaartmaatschappijen en andere partijen. Dit is via deze wetgeving

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

juist veel beter geborgd. Wij wachten zeker niet tot het kalf verdronken is. Wij zullen niet pas achteraf ingrijpen. Wij hebben juist gedurende het proces meerdere mogelijkheden om in te grijpen en toe te zien op de luchthaven.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De staatssecretaris spreekt over twee manieren om tot een "early warning" te komen. Zij geeft echter geen antwoord op de vraag hoe de partijen worden gehoord als zij een inbreng leveren. Het gaat om de onvrede van partijen over investeringen in de mainport en andere zaken dan de staatssecretaris noemt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal op een aantal punten ingaan, maar dit onderwerp komt ook nog terug als ik inga op de vragen over misbruik van marktmacht. In de sector specifieke uitwerking van de Mededingingswet krijgen de luchtvaartmaatschappijen een expliciete rol. Als de situaties niet bevalt, kunnen zij ook nog terecht bij de NMa. Als er sprake is van andere zaken als het misbruik van capaciteit of het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld als er meer wordt aangetrokken dan er landingsrechten zijn of aan slots kan worden gealloceerd, wordt dit geregeld via de landingsrechten en de slotcoördinator. De diverse spelers op het veld krijgen meer mogelijkheden om mee te denken over het beleid van Schiphol.

Verder heeft de rijksoverheid een aantal instrumenten. Zij krijgt een aanwijzings- en intrekingsbevoegdheid, maar het begint met het monitoren. Wij monitoren op de capaciteitsindicatoren. Die staan in het voorstel, maar ik wil ze ook hier wel noemen. Wij kijken naar de capaciteitsinvesteringen in de terminal, het banenstelsel, de bagageafhandeling, de financiële indicatoren en de "creditrating". Deze indicatoren zijn mede bepalend voor ons oordeel over een dreigend wanbeheer.

Vervolgens doen wij een overheidstoets op het investeringsbeleid op de middellange en lange termijn. Wij hebben driejaarlijkse rapportages, maar wij kunnen ook eerder aan Schiphol om informatie vragen. In die rapportages kijken wij naar het investeringsniveau en het aanbod van capaciteit in relatie tot de capaciteitsbehoefte van gebruikers. Wij beschikken dus over diverse instrumenten om tussendoor te kunnen zeggen dat er niet aan de afspraken wordt voldaan. Er wordt dan een aanwijzing afgegeven en als men zich daar niet aan houdt, zullen wij onze intrekingsbevoegdheid gebruiken.

Wij hebben uiteindelijk ook nog de exploitatievergunning en de grondoverdracht. Wij beschikken dus over diverse instrumenten om te sturen. Ik heb ze niet alle genoemd, omdat ze duidelijk in het stuk staan. Ook voor het publiek belang voorkomen misbruik marktmacht zijn er vergelijkbare instrumenten voorzien.

De heer **Schouw** (D66): Ik weet niet wie het begrippenpaar flexibele respons heeft bedacht. De staatssecretaris praat hier met veel warmte over, dus het moet een succes worden, maar volgens mij staat de flexibele respons op gespannen voet met de belangen van de nieuwe aandeelhouders. Deze nieuwe aandeelhouders zullen met name winstdoelstellingen hebben en de flexibele respons die de staatssecretaris veronderstelt, zou wel eens kunnen omslaan in een juridisering tussen de verschillende belanghebbenden, de Staat met zijn

vergunningen en de directie van Schiphol die namens die nieuwe aandeelhouders een aantal winstdoelstellingen in acht moet nemen. Onderkent de staatssecretaris dit en, zo ja, hoe past dit dan in het systeem van de flexibele respons?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij hebben de oude aandeelhouders ook winstdoelstellingen.

De heer **Schouw** (D66): Ja, maar die sturen daar niet op. Dit is nu juist het essentiële punt. Er wordt op dit moment niet gestuurd door de aandeelhouders en al helemaal niet op het punt van rendement of winstdoelstellingen. Dit zal in de toekomst wel gebeuren. Wij mogen daar als wetgever onze ogen niet voor sluiten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De aandeelhouders die hierin stappen, weten ook welk wetgevingskader er ligt. Iedereen die aandeelhouder wordt zal zich verdiepen in de mogelijkheden en onmogelijkheden van het bedrijf waarin hij wil participeren. Hij verdiept zich in de toekomstplannen en andere zaken. Daarom is er ook zo uitgebreid gediscussieerd over de toekomst van Schiphol om de aandelen goed op de markt te kunnen zetten. De aandeelhouder kan op basis van deze wetgeving precies zien waar wij de luchthaven op zullen afrekenen. Er wordt wel eens gesuggereerd dat de aandeelhouder alleen het slechte voor heeft met de luchthaven. Dit doet mij een beetje denken aan de tekenfilmpjes waarin een slechterik de wereld veroverd om haar vervolgens te vernietigen. Ik begrijp niet waarom je eerst de wereld zou willen veroveren om haar kapot te maken. De aandeelhouders willen een winstgevend bedrijf. Dit betekent dat het bedrijf er voor moet zorgen dat het goed loopt en dat de combinatie infrastructuur en winkels goed is opgebouwd. De aandeelhouders hebben er geen belang bij om een van die twee onderdelen kapot te maken.

Om toch zeker te zijn, hebben wij extra eisen gesteld in de wetgeving, maar ik zie het niet zo somber in. De vraag is vooral of dit zal worden gejuridiseerd. Volgens mij zijn de eisen van de rijksoverheid duidelijk. Het is helder omschreven waar zij op zal sturen. In de toekomst zal ongetwijfeld nog wel eens een geschil ontstaan over de vraag of er aan de eisen wordt voldaan, maar de helderheid is er. Als je dit niet vastlegt, komen er ook ingrepen in de toekomst en dan is het niet duidelijk waaraan moet worden voldaan.

De heer **Schouw** (D66): De aandeelhouder die er straks in stapt, weet niet waar hij aan toe is, doordat het overheidsbeleid op het gebied van wet- en regelgeving aan verandering onderhevig is. Het beleid wordt aangescherpt of juist verzacht; dit is inherent aan de politiek-bestuurlijke dimensie. Mijn stelling is daarom dat de aandeelhouder die op winst uit is, verzet zal plegen. Met andere woorden: dit leidt tot juridisering.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geldt natuurlijk voor ieder bedrijf. Het geldt nu al voor het bedrijf Schiphol, omdat de Wet Luchtvaart iedere paar jaar wordt aangepast met nieuwe wensen en eisen. In dit geval is er nog een volledig aandeelhouder-schap van de overheid, maar Corus, DSM en andere bedrijven hebben ook te maken met nieuwe eisen ten

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

aanzien van luchtkwaliteit, veiligheid, veilig transport. Dat kun je niet voorkomen. Het lijkt me goed dat nu vrij duidelijk vastligt waaraan de overheid in ieder geval dit bedrijf wil houden, waardoor zij als aandeelhouder goed zicht heeft op de activiteiten.

De heer **Van Raak** (SP): De staatssecretaris zegt dat elk bedrijf met regels heeft te maken, maar iedereen vindt Schiphol geen gewoon bedrijf; het gaat om infrastructuur van nationaal belang, een mainport. Zijn we niet zaken aan het combineren die niet kunnen worden gecombineerd? Hebben we straks geen aandeelhouders die met het hoofd heel goed weten dat er regels en wetten zijn en ook dat die veranderlijk zijn, maar met het hart streven naar winstmaximalisatie? Zijn we dit probleem met deze wet niet aan het institutionaliseren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, met deze wet wordt het probleem niet geïnstitutionaliseerd, want deze wet richt zich op de borging van het publieke belang. Ik zie Schiphol echter wel als gewoon bedrijf, maar met infrastructuur als een van zijn producten, die voor ons van groot belang is. Daarom borgen we in deze wet de toegang tot die infrastructuur, misbruik van marktmacht, continuïteit. We doen dat op de wijze waarop de overheid dit zou moeten doen, namelijk via wet- en regelgeving. Van andere zaken, zoals de kleur van de bedrijfsvoering of fastfood of winkelrechten, willen we niks weten. We willen alleen de verbindingen van Nederland met de rest van de wereld borgen. Dat vinden we belangrijk, maar wel tot op zekere hoogte. Dit kabinet heeft zich voor een groei van de mainport uitgesproken. We zullen daarom de toegang tot deze infrastructuur moeten borgen door middel van wet- en regelgeving.

De heer Lemstra vroeg naar garanties om aanmerkelijk verlies uit buitenlandse investeringen te voorkomen. De wet legt een exploitatieplicht op om te verzekeren dat er voldoende voorzieningen zijn, zoals met betrekking tot banenstelsel, vliegtuigopstelplaatsen, terminals, pieren en dergelijke. Als dit in gevaar komt, kan de minister van VW een aanwijzing geven. Via de aandeelhoudersbevoegdheid kunnen grote, riskante investeringen of deelnemingen worden geblokkeerd. Minister Zalm zal daar nog iets over zeggen.

Wat is het effect op de mainport van het wegvallen van de KLM-partner Northwest Airlines? Het succes van de mainport is voor een groot deel afhankelijk van homecarriers KLM en Air France. Je ziet dat de overheid veel kan vastleggen in wet- en regelgeving, maar het doen en laten van zo'n privaat bedrijf ligt buiten de invloedssfeer van de overheid. KLM en Air France werken samen met partners zoals Northwest. Als deze zou wegvallen, kan dat negatieve gevolgen hebben voor zowel KLM als Schiphol. Dat is een probleem van de markt, daarin kunnen we niet sturen. Ze hebben geprobeerd om zowel Northwest als Delta als partner te krijgen, maar dat was niet mogelijk. Ik kan niet beoordelen of Delta meer op Schiphol zal gaan doen, maar dit soort zaken is veel meer van invloed op het succes van de mainport dan de overheid.

Over het publiek belang van misbruik van de marktmacht zijn de meeste vragen gesteld; de CDA-fractie is daar bijvoorbeeld uitgebreid op ingegaan. Deze vroeg zich af of de voorgestelde regelgeving wel voldoende robuust is op dit punt, of de gekozen regeling

niet te "light handed" is. De regulering van de luchtvaartactiviteiten moet natuurlijk niet zwaarder zijn dan strikt noodzakelijk voor het tegengaan van misbruik van de economische machtspositie. De NMa stelde in 2001 vast dat Schiphol een economische machtspositie heeft voor luchtvaartactiviteiten; dit betreft het gebruik van de luchthaven door luchtvaartmaatschappijen. Er werd echter ook geconstateerd dat dit niet voor alle onderdelen geldt, dus dat er slechts een monopolie is op segmenten: dus niet met betrekking tot transferpassagiers of de lowcost, wel in andere segmenten. De NMa constateerde ook dat de grootste gebruikers, KLM en Air France, een zekere countervailing power vormen; te hoge prijzen kunnen effecten hebben op de home-carrier en Schiphol. Daarnaast constateerde ze dat door de liberalisering de economische machtspositie op termijn zal afnemen, omdat steeds meer partijen toegang krijgen tot de luchthavens en Schiphol daardoor geen exorbitante eisen zal kunnen stellen. Toch hebben we gemeend dat we het pakket moesten aanpassen. We vinden dat we een samenhangend en consistent pakket hebben gemaakt van ex-anteregels, waarbij zo veel mogelijk verantwoordelijkheid bij de onderhandelende marktpartijen is gelegd. Waarom zal het Rijk moeten bepalen hoe hoog het tarief is? De partijen moeten dat zelf doen. De opgenomen criteria moeten duidelijkheid vooraf geven en toezichthouder NMa kan achteraf ingrijpen op basis van ex-postklachten van gebruikers. Belangrijker is nog dat gebruikers ook vooraf een expliciete rol krijgen: Schiphol zal met hen in overleg moeten en kan alleen gemotiveerd afwijken van de ideeën van de gebruikers. De vraag is dus eigenlijk of "light handed" regeling wel de juiste term was; er is duidelijk veel in opgenomen om onze wensen te realiseren. Ik zal er zo wat dieper op ingaan.

De SP-fractie vroeg of de maatschappijen altijd afhankelijk blijven van de monopolist Schiphol of dat we ze op een of andere manier minder afhankelijk zouden kunnen maken. Het huidige toezicht op de luchthaventarieven geschiedt nu door het ministerie van VW door middel van een marginale toetsing. In het nieuwe systeem zal er weliswaar een grotere rol komen voor de luchtvaartmaatschappijen, maar het is de luchthaven zelf die uiteindelijk beslist over tarieven, serviceniveaus en aard en omvang van investeringen. Het zou gek zijn als de luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk worden gesteld voor de bedrijfsvoering van de luchthaven. Wij proberen nu transparantie te realiseren om misbruik tegen te gaan en ervoor te zorgen dat er ten onrechte kosten in rekening worden gebracht aan luchtvaartmaatschappijen. Er worden criteria in de wet vastgelegd voor non-discriminatie, voor kostenoriëntatie, voor redelijkheid. Er worden eisen gesteld aan consultatie, dus informatie over prognoses en kwaliteitsindicatoren. De rol van de gebruikers wordt vele malen groter dan in de huidige wetgeving.

De vraag was waarom de verschillende partijen nog zo aarzelend zijn over de huidige wetgeving, anders dan omdat ze misschien nog het liefst zouden willen dat de overheid nog alles voorschreef. Maar ja, die rol hebben we niet gekozen. Ik snap het ook niet. Zoals ik ze al vele malen heb gezegd: het wordt veel gunstiger dan in de huidige situatie.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): U merkt nu weer op dat u later dieper in zult gaan op concrete punten. Ik denk dat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

het de beantwoording ten goede komt als u punten in een keer beantwoordt. Dat maakt het mij in ieder geval gemakkelijker om uw antwoorden te beoordelen.

U zegt dat de homecarrier van Schiphol, de KLM, tevreden zal zijn met het voorstel dat u zult doen. Omdat iedereen beter wordt van uw voorstel, begrijpt u niet waarom de partijen zo stom zijn om niet onmiddellijk met het nieuwe systeem in te stemmen. Hebt u over dit systeem overleg gevoerd met de KLM? Kunt u verder uw woorden staven dat het te verwachten is dat de KLM akkoord zal gaan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het ministerie heeft meerdere malen overlegd met de KLM en andere luchtvaartmaatschappijen. Zij hebben aangegeven dat zij tevreden zijn met het feit dat er nu meer gebeurt, maar ook dat zij graag zouden zien dat het verder gaat. Ik noemde al het voorbeeld dat zij liever een single till dan een dual till hebben. Om andere redenen heeft het ministerie daarvoor niet gekozen. Een van die redenen is dat je geen andere wetgevingskeuze moet maken voor het tarievenstelsel.

Op dit moment is er een marginale toetsing en is de rol van de gebruikers zeer beperkt. Ik ga ervan uit dat die rol in de toekomst veel groter zal zijn. Het wetsvoorstel geeft hen namelijk de mogelijkheid om met Schiphol aan tafel te gaan zitten om te discussiëren over de hoogte van de tarieven en de verschillen in tarieven. Schiphol kan daarvan alleen maar gemotiveerd afwijken. Bovendien kan ook de NMa hierbij betrokken worden. Het wetsvoorstel bevat dus heel veel extra's ten opzichte van het huidige systeem. Al met al begrijp ik inderdaad nog steeds niet waarom men daar niet blij mee is.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): U zegt nogmaals dat iedereen eigenlijk heel blij zou moeten zijn met uw voorstellen. Hebt u overleg gevoerd met de KLM, waarmee u uw opmerking kunt staven dat de KLM akkoord zal gaan met dit systeem? Graag een duidelijkheid antwoord.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb nooit gezegd dat zij akkoord gaan met dit systeem. Ik zeg alleen maar dat ik niet begrijp waarom zij niet tevreden zijn met dit systeem.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): In het begin van uw beantwoording hebt u gezegd dat het uw verwachting is dat zij hiermee in zullen stemmen. Waarop baseert u deze verwachting? Hebt u hierover overlegd of heeft men het signaal gegeven dat uw voorstel zeer aantrekkelijk is? Zegt u maar gewoon ja of nee. Het is allemaal niet zo ingewikkeld.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik herhaal dat ik hierover heb overlegd. Schiphol en KLM hebben samen een verbeterd tariefsysteem ontwikkeld. Zij zijn niet blij dat mijn voorstel niet verder gaat. Dat heb ik ook al een keer gezegd. Ik heb verder niet gezegd dat ik verwacht dat ze akkoord zullen gaan met dit systeem. Overigens hoeft dat ook helemaal niet, want de wetgever bepaalt hoe het systeem eruit zal gaan zien. Ik verwacht wel dat zij uiteindelijk een betere positie zullen hebben dan nu. Ik begrijp de weerstand tegen mijn voorstel dan ook niet.

De heer **Van Raak** (SP): Het wetsvoorstel was bedoeld om de positie van de gebruikers te versterken. Juist de gebruikers zeggen echter dat zij met dit voorstel niet kunnen leven. U verklaart dit met de opmerking dat de gebruikers misschien wel liever zouden zien dat de overheid de tarieven vaststelt. Dat klinkt mooi, maar daaruit blijkt ook dat u niet voor de weg van de gebruikers hebt gekozen. En dan kan ik alleen maar concluderen dat u de weg van Schiphol hebt gekozen. Waarom hebt u dat gedaan?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb ook niet de weg van Schiphol gekozen, want Schiphol zou het liefst het huidige systeem handhaven. Wij hebben gekozen voor een transparanter systeem van kostentoedeling van het bedrijf Schiphol aan de gebruikers van de infrastructuur. Daar hebben wij de gebruikers expliciet een rol bij gegeven. Uit gesprekken is mij niet gebleken dat men het überhaupt niet wil, maar dat men het systeem niet ver genoeg vindt gaan.

Er is dus niet voor gekozen om alleen Schiphol of alleen de gebruikers tegemoet te komen. Wij hebben een antwoord proberen te geven op de vraag wat een goed en transparant systeem is voor de kostentoekening. Mevrouw Sylvester vraagt mij om zaken zoveel mogelijk in een keer te behandelen. Ik zal daarom nu wat meer zeggen over de kostentoekening.

Namens de CDA-fractie ben ik gevraagd om duidelijk te maken hoe de transparantie is gegarandeerd. Zij betwijfelt blijkbaar net als de gebruikers of mijn systeem wel ver genoeg gaat. In de nieuwe regelgeving is heel veel aandacht geschonken aan de toerekening van kosten en opbrengsten. Op dit moment is dat nog niet duidelijk genoeg. In het nieuwe systeem krijgt de NMa de mogelijkheid om uiteindelijk een diepgaand onderzoek uit te voeren.

Voordat Schiphol de tarieven volgens het nieuwe systeem mag vaststellen, zal de NMa de principes voor het kostentoekeningssysteem moeten hebben goedgekeurd. Die goedkeuring zal vervolgens elke vier/vijf jaar moeten worden verleend. Er is dus niet alleen toetsing achteraf maar ook vooraf. In de AMvB is met het oog hierop een aantal objectieve criteria en eisen opgenomen waarmee Schiphol rekening dient te houden. Deze criteria maken de toerekening niet alleen transparant en toetsbaar. Zij zijn namelijk ook een belangrijke voorwaarde voor kostengeoriënteerde tarieven. De gebruikers kunnen hier hun zienswijze op geven. In het verlengde daarvan zal Schiphol een gescheiden administratie moeten gaan voeren. Aan het einde van het jaar zal Schiphol verder een financiële verantwoording en een accountantsverklaring moeten overleggen.

De heer Lemstra vroeg of de kostenefficiëntie in de wet zou moeten worden opgenomen. De kosten-plusregulering voor luchtvaartactiviteit van Schiphol is wel in het wetsvoorstel opgenomen. Daaraan hebben wij extra elementen verbonden voor het bevorderen van de kostenefficiëntie. Schiphol zal volgens het wetsvoorstel de te behalen kostenefficiëntie moeten aantonen. Kostenefficiëntie is overigens ook onderwerp van het consultatieoverleg. Het is dus aantrekkelijk voor de gebruikers, omdat zij erover mee mogen praten. Schiphol mag slechts gemotiveerd voorbijgaan aan de visie van de gebruikers. Ten slotte kan de NMa klachten van gebruikers over kostenefficiëntie onderzoeken.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Het voorstel bevat ook een prikkel voor Schiphol. Als zij met de gebruikers afspreekt dat zij 5% kostenefficiëntie zal realiseren en zij realiseert 6%, dan mag zij die laatste procent houden. Tegelijkertijd bevat het ook een "negatieve" prikkel: als zij in dit voorbeeld slechts een kostenefficiëntie van 4% realiseert, moet zij voor het verschil opdraaien. Schiphol zal dus hard haar best moeten doen om de kostenefficiëntie te halen. Dit is overigens een groot verschil met de huidige systematiek dat laat zien dat de nieuwe systematiek voor gebruikers aantrekkelijker is dan de oude.

De heer **Lemstra** (CDA): Schiphol zal zich gaan richten op de non-aviationtill, winkels en kantoren, omdat daarmee veel winst valt te behalen. Schiphol kan daaruit een bijdrage nemen ten faveure van de aviation till. Ziet het ministerie of de NMa erop toe dat Schiphol dat ook doet? Ik maak mij daarover toch wel enige zorgen, omdat de financieel directeur van de raad van bestuur van Schiphol heeft gezegd dat Schiphol zich in de toekomst uitsluitend zal richten op commerciële activiteiten omdat dat het meest oplevert. Dat is natuurlijk muziek in de oren van de aandeelhouders, maar de luchtvaartmaatschappijen zullen hiermee waarschijnlijk grote problemen hebben omdat alle kosten van de infrastructuur gedragen moet worden door de aviation till. Vanuit de non-aviationtill zal daaraan immers geen bijdrage meer worden geleverd.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat men zich richt op commerciële activiteiten, sluit natuurlijk niet uit dat men een bijdrage levert aan de kosten voor de infrastructuur.

Het kan zijn dat er vanuit de commerciële activiteiten een bijdrage wordt geleverd aan de infrastructuur. De luchthaven zal in toenemende mate aan concurrentie onderhevig zijn. Zo zal KLM/Air France de tarieven van Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle met elkaar vergelijken. De luchtvaartmaatschappijen leggen Schiphol met een tarievenonderzoek het vuur na aan de schenen. Wij maken een benchmark van de luchthaventarieven. Tot nu toe is deze voor Schiphol overigens steeds positief uitgevallen. In relatie tot de rechtszaken die de verschillende luchtvaartmaatschappijen willen aanspannen, hebben wij tot nu toe steeds een relatief positieve positie voor Schiphol kunnen constateren in het vergelijk, los van de vraag of een en ander transparant genoeg is. Bij een beursgang zullen de analisten de tarieven gaan volgen. Dit leidt ertoe dat er een grotere kans is op een bijdrage vanuit de non aviationactiviteiten naar de aviationactiviteiten. Ik heb al het voorbeeld genoemd van Japan. Daar onderkent men dat men de aviationkant goed op orde moet hebben om de commerciële activiteiten succesvol te laten zijn. In Japan gaat het dan om de infrastructuur van de spoorwegen. Als men zelf niet zou inzien dat dit nodig is uit concurrentieoverwegingen, dan hebben wij altijd nog de minimale eisen aan de investeringen. Als het niet goed loopt met de infrastructuur, zal men toch voor de benodigde budgetten moeten zorgen.

De heer **Lemstra** (CDA): Hoe meer de focus op de commerciële activiteiten komt te liggen, des te hoger kan de bijdrage zijn aan het aviationdeel. Met andere woorden: hoe meer men toetert dat men alleen op de

commercie let, des te meer prijst men zich uit de markt. Vat ik het zo goed samen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het niet met u eens. Ik denk dat het goed is dat de luchthaven zich ook richt op de activiteiten waarmee winst kan worden behaald, zodat activiteiten die eigenlijk altijd verliesgevend zijn, zoals infrastructuur, vanuit andere onderdelen een impuls kunnen krijgen. Scheiding van die twee zou ertoe leiden dat de rijksoverheid regelmatig geld zou moeten steken in de infrastructuur, terwijl dat met de huidige constructie niet nodig is. Het heeft te maken met het onderscheid tussen het single-tillsysteem en het dual-tillsysteem. Wij hebben er principieel voor gekozen om de sectorspecifieke regulering te beperken tot de luchtvaartactiviteiten. Schiphol heeft natuurlijk een economische machtspositie, en daarom vinden wij dat niet kan worden volstaan met toezicht op grond van artikel 24 van de Mededingingswet. Daarbij gaat het om relevante markten. Parkeren is in dat opzicht een andere markt dan de luchtvaartinfrastructuur. Dit impliceert een toepassing van het dual-tillsysteem, omdat daarmee een optimale transparantie wordt bereikt van de kosten, de opbrengsten en het rendement van de geregleerde luchtvaartactiviteiten. Daarbij past geen single-tillbenadering of een verplichte bijdrage vanuit de commerciële niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten. Dat zou een veel te zware vorm zijn van regulering van niet-luchtvaartactiviteiten. Wij zouden daarop dan een heel reguleringskader moeten toepassen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Kan de staatssecretaris garanderen dat er ook in de toekomst geïnvesteerd wordt in Schiphol? Stel dat het allemaal niet zo mooi uitpakt als de staatssecretaris het voorstelt. Kan zij dan maatregelen nemen en de exploitant ertoe dwingen te investeren in de infrastructuur?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op dit moment hebben wij niets te zeggen over de investeringen die Schiphol doet. Als men al het geld naar het buitenland zou sluisen, zouden wij met lege handen staan. Met dit voorstel nemen wij nu juist in het reguleringskader op dat wij erop gaan toezien dat er voldoende wordt geïnvesteerd in de terminals, het banenstelsel, de bagageafhandeling, de pieren en alle andere zaken die van belang zijn voor een goede en toegankelijke infrastructuur en dus tot het publieke belang behoren. Daarvoor zijn verschillende instrumenten beschikbaar, uiteenlopend van informatievoorziening tot de aanwijzing. In het wetsvoorstel zijn nu juist een uitgebreid instrumentarium en een sturingsmechanisme opgenomen om erop toe te zien dat de desbetreffende activiteiten doorgang vinden.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): U kunt dus garanderen dat er Schiphol geïnvesteerd blijft worden? Kunt u een onwillige exploitant dwingen om daaraan bij te dragen?

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

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Een heel belangrijke faciliteit voor het luchtverkeer is het bemanningscentrum, waar personeel tussen de vluchten door even

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

kan bijkomen. Door Schiphol wordt het bemanningscentrum beschouwd als een non-aviationtaak. Het is verplaatst naar Hoofddorp, terwijl op de plek waar dit bemanningscentrum eigenlijk behoort te staan, nu een ander gebouw wordt neergezet, voor commerciële doeleinden. Dit typeert de veranderingen en verschuivingen die gaande zijn en de merkwaardige verschillen in definitie tussen "aviation" en "non aviation". Daardoor is er sprake van een systematische uitholling van de infrastructuurvoorzieningen. Wilt u daarop reageren?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is een heel belangrijk voorbeeld. Ik kan dit nu dus niet zien, want ik voer een marginale toetsing uit, waarbij ik bezie of de kostenstijging een beetje in lijn is met de kostenstijging bij andere luchthavens van vergelijkbare grootte in de afgelopen jaren. Ik heb nu dus niet de mogelijkheid voor een verdergaande toetsing. Straks is dat wel het geval, want Schiphol zal straks duidelijk moeten maken wat het aan de luchtvaartmaatschappijen toerekent en op welke gronden. U noemt nu het bemanningscentrum, maar de discussie gaat vaak ook over de afhandeling op de grond. Ook daarvoor is er een gebouw. Zo zijn er nog veel meer zaken die de luchthaven op dit moment kan toerekenen aan de luchtvaartmaatschappijen. De gebruikers hebben nu twee mogelijkheden om hierop invloed uit te oefenen. In de eerste plaats zitten zij aan tafel, en zal Schiphol veel transparanter moeten duidelijk maken wat het aan de luchtvaartmaatschappijen toerekent. De luchtvaartmaatschappijen kunnen dan aangeven het daarmee niet eens te zijn, bijvoorbeeld omdat zaken in rekening worden gebracht die elders niet in rekening worden gebracht. De luchthaven kan alleen gemotiveerd afwijken van de opinies van de luchtvaartmaatschappijen. In de tweede plaats kunnen de luchtvaartmaatschappijen hun probleem voorleggen aan de NMa. De NMa zal overigens ook van tevoren het toerekeningskader beoordelen. Ik vind dit een heel goede ontwikkeling ten opzichte van de huidige systematiek, en ik ben daarover redelijk tevreden. De luchtvaartmaatschappijen zouden op andere punten liever zien dat er sprake was van een single till dan van een dual till, maar wij willen niet de non-aviationactiviteiten gaan reguleren. Daarom kiest de overheid voor een andere invulling. Wij verschillen in dit opzicht met elkaar van mening, maar ik vind niet dat wij daarom het hele systeem overboord moet gooien, want de luchtvaartmaatschappijen zijn met de huidige systematiek slechter af.

De heer **Schouw** (D66): Het is een transparant, maar tegelijkertijd ook ingewikkeld systeem. Er is natuurlijk ook een eenvoudiger systeem denkbaar. De gemeente Amsterdam heeft gezegd twee leden voor te dragen in de raad van commissarissen. Ik had mij kunnen voorstellen dat de Nederlandse staat dat ook had gedaan. Als de luchtvaartmaatschappijen dat dan ook mogen, heb je een eenvoudiger en transparanter systeem van governance. Hebt u dat overwogen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Zalm zal ingaan op de vraag wie al dan niet moeten toetreden tot de raad van commissarissen. Ik wil nu al zeggen dat die raad natuurlijk niet erg diep ingaat op zoiets als het tarievenstelsel. De door ons gekozen weg lijkt mij veel duidelijker en logischer. Je zou

ook een verplichte bijdrage vanuit de non aviation activiteiten kunnen overwegen, maar dat geeft natuurlijk geen investeringsprikkel. Het grijpt in op de bedrijfsvoering en kan de financiële positie van de luchthaven negatief beïnvloeden. Wij beschouwen een dual till als een systeem met positieve prikkels voor de investeringen en de capaciteit van de luchtvaartactiviteiten, want het vergroot de potentiële opbrengsten van de commerciële niet-luchtvaartactiviteiten van Schiphol.

De **voorzitter**: Heeft de staatssecretaris met het oog op haar zwangerschap behoefte aan een korte schorsing? Zij staat nu al ongeveer anderhalf uur te praten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dank u wel voorzitter, maar ik ben bijna klaar.

Gevraagd is naar de regulering van de regionale luchthavens. De NV Luchthaven Schiphol participeert in de luchthavens in Rotterdam, Lelystad en Eindhoven. Het antwoord op de vraag of deze sectorspecifieke regulering ook moet worden toegepast op de andere luchthavens, hangt af van de specifieke marktomstandigheden. Op dit moment is voor deze luchthavens nog geen publiek belang te identificeren zoals bij de mainport Schiphol het geval is. Ze hebben een te klein bereik en het wegvallen ervan zou niet zeer strijdig zijn met het nationale belang. Ook voor het overige staan ze los van de privatisering van Schiphol. Het kan natuurlijk zijn dat de luchthaven Lelystad in de toekomst een grotere rol gaat spelen en dan is de vraag aan de orde of op dat vliegveld ook een specifiek reguleringskader moet worden gelegd. Op dit moment zijn in het wetsvoorstel met betrekking tot de regionale en kleine luchthavens de sturingsfilosofie en de borging van de publieke belangen van deze luchthavens aan de orde. Vooral nog heeft het specifieke reguleringskader niet te worden toegepast op de kleinere luchthavens.

De heer Lemstra heeft gezegd zich zorgen te maken over de transparantie van het tarievenstelsel. Hij vroeg of de Algemene Maatregel van Bestuur waarin dit systeem wordt uitgewerkt, naar de beide Kamers kan worden gestuurd. De Tweede Kamer heeft deze AMvB inderdaad ontvangen. Het kabinet heeft ingevolge de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van Schiphol ervoor gekozen om voorafgaand aan de behandeling van het wetsvoorstel de concept-AMvB naar de Kamer te sturen. Dat gebeurde niet in het kader van een voorhangprocedure, maar de Kamer heeft er kennis van kunnen nemen. De fracties hebben dus inzage gekregen en zowel tijdens de schriftelijke behandeling als in het debat zijn er diverse vragen gesteld over onderwerpen die niet in het wetsontwerp maar wel in de AMvB staan. Het lijkt mij niet aantrekkelijk om nu alsnog de voorhangprocedure te hanteren, want het is inmiddels al langs de Raad van State geweest. Ik heb natuurlijk geen enkel bezwaar tegen transparantie. Uiteraard hadden wij de voorhangprocedure kunnen volgen. Nu hebben wij het in één keer gedaan en dat heeft in ieder geval bij de Tweede Kamer niet geleid tot het verzoek om het op een andere manier te doen. Bij de eerstvolgende wetswijziging zal worden geregeld dat een AMvB in de toekomst naar beide Kamers wordt gestuurd zodat het volledig kan worden behandeld als men daaraan behoefte heeft.



Minister **Zalm**: Voorzitter. Aan de ene kant kun je zeggen dat het wetsvoorstel de publieke belangen borgt, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat meer bevoegdheden geeft en de bevoegdheden van de minister van Financiën inperkt. Op grond van de huidige wetgeving kan de minister immers aandelen verkopen als hij dat nuttig en nodig acht en daarna de Kamer informeren. Aan de andere kant is er de politieke werkelijkheid dat aanvaarding van dit wetsontwerp politieke steun voor de verkoop van het minderheidsaandeel Schiphol betekent. Er is dus enig verschil tussen wat sec voorligt en de politieke betekenis ervan.

Je kunt je ook nog afvragen of de nieuwe wet nodig is als er een minister van Financiën zou zijn die niet van plan is te verkopen. Het wetsontwerp dwingt mij immers niet tot verkoop. Aan de andere kant was de aanleiding van dit wetsontwerp de wetenschap dat de publieke belangen goed moeten zijn geborgd bij een verkoop van het minderheidsaandeel Schiphol. Er zijn opmerkingen gemaakt over de combinatie van overheidsdeelname in bedrijven en regulering. De minister van Financiën is 100% aandeelhouder van TenneT en daarbij is sprake van een economisch reguleringsmechanisme en van de toezichthouder DTe die een maximum stelt aan de tarieven van TenneT. Die combinatie is dus wel mogelijk. Ik vrees overigens dat dit argument de tegenstanders van dit wetsontwerp er niet toe zal brengen alsnog hun steun te geven, maar niet geschoten is altijd mis.

Met betrekking tot het algemene beleid rond deelneming en privatisering hebben sommigen opgemerkt dat je eerst maar eens moet bewijzen dat het een goede zaak is. Ik zou niet kunnen bewijzen dat de verkoop van bijvoorbeeld een flink pakket Shellaandelen goed is. Wel weet ik dat als uitgangspunt geldt dat de staat niet moet optreden als ondernemer en belegger. In principe moet de staat dus geen aandelen houden, tenzij er een heel bijzondere aanleiding voor is. In dit verband is het vliegveld in Rotterdam genoemd. Dat was een mainport waarin nog heel veel moest worden geïnvesteerd. Het vliegveld was helemaal in handen van de gemeente en de staat is daarin nu partner geworden. Het kan best zijn dat, als de uitbreiding is gerealiseerd, ook private partijen geïnteresseerd zijn in deelname.

De heer **Van Raak** (SP): Ja, dank je de koekoek! Als er veel geïnvesteerd moet worden, mag de gemeenschap dat doen. En als dat gebeurd is, komen de aandeelhouders aan bod!

Minister **Zalm**: Geen misverstand: de aandelen worden niet zomaar uitgedeeld. Er zal flink moeten worden geboden. Private partijen weten natuurlijk ook van wanten als het gaat om de waarde van grond en het onroerend goed. Zij kunnen heel goed inschatten wat er op Schiphol wordt verdiend en kan worden verdiend. Er is sprake van een competitief proces en dat is heel wat anders dan het voor een appel en ei aan Amsterdam verkopen. Op dit punt zijn de heer Van Raak en ik het geheel eens. Ik weet niet of ik hem met deze opmerking plezier doe. Ik heb hem al eens eerder geprezen met alle negatieve gevolgen voor zijn carrière binnen de SP van dien. De overheid geeft in ieder geval niet zomaar een goudmijn weg. Het is een goudmijn en het minderheidsaandeel daarin wordt ook als zodanig verkocht.

Er zijn al enkele voordelen van de ontvlechting genoemd. Het is inderdaad pikant dat, als een boete wordt opgelegd aan Schiphol, er sprake is van vestzakbroekzak. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat ontvangt en de minister van Financiën als aandeelhouder mag 75% van de boete betalen. De enige die je daarmee te pakken hebt, zijn de gemeenten Amsterdam en Rotterdam. Het is inderdaad zuiverder om die rollen te scheiden in de interne maar ook in de externe sfeer als dat verantwoord is. Een belangrijk voordeel is ook dat er collega-aandeelhouders komen uit een andere hoek. Zeker in geval van een beursnotering komen er analisten die Schiphol kritisch zullen volgen en ongetwijfeld goede opmerkingen zullen maken over de bedrijfsvoering of -strategie. Dat geldt nog sterker als er minderheidsaandeelhouders zijn met relatief grote pakketten en die zich voor langere tijd verbinden. Als je er echter voor kiest om iets meer dan 50% van de aandelen te bezitten – dan heeft de overheid het uiteindelijk toch voor het zeggen – geeft het geen pas om weer allerlei bijzondere rechten te geven aan minderheidsaandeelhouders. In de filosofie van het amendement in de Tweede Kamer heb ik mij dan ook sterk verweerd tegen alle pogingen om minderheidsaandeelhouders bijzondere blokkerende rechten te geven. Als je kiest voor 50%+1, moet het ook die waarde hebben.

De heer **Van Raak** (SP): Als mensen net iets anders tegen de zaak aankijken, hoeven zij natuurlijk niet per se aandelen te hebben. De minister zegt te willen verkopen en dat heeft vooral een politieke reden. Hij heeft immers nog niet gezegd dat er gaten in de schatkist zitten die het nodig maken om op dit moment te verkopen. Iets anders is of de markt op dit moment daarvoor op z'n best is.

Minister **Zalm**: De markt is uitstekend. Het leuke is dat naar aanleiding van het rapport-Duivesteijn over de grondpositie en dergelijke de PvdA-fractie in de Tweede Kamer een onderzoek heeft aangevraagd. Dat wordt inmiddels als irrelevant wordt beschouwd, maar er kwam uit dat de markt op dit moment heel positief is. Er zijn tal van infrafondsen die erg veel belangstelling hebben voor dit type investeringen. Zo was er ook erg veel belangstelling voor de Westerschelde – om andere redenen wordt dat niet doorgezet – omdat veel infrafondsen op zoek zijn naar dit type beleggingen.

Er komt dus een competitief proces waarin geboden kan worden. Iedereen die er belangstelling voor heeft, kan meedoen. Dit alles in de wetenschap dat de overheid bij de huidige wetgeving de 50%+1 zal houden. Ik kan natuurlijk niet voorspellen waarmee toekomstige kabinetten nog zullen komen, maar dat kan natuurlijk alleen veranderen als de door het amendement-Haverkamp aangebrachte beperking wordt geëlimineerd. Volgens de huidige wet is de minister van Financiën gehouden om zodanige arrangementen te treffen dat de 50%+1 is gegarandeerd. Alleen als de wet wordt gewijzigd, mag hij verder gaan. Nu is de vraag gesteld waarom dan niet alle aandelen worden verkocht. Ik heb echter een politiek draagvlak nodig. Uit afspraken tijdens kabinetsformaties en discussies met de Kamer bleek dat 50%+1 vereist was om überhaupt voortgang te kunnen boeken. Daar leg ik mij loyaal bij neer. Ik ben zelfs zo loyaal dat ik van mening ben dat daaraan dan ook een dienovereenkomstige zeggenschap vast moet zitten. Dit zeg ik uiteraard ook in de richting van de CDA-fractie.

Zalm

De heer **Van Raak** (SP): U wilt de volledige zeggenschap over de 50%+1.

Minister **Zalm**: Als overheid. In de aandeelhouders-overeenkomst moet geregeld worden dat de overheden altijd 50%+1 hebben en dat ze op strategische punten als een blok stemmen. Ook moet er een conflictregeling komen voor het geval er geen overeenstemming tussen de betrokken overheid bestaat. Dan zal de minister van Verkeer en Waterstaat een aanwijzing moeten kunnen geven.

De heer **Lemstra** (CDA): Ik begrijp dat de minister uitgaat van volledige zeggenschap bij 50%+1. Een minderheidsaandeelhouder mag geen blokkerende zeggenschap hebben. Kan er echter wel sprake zijn van enige zeggenschap, bijvoorbeeld als het gaat om het benoemen van commissarissen zoals bij Lufthansa in Frankfurt gebeurt?

Minister **Zalm**: U verwees terecht naar een opmerking die ik hierover heb gemaakt. Toen zaten wij echter qua vervreemdingswijze nog in een ander stadium en ging het over de dual track: alles onderhands of alles via de beurs. In het eerste geval zou een aandeelhouder 49% kunnen krijgen; hij zou op z'n minst het recht moeten hebben om een commissaris voor te dragen. Dat was mijn positie, maar nu zitten wij op een andere lijn. Het gaat nu grotendeels via de beurs, terwijl een deel onderhands gaat. Bij dat laatste wordt dan niet gedacht aan één aandeelhouder. Het ligt in dat geval niet voor de hand om aan een van de aandeelhouders een voordrachtsrecht te geven.

De heer **Lemstra** (CDA): Stel dat er een minderheids-aandeelhouder is met een pakket van ongeveer 5%. Mag die aandeelhouder geen enkele zeggenschap hebben?

Minister **Zalm**: Er is geen reden om hem een bijzonder voordrachtsrecht te geven. Je luistert natuurlijk wel naar die aandeelhouder omdat je gezamenlijke belangen hebt bij de onderneming. Ik zit er overigens niet op te wachten dat luchtvaartmaatschappijen een aandeel gaan nemen. Zeker als dat een groot aandeel is, moet er een afweging worden gemaakt tussen de belangen van de vennootschap Schiphol en de door de luchtvaartmaatschappijen aan het vliegveld te betalen tarieven. Een dergelijke vermenging van belangen juich ik niet toe.

Dus ik ben het ook niet eens met de heer Schouw, die een soort poldermodel wil maken van de raad van commissarissen, met vertegenwoordigers van overheid, luchtvaartsector en werknemers die samen de onderneming besturen. Dat is niet het corporate-governancemodel dat ik voor ogen heb. De raad van commissarissen mag krachtens de wet ook maar één doel hebben. Hij mag niet de belangen behartigen van de eigen achterban, of van de overheid, maar moet louter de belangen van de vennootschap behartigen.

De heer **Schouw** (D66): Dat kunnen dus ook best commissarissen zijn die uit verschillende geledingen komen.

Wat vindt de minister eigenlijk van de huidige situatie, waarin volgens de statuten twee commissarissen door de gemeente Amsterdam kunnen worden benoemd, en

de rest van de commissarissen, naar ik denk, via coöptatie wordt gekozen of benoemd?

Minister **Zalm**: De rijksoverheid heeft geen behoefte aan een overheidscommissaris. Daarom is de figuur van de overheidscommissaris afgeschaft. Als de termijn van de huidige benoemde commissarissen is afgelopen, heeft Amsterdam met de huidige statuten en het huidige Burgerlijk Wetboek dus geen commissarissen meer. Als wij met Amsterdam niet tot een statutenwijziging komen, vervalt dus überhaupt het recht van Amsterdam om commissarissen voor te dragen, laat staan om ze te benoemen. Dat is nog een pikanterie voor de gesprekken met de gemeente Amsterdam.

Een "overheidscommissaris" suggereert dat er iemand namens de overheid in de raad van commissarissen zit om de overheidsbelangen te behartigen. Dat is dus niet zo. Dat is niet de taak van de raad van commissarissen. De taak van de raad van commissarissen is om de belangen van de vennootschap te behartigen. Dat is overigens breder dan de belangen van de aandeelhouders. Daar zitten echter niet specifieke doelstellingen van doelgroepen in. Met het woord "overheidscommissaris" wordt gesuggereerd dat er een of twee speciale commissarissen zijn die hetzij de belangen van Amsterdam in het oog houden, hetzij de belangen van de rijksoverheid. Dat kan dus niet, en daarom heb ik er ook geen behoefte aan dat de rijksoverheid een bijzonder voorrecht heeft inzake de benoeming van commissarissen. In mijn rol als aandeelhouder moet ik natuurlijk wel instemmen met de voordracht van commissarissen, maar dat is weer een andere zaak. Ik heb dus geen behoefte aan een actief voordrachtsrecht van de rijksoverheid, bij geen van de deelnemingen die wij hebben.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De minister geeft in verschillende bewoordingen aan dat hij de aandeelhoudersovereenkomst van groot belang vindt. Ik geloof zelfs dat hij het understatement van collega Lemstra onderschrijft dat het fantastisch zou zijn geweest als de aandeelhoudersovereenkomst er nu had gelegen. De PvdA is ook van mening dat de inhoud van de aandeelhoudersovereenkomst onderdeel uit zou moeten maken van dit wetsvoorstel, zodat wij het bij elkaar houden van die 51% zouden kunnen beoordelen. Mijn vraag aan de minister is, of er ambtelijk overleg is geweest tussen het ministerie van Financiën en de gemeente Amsterdam in een poging om tot een dergelijke aandeelhoudersovereenkomst te komen, en zo ja, waarom dit niet is gelukt.

Minister **Zalm**: Dat is vrij simpel. Ambtenaren hebben niets in te brengen. Amsterdam zegt dat het helemaal niet wil.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Dan hoeft de minister ook niet met hen te overleggen.

Minister **Zalm**: Ik kan geen aandeelhoudersovereenkomst sluiten met Amsterdam als nog niet duidelijk is of er groen licht komt voor de operatie. Dat begrijpt mevrouw Sylvester toch ook? Dat vloeit voort uit het respecteren van de positie van de Eerste Kamer. Amsterdam geeft gewoon aan dat ik de wet eerst door de Eerste Kamer

Zalm

moet zien te krijgen voordat er überhaupt de bereidheid kan zijn om met elkaar om tafel te gaan zitten.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Het is een feit dat er een amendement ligt waarin staat dat 51% van de aandelen in handen dient te blijven van de overheid. De minister geeft zelf aan dat het gaat om 50%+1. Het is van het grootste belang dat hij ook aan gaat geven op welke wijze hij in de toekomst denkt te gaan waarborgen dat het geheel bij elkaar blijft. De minister kan nu wel zeggen dat Amsterdam niet wil, maar het was toch buitengewoon handig geweest als er in die gesprekken wel resultaat was geboekt. Dat geeft hij zelf toe. De minister zegt nu dat eerst de Eerste Kamer moet beslissen en dat dan het overleg met Amsterdam wordt opgestart, terwijl Amsterdam het omgekeerde zegt. Dat is het bekende kip-en-eiverhaal, waarbij ik het gevoel heb dat de Eerste Kamer wordt gebruikt om dit wetsvoorstel er doorheen te krijgen.

Minister **Zalm**: Ik kan met Amsterdam toch niet eenzijdig een aandeelhoudersovereenkomst sluiten? Daar heb ik toch Amsterdam voor nodig? Dat gesprek wil ik elke dag met Amsterdam aangaan.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Doet u dat dan.

Minister **Zalm**: Voor ik dat kan doen, moet ik bij de Eerste Kamer langs zijn geweest. Daarom ben ik hier. Laten wij eens nagaan wat zou gebeuren als ik met Amsterdam geen overeenstemming bereik, iets wat velen hopen. Dan is het vrij simpel. Dan moet ik op eigen houtje gaan opereren. Als Amsterdam mij niet wil toezeggen dat het niet stiekem gaat verkopen, wat nog een andere variant is, en met mij überhaupt geen overeenkomst wil sluiten, waarin ik het eerste recht van koop heb als wordt besloten te gaan verkopen, kan ik niet verder gaan dan het afbouwen van het huidige pakket van ongeveer 75%, zodanig dat de Staat in zijn eentje op 50%+1 uitkomt. Ik moet namelijk garanderen dat er altijd een overheidspositie is van 50%+1.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Amsterdam heeft toch een blocking vote? Dan moeten toch eerst de statuten gewijzigd worden?

Minister **Zalm**: Nu roert u weer een andere kwestie aan, namelijk of er iets mis kan gaan zonder aandeelhoudersovereenkomst. De statuten zullen überhaupt gewijzigd moeten worden om te kunnen verkopen. Nu is het immers het exclusieve recht van de overheden om aandeelhouder van Schiphol te zijn.

Dat is de situatie. Ik ga graag met Amsterdam om de tafel zitten. Natuurlijk is er ambtelijk al wel gesproken, maar dat is op zichzelf niet zo relevant. Uiteindelijk gaat het om de politiek-bestuurlijke gesprekken die daarop moeten volgen. Ambtenaren zijn vooral in de sfeer van voorbereiding heel goed, besluiten zijn aan de politiek. Dat geldt voor het Rijk, en dat geldt voor Amsterdam.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Ik wil de minister graag een saai juridisch-technische vraag stellen. Ik begrijp dat hij nog iets gaat zeggen over de aandeelhoudersovereenkomst.

Minister **Zalm**: Ja.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Ik hoorde hem daarbij ook enkele dingen noemen die daarin zouden terugkomen. Die kwamen mij op zichzelf bekend voor, maar wat mij niet zo bekend voorkwam, was de geschillenregeling waarbij via de aanwijzing medewerking zou worden afgedwongen van een aandeelhouder die niet meewerkt. Dat intrigeerde mij als jurist nogal. Ik hoop dat de minister daar nog enige uitleg over wil geven, want dan gaan kennelijk bestuursrecht en civiel recht elkaar op een bijzondere manier ontmoeten.

Minister **Zalm**: Dat geldt voor het geval de mainport als zodanig in het geding is. Het is natuurlijk alleen maar nuttig om andere overheden aan te wijzen als relevante aandeelhouder, als zij kunnen zorgen dat de 50%+1-positie altijd gegarandeerd is wanneer die overheden gezamenlijk optrekken. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid altijd goed gaan, omdat wij ook een gezamenlijke visie hebben op de mainport en het belang van Schiphol. Er moet echter een calamiteitenregeling zijn voor situaties dat dat niet het geval is. Er zijn nu drie overheidsaandeelhouders, hoewel ik denk dat dat er twee worden, omdat Rotterdam zich op termijn waarschijnlijk terugtrekt, ook al nemen enkele raadsleden een andere positie in. Met die twee aandeelhouders is de 50%+1 nodig als een soort noodrem om te zorgen dat de overheid als het erom spant een doorslaggevende stem heeft. Daartoe moet het Rijk ook zorgen dat die doorslaggevende stem er is, en dat het niet wordt overstemd, omdat Amsterdam met de andere aandeelhouders meegaat. Dat lijkt mij evident. Je weet per slot van rekening niet wie er over zes jaar in het gemeentebestuur van Amsterdam zitten.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Ik moet daar even over nadenken, want dit is een bijzondere wending. Eén van de doelen van dit wetsvoorstel is nu juist om de rol van aandeelhouder te scheiden van die van regelgever en regelhandhaver. Voor die laatste rol wordt in het wetsvoorstel het een en ander mogelijk gemaakt, zoals het geven van aanwijzingen. Begrijp ik goed dat die aanwijzingen nu weer zouden worden gebruikt voor het sorteren van een effect met betrekking tot de rol van aandeelhouder? Dat wringt toch met elkaar?

Minister **Zalm**: Dan moet de heer Van de Beeten consequent zijn en zeggen dat wij alle aandelen moeten verkopen. Dan heb je de zaken perfect gescheiden. De heer Haverkamp, toch een geestverwant van de heer Van de Beeten, stelde dat het systeem misschien toch niet helemaal sluitend is en dat je af en toe moet kunnen optreden als aandeelhouder. Dan moet je wel zeker weten dat sprake is van een meerderheidsblok. Ik kom er overigens nog op terug. Praktisch gesproken, zullen de aandeelhoudersovereenkomst en de ministeriële regeling er eerst moeten liggen, voordat de transactie plaatsvindt. Voordat de transactie plaatsvindt, zal de Tweede Kamer er ook kennis van kunnen nemen. Dan kan zij ook zien of een en ander degelijk in elkaar zit. De Eerste Kamer kan mij vervolgens ook nog ter verantwoording roepen. Het gaat niet om formele instemming, maar ik moet verantwoording afleggen of ik een en ander op een nette manier heb geregeld, in de geest van het amendement-Haverkamp. Daarin wordt namelijk gevraagd om een ministeriële regeling. Voor een aandeelhoudersovereenkomst heb je echter wel twee partijen nodig. Je

Zalm

moet daar gezamenlijk overeenstemming over bereiken. Ik heb de Kamer proberen aan te geven wat wij daarmee beogen. De wederzijdse aanbiedingsplicht moet er ook in worden geregeld, want dan kan die 50%+1 altijd worden gegarandeerd. Als het om gelijke kwesties gaat, moet er natuurlijk gelijk worden gestemd. Als je het echter met elkaar eens bent over het percentage dividenduitkering, kun je wel een keer verschillend stemmen.

De heer **Schouw** (D66): Zegt de minister toe dat hij niet tot vervreemding van aandelen zal overgaan, voordat hij het parlement in kennis heeft gesteld van de aandeelhoudersovereenkomst?

Minister **Zalm**: Neen, dat zeg ik niet. Ik spreek een verwachting uit. Ik kan ook proberen slechts een kwart van de aandelen van het Rijk te verkopen. Dan behoud ik in mijn eentje die 50%+1. Dan heb ik geen aandeelhoudersovereenkomst nodig. Dan overstem ik ook Amsterdam en de andere minderheidsaandeelhouders. Dat is echter niet mijn opzet. De opzet is om een substantiële deel dan die kwart in de markt te zetten. Dat is ook besproken met de Tweede Kamer. De Tweede Kamer wilde dat ook, deels via de beurs, deels onderhands. Als ik dat wil doen, moet er een aandeelhoudersovereenkomst liggen en moet ik de Tweede Kamer daarvan in kennis hebben gesteld. Hetzelfde geldt voor de ministeriële regeling, want die hoort erbij.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De minister geeft aan dat de aandeelhoudersovereenkomst van groot belang is. Het gaat daarin om het bij elkaar houden van die 50%+1. De minister stelt ook dat hij bereid is de aandeelhoudersovereenkomst langs het parlement te geleiden. Betekent dat de Tweede en de Eerste Kamer?

Minister **Zalm**: Neen, ik zal het parlement daarvan in kennis stellen. Als ik een overeenkomst met Amsterdam heb, dan heb ik een overeenkomst met Amsterdam.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Maar de minister zei zojuist zelf dat hij het amendement-Haverkamp gaat uitvoeren. Dat betekent toch dat hij verantwoording wil afleggen over de wijze waarop die 50%+1 is gewaarborgd, gelet op het feit dat er verschillende aandeelhouders zijn? Daar gaat het om, want als sprake was geweest van één aandeelhouder, was dat niet nodig geweest, maar nu zijn er verschillende aandeelhouders. Als dat het geval is, waarom hoeft het parlement daar niet mee in te stemmen?

Minister **Zalm**: Als ik een overeenkomst met Amsterdam heb, heb ik een overeenkomst met Amsterdam. Het parlement kan mij wegsturen als het de overeenkomst niet goed vindt.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De minister kan toch een overeenkomst met Amsterdam sluiten, met de clausule dat daarvoor instemming van het parlement is vereist? Dat gebeurt vaker. Dat lijkt mij niet zo'n punt.

Minister **Zalm**: Op dit punt vind ik voldoende steun in de wet, vooral als het gaat om de bedoeling en de geest. Ik denk dat ik er met Amsterdam uitkom. Ik zal de Tweede

Kamer er uiteraard tijdig van in kennis stellen. Dan kan het proces vervolgens verder gaan.

Als je begint met de verkoop van een minderheidsdeel wil dat niet zeggen dat je daarna noodgedwongen doorloopt naar volledige privatisering. Ik heb al aangegeven dat daar in ieder geval wetswijziging voor nodig is. De vrees van de heer Van den Berg dat buitenlanders nog eens beslissen hoe het met Schiphol gaat, is niet aan de orde bij dit wetsvoorstel, nog afgezien van de vraag of een buitenlandse luchthaven zoveel miljarden wil neerleggen voor het dicht doen van een andere luchthaven. Er wordt meestal geïnvesteerd om ergens aan te verdienen en niet om iets te vernietigen, maar dat is iets wat de staatssecretaris ook aangaf.

Er is gevraagd of provincies en gemeenten kunnen meedoen. Op zichzelf kan worden meegeboden, al vraag ik mij af of het een goede aanwending van publieke middelen is als provincies en gemeenten meebieden. Het is de vraag of zij geld moeten stoppen in startbanen die er al liggen en in winkeltjes, in plaats van dat geld te stoppen in stadsvernieuwing of nieuwe schoolgebouwen. Ik zou het als gemeentebestuurder wel weten. Ik zou mijn geld niet in Schiphol steken. Als ik het erin had zitten, zou ik het er uithalen om er andere dingen mee te doen. Dat zit bij Amsterdam nog niet helemaal tussen de oren.

Er is gevraagd hoe ik omga met Amsterdam. De heer Van der Lans vond dat ik niet moet dreigen. Dat doe ik niet en dat heb ik niet gedaan. In het debat met de Tweede Kamer heb ik aangegeven dat ik goede verwachtingen heb van het overleg met Amsterdam. Ik hoop dat wij op een constructieve manier met elkaar tot afspraken kunnen komen. Soms heeft Amsterdam het Rijk nodig. Nu heb ik Amsterdam een keer nodig. Dan moet je als overheden met begrip voor elkaar samenwerken om eruit te komen, zeker als het parlement, zowel de Tweede als de Eerste Kamer, heeft aangegeven deze lijn te steunen.

De heer **Van Raak** (SP): Het gonst van de geruchten in Amsterdam. Eén daarvan leg ik de minister voor. Dat is dat, als Amsterdam nu niet meewerkt aan dit project van de minister, de minister in de toekomst minder geneigd zal zijn om mee te werken aan infrastructurele projecten in Amsterdam, mochten die bijvoorbeeld financieel uit de hand lopen.

Minister **Zalm**: Ik heb Amsterdam een prachtige financieringsmogelijkheid voor een infrastructureel project in Amsterdam aan de hand gedaan. Ik begrijp echter niet waarom men er zo aan gehecht is geld te laten zitten in winkeltjes en in landingsbanen.

De heer **Van Raak** (SP): Heeft de minister in de onderhandelingen een verband gelegd met dat aanbod?

Minister **Zalm**: Neen, ik ga gewoon overleggen met Amsterdam, op een manier zoals bestuurders met elkaar omgaan. Ik vraag de gemeente heel vriendelijk of zij deze kwestie met mij wil oplossen, zoals zij mij ook wel eens vriendelijk vraagt een onderwerp dat op haar betrekking heeft mee te helpen oplossen. Dat is toch normaal bestuurlijk overleg? Dan hoeft je helemaal niet te dreigen.

De heer **Schouw** (D66): Ik heb gevraagd of de minister serieus heeft onderzocht wat de juridische mogelijkheden zijn om buiten de gemeente Amsterdam om, gesteld dat

Zalm

zij niet meewerkt, toch over te gaan tot vervreemding van aandelen.

Minister **Zalm**: Ik kan een hele serie theoretische mogelijkheden opnoemen, maar dan wordt weer gezegd dat ik op die manier dreig, op uitnodiging van de heer Schouw. Ik ga niet dreigen. Ik ga goed overleg voeren. Ik heb geen andere mogelijkheden nodig om er uit te komen, althans dat verwacht ik. Waarom zou ik gaan speculeren? Het beantwoorden van een "what ifvraag", heb ik van Paul Rosenmöller geleerd, heeft ook politieke betekenis. De vraag wat ik ga doen als ik er niet uitkom met Amsterdam beantwoord ik niet. Anders wordt de heer Schouw toch alleen maar boos.

De heer **Schouw** (D66): De minister zou kunnen stellen dat hij het belangrijk vindt dat overheden goed met elkaar omgaan en dat hij niet overgaat tot vervreemding van aandelen, totdat hij met Amsterdam een overeenkomst heeft afgesloten. Dat zou een politieke uitspraak kunnen zijn, maar die doet de minister niet. Ik neem daar kennis van.

Minister **Zalm**: Ik wil ook mijn onderhandelingspositie niet ondergraven. Alles wat je van te voren weggeeft, ben je kwijt. Dat is mijn les van 11 jaar begrotingsonderhandelingen en Europese onderhandelingen. Dat gaan wij niet doen, maar verder gaan wij met elkaar een mooie oplossing bedenken.

Ik ben het met de heer Van Raak eens dat het niet voor de hand ligt rijksaandelen naar provinciale aandelen en gemeentelijke aandelen te doen. Ik zeg erbij, los van de Cetecoclausule, dat provincies en gemeenten niet zo maar bezig kunnen gaan met allerlei beleggingen. Daar zou je een en ander nog even op kunnen toetsen. Men kan wel meebieden. Als Amsterdam wil meebieden op rijksaandelen, kan ik die gemeente daar niet van weerhouden. De gemeenteraad van Amsterdam moet daar nog maar een keer goed over nadenken. Er is een bod van 200 mln. uitgebracht op 29% van het aandelenbezit van Schiphol. Ik noem overigens geen bedragen als het gaat om wat er uit de transactie-Schiphol kan komen, maar dat bedrag is in ieder geval ver beneden de economische waarde van 29% van het aandelenbezit van Schiphol.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Voorzitter. In de beantwoording van vragen van de Eerste Kamer stelt de minister dat hij bereid is om met Amsterdam na te gaan wat een verschuiving van aandelen tussen de huidige aandeelhouders, waardoor het van publiek naar publiek gaat, betekent. Ik ben een operatiefhebster en houd onder andere van de Commedia dell'Arte. Ik vind dat de minister zich als een nar in een klucht opstelt. Is hij serieus van plan om dit onderzoek met Amsterdam te doen of denkt hij bij zichzelf: ik heb toch al mijn route bepaald en doe voor de vorm wel mee, als ze het me vragen, maar in feite geloof ik totaal niet in het schuiven met aandelen tussen aandeelhouders? Het staat namelijk haaks op het antwoord dat hij aan dit huis geeft, dat hij bereid is om dat te onderzoeken.

Minister **Zalm**: Ik ben ook bereid om de Amsterdamse aandelen op te kopen en dan bied ik meer dan de 2 mln. die mij is geboden.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Een Commedia dell'Arte dus?

Minister **Zalm**: Nee, maar als er een komisch voorstel wordt gedaan, hoef ik daar niet al te serieus op te reageren, lijkt mij. Het is in financiële termen een aanbieding in de zin van de appel en het ei van de heer Van Raak. Dat heeft de heer hij zeer juist gezegd.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Waarom zegt de minister dan toe dat hij bereid is om een onderzoek te doen? Hij kan tegen dit huis toch gewoon zeggen dat hij het geen serieuze optie vindt en dat hij niet tot het doen van een dergelijk onderzoek bereid is?

Minister **Zalm**: Dat hangt natuurlijk ook weer af de omvang van het bod dat uiteindelijk wordt gedaan. Ik ga met Amsterdam overleggen, maar ben als minister van Financiën gehouden tot het garanderen van de 50%+1. Dat heeft de Kamer tijdens de behandeling van dit wetsvoorstel gevraagd en daar ga ik goed mee aan de slag. De zeggenschap van de 50%+1 wil ik volledig in tact houden evenals de wens dat er gezamenlijk wordt opgetreden als zich cruciale kwesties voordoen. Met die opdracht ga ik met Amsterdam na hoe wij daar uit kunnen komen.

De heer Lemstra en volgens mij ook mevrouw Sylvester stelden een vraag over het recht van koop van de Staat van het deel dat onderhands met een lock-up wordt geplaatst. Dat geldt dus niet de Amsterdamse of Rotterdamse aandelen, maar wat wij voor investeerders met een langetermijnbinding zouden doen. Het recht van eerste koop heb ik, maar dat is nog geen plicht tot eerste koop. Het geeft mijn ambtsopvolger – ik mag hopen dat ik hier na zeven jaar niet meer sta – de mogelijkheid om na te gaan of die positie veranderd moet worden. Hij of zij kan daar ook van afzien. Het is immers een recht. Het moet wel op marktconforme voorwaarden gebeuren. Hij of zij betaalt dus, kort gezegd, gewoon de beurskoers. De investeerders zijn overigens niet verplicht om hun aandelen na zeven jaar aan de Staat aan te bieden. Zij mogen er ook op blijven zitten en ze pas na tien of twintig jaar te koop aanbieden. Dan zijn zij wel verplicht om die als eerste aan de Staat aan te bieden. De Staat hoeft ze alleen niet te aanvaarden.

Dat ligt anders bij de medeoverheden. Als Amsterdam in enig stadium haar aandelen toch wil verkopen, heb ik niet alleen het recht van eerste koop, maar ook de plicht van eerste koop, omdat ik die 50%+1 moet garanderen. Ook dan zal er op marktconforme voorwaarden moeten worden afgerekend.

De heer Van de Beeten refereerde aan de governance en de kwestie van het actieve aandeelhouderschap. Daar is ook naar gevraagd. Laat ik beginnen met de vraag of wij in de statuten een wat ruimere bevoegdheid voor aandeelhouders kunnen opnemen, zodat zij al dan niet met majeure investeringsbeslissingen kunnen instemmen. Volgens mij kan dat heel goed. Wij hebben in andere staatsdeelnemingen, in andere vennootschappen, ook al een afwijkende bepaling van de grens van 107a van het Burgerlijk Wetboek opgenomen. Naar mijn overtuiging heb ik daar dus geen wettelijke basis voor nodig, gelet op het feit dat dit ook al in andere staatsdeelnemingen het geval is. Ik ben het overigens met de heer Van de Beeten eens dat het wel om heel grote investeringen gaat waarvoor iemand zijn of haar

Zalm

instemmingsrecht kan claimen als wij ons louter beperken tot de eis van 107a. Mij lijkt het redelijk om voor Schiphol de formule te hanteren dat de aandeelhoudersvergadering investeringen of deelnemingen voor meer dan 10% van het balanstotaal vooraf moet goedkeuren. Er moet natuurlijk ook tussen de reguliere bedrijfsvoering een zeker evenwicht zijn; de mogelijkheid moet uitgesloten worden dat voor iedere transactie steeds toestemming aan de aandeelhouders moet worden gevraagd. De onderneming moet natuurlijk enige flexibiliteit genieten. De aandeelhouder mag niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten, maar goed, aan majeure bedragen en investeringen lijkt mij het wel redelijk dat de aandeelhoudersvergadering goedkeuring verleent. Ik ben dus voornemens om dat in de statuten op te nemen. Ik herhaal dat ik het gevoel heb dat een aparte wettelijke basis niet nodig is. Mocht dat voor de CDA-fractie een zeer principiële punt blijven – dat hoor ik wel in de tweede termijn – kan ik niet zeggen dat het verschrikkelijk veel kwaad kan om dat op enig moment in de wet te regelen. Ik wil dan ook wel meewerken aan een dergelijk wetsvoorstel. Mij was aanbevolen om deze uitspraak voor de tweede termijn te bewaren, maar zo schieten wij wat harder op.

Wat moet de raad van commissarissen goedkeuren en wat de aandeelhouder, is gevraagd. Investeringen voor meer dan 10% van het balanstotaal, hetgeen in de huidige omstandigheden op 360 mln. neerkomt, maar dan in ieder geval in relatieve termen is gegoten, behoeven de instemming van de commissaris voor ze worden voorgelegd aan de aandeelhoudersvergadering. Er is dus een dubbele instemming nodig, maar het lijkt mij niet zo'n probleem dat de raad van commissarissen ermee moet instemmen voordat het überhaupt bij de aandeelhoudersvergadering komt.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Voorzitter. De minister merkte net terecht op dat de raad van commissarissen zich maar door een belang mag laten leiden, namelijk het binnenvennootschappelijke belang. Hij kan anders dan de meerderheidsaandeelhouder, dus de overheid, niet zeggen: ik zie ook nog het belang van een mainport dat buiten de strikt vennootschappelijke verlies- en winstrekening gelegen is. Dat laat ik de doorslag geven. Ik denk dus dat het het overwegen waard is om de raad van commissarissen advies te laten uitbrengen over de grote investeringen, maar die raad niet de eerste sleutel te geven. Ik vind overigens het bedrag van 360 mln. inderdaad nog niet zo gek; het zou ook iets hoger mogen zijn, anders ligt de grens wellicht te laag.

Minister **Zalm**: Dan krijg je wel een heel rare governance. Als het bestuur iets niet wil en de raad van commissarissen wel, kom je in een heel rare governance terecht. Als het bestuur iets wil, moet de raad van commissarissen het toetsen voor het bij de aandeelhouders terecht komt.

De heer **Van de Beeten** (CDA): De instructie-bevoegdheid staat vast. Dat is natuurlijk niet mogelijk. Dat is evident.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter. De eerste aarzeling van de heer Van de Beeten betreffende het bij elkaar houden van de stem van de 50%+1 van de aandeelhouders, waar het publieke en het

private belang elkaar raken, gaat over het extreme geval waarin de wens bestaat om bijvoorbeeld de raad van commissarissen naar huis te sturen. Dan moet de 50%+1 uni sono stemmen.

Minister **Zalm**: Ja.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Dat is een belangrijk voorbeeld. Dit doet zich voor als het voortbestaan van de mainport in het gedrang komt.

Minister **Zalm**: Wat een hulp biedt u mij! Wat goed! Dit vind ik een sterk punt. Mocht het geval van de heer Van de Beeten zich voordoen, kunnen de aandeelhouders de raad van commissarissen inderdaad naar huis sturen. Dat is wel weer wat anders dan het geval waarin het bestuur rechtstreeks, dus zonder dat het getoetst is en de raad van commissarissen ermee heeft ingestemd, tal van belangrijke voorstellen aan de algemene vergadering van aandeelhouders moet kunnen doen. Als er een conflict ontstaat tussen de raad van bestuur en de commissarissen, kunnen de aandeelhouders bepalen wie van de twee zij gelijk geven. Ik dank u voor uw hulp. Ik vroeg mij na uw interventie überhaupt al af wat voor een algemene verdediging ik nog moest voeren.

Ik noem nog enkele specifieke punten. Er is op gewezen dat de exploitant van Londense luchthavens tot de conclusie is gekomen dat hij zich weer gewoon op Engeland zal concentreren. Dat bewijst naar mijn mening dat niet per se hoeft te gelden dat private investeerders die men binnenhaalt allemaal rare buitenlandse avonturen zullen uithalen. Ik heb dezelfde mening als veel private investeerders, namelijk dat men bij zijn core business moet blijven. Ik meen dat ook private investeerders bij Schiphol geen rare avonturen willen, maar dat er wel interessante investeringen in het buitenland kunnen plaatsvinden die ook renderen. De investeringen van Schiphol tot nu toe zijn allemaal vrij bescheiden en het moet wat mij betreft niet zo grootschalig worden dat het karakter van de onderneming verandert. Het zijn echter zeer goed renderende investeringen geweest. Ze renderen zelfs beter dan het winkelbedrijf en het onroerendgoedbedrijf van Schiphol.

Op de analogie met Rotterdam ben ik al ingegaan.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik heb gezegd dat de Tweede Kamer heeft besloten dat een deel van de aandelen onderhands zal worden geplaatst en dat een deel naar de beurs zal gaan. Ik heb de minister gevraagd of hij in het overleg met de Tweede Kamer dieper is ingegaan op het onderhands plaatsen. Is daarmee het onderhands plaatsen bij andere overheden onmogelijk geworden of is dat in het kader van de afspraken die de minister met de Tweede Kamer heeft gemaakt wel degelijk een optie? Wat vindt hij van de combinatie waarbij een deel van de aandelen wordt neergelegd bij de overheid en een deel naar de beurs wordt gebracht, zodat hij ook kan cashen?

Minister **Zalm**: Als "onderhands" wordt gezegd moeten wij goed voor ogen houden wat wij bedoelen. Er is dan wel sprake van een echt competitief biedingsproces en het gaat dan om mensen die een flinke pluk willen hebben en daar zeven jaar op willen blijven zitten. Onderhands is niet onder tafel. Ik kan niet zeggen: "De provincie Noord-Holland vind ik sympathiek, die krijgt

Zalm

wat goedkope aandelen, enzovoorts." Het is natuurlijk mogelijk. Het is een open biedingsproces, ook bij de onderhandse plaatsing. In die zin is het enigszins vergelijkbaar met een beursplaatsing, alleen gelden hiervoor andere condities. Er zal een minimumomvang bij zitten. Er zit bij dat men die aandelen minstens zeven jaar moet houden. Dat heeft als voordeel dat men wat langetermijninvesteerdere heeft die ook meekijken hoe het op Schiphol gaat en of de raad van bestuur en die commissarissen wel goed hun best doen. Daarop kan een gemeente in theorie ook bieden. Het is de vraag of dat een verstandige besteding van publieke middelen door die gemeente is, maar het kan wel. Ik ga niet een voorkeursbehandeling geven aan provincies en gemeenten. Dat is natuurlijk niet "the purpose of the exercise" zeg ik met de heer Van Raak. Als wij toch iets doen, gaan wij dat niet voorop stellen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De minister heeft gezegd gemeenten en provincies geen voorkeursbehandeling te zullen geven. Uit zijn hele betoog blijkt dat hij vindt dat een verschuiving van aandelen tussen publieke aandeelhouders niet in de geest is van wat hij heeft afgesproken met de Tweede Kamer. Niettemin heeft hij toegezegd een onderzoek te zullen verrichten in samenwerking met die andere partijen. Ik begrijp werkelijk niet waarom hij daarover niet zegt dat het allemaal geen zin heeft omdat hij een andere route heeft uitgestippeld. Gehoord zijn beantwoording begrijp ik niet waarom hij daarin nog energie steekt.

Minister **Zalm**: Ook Amsterdam en de provincie Noord-Holland kunnen meebieden, zowel bij de beursgang als bij het competitieve onderhandse proces. Dat is uiteindelijk aan Amsterdam en de provincie. Het maakt het voor mij mogelijk nog een pluk extra te verkopen als ik die aandeelhoudersovereenkomst heb. Daartegen heb ik geen bezwaar. Het is alleen de vraag welk Amsterdams of Noord-Hollands doel daarmee gediend is. Daarover heb ik ernstige twijfels, maar dat kunt u van mij verwachten. Ik heb eerder gezegd dat Amsterdam hartelijk welkom is als het zijn aandelen aan mij wil overdoen en dan kan het ook een marktconforme prijs krijgen. Dat maakt de governancestructuur nog iets eenvoudiger want dan is er maar één overheids-aandeelhouder. Ik heb al gezegd dat ik met Amsterdam een open en constructief gesprek zal aangaan. Amsterdam heeft luid en duidelijk ook aan de Kamer verteld wat zijn visie is. Het mocht hier al komen voordat ik mocht komen. Nu is er een moment gekomen om ook met Amsterdam het gesprek te hervatten.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Schuyer

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Werkloosheidswet en enige andere wetten in verband met de wijziging van het WW-stelsel (Wet wijziging WW-stelsel) (30370).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **De Geus**: In de eerste termijn van de Kamer zijn veel vragen gesteld. Een aantal vragen komt op hetzelfde neer, die neem ik samen om de inhoud van de beantwoording even voorrang te geven. Voor het overige volg ik de volgorde van de inbreng.

Mevrouw Westerveld heeft gevraagd naar de internationale arbeidsorganisatie. Zij heeft gevraagd of de WIA achteraf, tijdtechnisch gezien, niet misplaatst is voorgelegd aan de IAB en zij heeft gevraagd of ik de wet alsnog zou willen voorleggen aan nationale deskundigen.

Ik heb de Kamer op 20 maart jongstleden geschreven dat de IAB heeft aangegeven dat het geen informed opinion zal uitbrengen, omdat de IAB dat alleen kan doen over de verenigbaarheid van wetsvoorstellen met bekrachtigde verdragen. Aangezien de WIA op 29 december 2005 in werking is getreden, acht de IAB zich niet langer in staat de opinie uit te brengen. Het oordeel over de verenigbaarheid is nu voorbehouden aan het comité van deskundigen, dat toeziet op de naleving van de verdragen en van de aanbevelingen en dat daarover jaarlijks een rapport uitbrengt.

Het besluit van de IAB om geen opinie uit te brengen is een verrassing voor ons geweest. De IAB heeft mij niet eerder gemeld dat het na de inwerkingtreding van de WIA geen opinie meer zou kunnen uitbrengen. Op 22 februari 2006 heeft nog een uitvoerig technisch overleg tussen de experts van mijn ministerie en de IAB plaatsgevonden met het oog op informatieverstrekking waarom de IAB toen verzocht. Als dat toen bekend was geweest, had men zoiets niet gedaan. Dus het is echt een verrassing geweest voor ons.

Zoals ik al heb aangegeven in de behandeling in de Kamer, ook met uw Kamer, heb ik al in 2005, toen wij de opinie nog niet hadden, een zelfstandig oordeel moeten vormen over de verenigbaarheid van de wet met ILO-verdrag 121. Dat oordeel hebben wij gevormd en er is voor ons geen aanleiding om daarop terug te komen.

Ik heb de Kamer ook geschreven dat de informatie over de WIA aan het comité van deskundigen wordt verstrekt, want zo hoort dat. Het comité zal tijdens de eerstvolgende bijeenkomst in november die informatie bestuderen, daarover al of niet vragen stellen en de informatie al of niet voordragen ter beoordeling. Zodra de bevindingen van het ILO-comité van deskundigen beschikbaar zijn, zal ik de Kamer daarover rechtstreeks informeren.

Mevrouw **Westerveld** (PvdA): Dit raakt niet helemaal de kern van mijn vraag. Ik ken de schriftelijke briefwisseling. Ik heb de minister gevraagd of Nederland riskeert dat het comité van deskundigen vaststelt dat Nederland met een bepaalde wet verdragen geschonden heeft. Vindt de minister dat niet problematisch? Neemt hij dat risico of laat hij zich eerst breder informeren? Want misschien hebben de mensen die menen dat hier een probleem ligt, het bij het rechte eind. Ik begrijp dat de minister zegt: ik wacht af wat het comité van experts zegt.

Minister **De Geus**: Voor die afweging hebben wij al eerder gestaan, omdat wij de informal opinion van de ILO in de loop van 2005 hadden verwacht. Toen wij die toen nog niet hadden, hebben wij in alle zorgvuldigheid een eigen oordeel moeten geven over die verenigbaarheid. Dat zijn wij ook verplicht aan de Kamer. Toen