

32ste vergadering

Dinsdag 20 juni 2006

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Timmerman-Buck

Tegenwoordig zijn 71 leden, te weten:

Van de Beeten, Bemelmans-Videc, Van den Berg, Bierman-Beukema toe Water, Biermans, Broekers-Knol, Van den Broek-Laman Trip, Van Dalen-Schiphorst, Doek, Doesburg, Dölle, Van Driel, Dupuis, Eigeman, Engels, Essers, Franken, Van Gennip, De Graaf, Hamel, Van Heukelum, Hoekzema, Ten Hoeve, Holdijk, Kalsbeek-Schimmelpenninck van der Oije, Ketting, Klink, Kox, Van der Lans, Van Leeuwen, Leijnse, Lemstra, Van der Linden, Linthorst, Luijten, Maas-de Brouwer, Meindertsma, Meulenbelt, Van Middelkoop, Nap-Borger, Noten, Van den Oosten, Pastoor, Platvoet, Pormes, Pruikisma, Putters, Van Raak, Rabbinge, Rosenthal, Russell, Schouw, Schuurman, Schuyer, Slagter-Roukema, Swenker, Sylvester, Tan, Terpstra, Van Thijn, Thissen, Timmerman-Buck, Vedder-Wubben, Wagemakers, Walsma, Werner, Westerveld, Witteman, Witteveen, Woldring en De Wolff,

en de heer Zalm, vice-minister-president, minister van Financiën, de heer De Geus, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de heer Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, en de heer Luchtenveld.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Jurgens, wegens verblijf buitenslands in verband met verplichtingen voor de Raad van Europa;

Hessing, wegens verblijf buitenslands;

Middel, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het einde van deze editie.)

De **voorzitter**: Ingekomen is een beschikking van de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal houdende benoeming van de heer N. Eski tot lid van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad in plaats van mevrouw Koomen.

Deze beschikking ligt op de Griffie ter inzage. Ik stel voor, de beschikking voor kennisgeving aan te nemen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28074).**

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Financiën en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van harte welkom in de senaat.

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Vandaag vindt het plenaire debat plaats over de borging van de publieke belangen Schiphol en de mogelijkheid tot vervreemding van een minderheid van de aandelen van de overheid, artikel 8.2a. De PvdA is in het algemeen niet zo gecharmeerd van privatisering van natuurlijke en strategische monopolies. Dit wetsvoorstel roept vele vraagtekens op. Ten eerste: het wetsvoorstel is niet behandelingsrijp. Er is geen overeenkomst tussen de aandeelhouders en de Eerste Kamer kan de aandeelhoudersovereenkomst dus niet beoordelen in relatie tot het wetsvoorstel. Een aandeelhoudersovereenkomst vindt de PvdA van belang omdat de publieke aandeelhouders, de Staat, en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, er immers voor moeten gaan zorgen dat 51% van de aandelen in publieke handen blijft. Het is van essentieel belang dat deze overheidsaandeelhouders principeafspraken maken over de wijze waarop de overheidspartijen hun aandeelhoudersrol willen invullen. Dergelijke afspraken dienen bijvoorbeeld ook betrekking te hebben op de wijze waarop de aandeelhouders zich onderling opstellen bij de uitgifte

Sylvester

van nieuwe aandelen. Dat vraagt, voordat de vervreemding mogelijk wordt, om overleg en heldere afspraken. Het overleg tussen de aandeelhouders komt nu pas op gang. Het is vreemd dat we niet wachten met afhandeling van dit wetsvoorstel totdat dat is uitgekristalliseerd. Ten tweede: er zijn vraagtekens omdat het wetsvoorstel onuitvoerbaar is. Als ik er de Aanwijzingen voor de regelgeving op nakijk, is de Eerste Kamer niet in het leven geroepen om wetten aan te nemen waarvan op voorhand al bekend is dat ze niet kunnen worden uitgevoerd.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Moet ik de uitspraak zo begrijpen dat het primaat van de besluitvorming over al dan niet vervreemding van aandelen ligt bij de gemeenten Amsterdam en Rotterdam en niet bij het parlement?

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik zei dat ik meen dat de Eerste Kamer in haar afweging ter beoordeling van wetsvoorstellen alle stukken moet hebben om te kunnen beoordelen of een wetsvoorstel uitvoerbaar is. Zoals u weet, is dat uw en mijn taak.

De gemeenten Amsterdam en Rotterdam hebben aangegeven onder geen voorwaarde te zullen meewerken aan een wijziging van de statuten die noodzakelijk is om te vervreemden. Amsterdam heeft hierbij een bijzondere positie. Die gemeente heeft aangegeven haar blocking vote daadwerkelijk te zullen inzetten. De fractie van de PvdA ziet niet in wat het nut en de noodzaak zijn van de behandeling van een ledig wetsvoorstel. Ten derde: er zijn vraagtekens omdat de fractie meent dat in de uitvoerbaarheid van dit wetsvoorstel noch het belangrijkste publieke belang, de mainportfunctie, noch het in overheidshanden houden van een meerderheid van de aandelen op een adequate en effectieve wijze zijn geregeld. Ten vierde: er zijn vraagtekens omdat het afstoten van een minderheidsaandeel in de vorm waarin de regering dit in gedachten heeft, in de praktijk een onomkeerbare stap zal blijken te zijn. Deze stap leidt uiteindelijk tot vervreemding van de meerderheid van de aandelen en daarmee tot volledige verkoop van onze luchthaven. Het is immers van de bedenkers van de vervreemding uiteindelijk niet de bedoeling om halverwege de markt te blijven steken.

De staatssecretaris gaf dat zelf aan in een interview vorig jaar in het Financieel Dagblad. Ik citeer: "Het is een begin en wellicht wordt in de toekomst een meerderheidsbelang verkocht aan private partijen al zal ik dat als staatssecretaris in dit kabinet niet meer meemaken." Ten vijfde: er zijn vraagtekens omdat de fractie van mening is dat er geen valide argumenten zijn om op dit moment onze nationale luchthaven deels in handen van de private sector te leggen.

Waar zijn we mee bezig? Schiphol is een monopolist met strategische, nationale belangen. Schiphol is dus geen gewone luchthaven. Het belangrijkste argument voor vervreemding, het willen investeren, is niet valide en niet houdbaar. Schiphol heeft immers nooit problemen gehad met het vinden van geld voor investeringen. Het heeft een AA-rating en dat betekent een goede toegang tot financieel kapitaal. Dat is nu zo en in de toekomst is dat ook zo. Ook is het aanbod van andere overheden om de minister aan geld te helpen door aandelen-Schiphol over te nemen door hem als grap afgedaan. Investeren lijkt toch niet het belangrijkste

argument. Met de inzet van de blocking vote door de gemeente Amsterdam komt er waarschijnlijk helemaal geen geld.

Dubai, een van Schiphols grootste toekomstige concurrenten, is een staatsbedrijf en andere Europese luchthavens komen terug van privatisering. Zij zien inmiddels in dat de markt in de richting gaat van een oligopolie. Ik refereer aan het rapport van Sequoia van 28 september 2005 dat aantoonde dat de meest actieve kopers het Australische Macquarie en een Spaanse Grupo Ferrovial zijn. De laatste heeft een poging gedaan om BAA over te nemen, hetgeen tot fel verzet leidde van de Britten. Het feit dat Schiphol niet is geprivatiseerd, is iets om trots op te zijn. Dit voorkomt een dergelijke ongewenste overname.

De fractie van de PvdA stelt in dit debat twee onderwerpen centraal: de borging van de publieke belangen en de vervreemding van een minderheid van de aandelen en de samenwerking met de andere aandeelhouders. Ik begin met de borging van de publieke belangen. Wij zijn het met de minister en de staatssecretaris eens dat een goede borging van de publieke belangen op het gebied van milieu, veiligheid, gezondheid, ruimtelijke ordening van essentieel belang is. In verschillende wetten wordt een poging gedaan om hier in te voorzien. Echter, het mainportbelang, het belangrijkste publieke belang, is buiten de overheid om lastig te borgen in wet- en regelgeving. Deze borging is een samenspel tussen de luchthaven, homecarrier KLM en andere luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleiding, slotcoördinator, overheid en bedrijfsleven. Voorziet het wetsvoorstel in artikelen die de borging van het mainportbelang door deze partijen regelt? Zijn er onderliggende afspraken gemaakt met deze partijen en wat houden deze afspraken in? Graag een reactie van de regering op dit punt.

De regering geeft aan, het mainportbelang te kunnen borgen via de introductie van een exploitatievergunning, via de introductie van bevoegdheden aan de minister van Verkeer en Waterstaat tot het geven van aanwijzingen en intrekking van de vergunning (artikel 8.25a en 8.25b), door de introductie van monitoring en toezicht op investeringen en door overdracht van grond onder de luchthaven door NV Luchthaven Schiphol aan de Staat.

De introductie van bevoegdheden aan de minister van Verkeer en Waterstaat tot het geven van aanwijzingen en intrekking van de vergunning is in de praktijk niet te realiseren zonder dat er een enorme schade wordt opgelopen aan de internationale positie en de positie van de luchthaven als mainport. Deze zogenoemde "nucleaire optie" is niet reëel en bovendien, zoals een oud Surinaams spreekwoord stelt, wie geesten oproept moet ze ook kunnen bezweren. In een uiterste geval worden de leden van de raad van commissarissen en de directie, zoals door de staatssecretaris is aangegeven, naar huis gestuurd. Het naar huis sturen van de leden van de raad van commissarissen en de directie is echter in dat geval mosterd na de maaltijd. Het kwaad is dan al geschied. De PvdA is van mening, dat het mainportbelang als publiek belang op een adequatere manier dient te worden geregeld. Het wetsvoorstel is op dit punt onduidelijk en legt niets vast. Het mainportbelang dient continu te worden bewaakt door de verschillende betrokken partijen. De fractie van de PvdA is van mening dat het bewaken van dit mainportbelang niet een primaire taak kan zijn van het management van de luchthaven. Het

Sylvester

gaat om een mainport en niet alleen om een luchthaven. Juist Schiphol komt door zijn ontwikkeling van de laatste decennia steeds meer in de positie van centrum van allerlei economische activiteiten.

De volgende vraag aan de regering is op welke wijze voorzien is in een continue monitoring van de mainport-functie? Welke structuur is daarvoor in het leven geroepen? Is er in deze structuur een onafhankelijke monitorrol weggelegd voor de inbreng van betrokken, zoals de KLM, andere luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleiding, slotcoördinator en het bedrijfsleven? Zijn de te hanteren criteria in overleg met de belangrijkste stakeholders vastgesteld? Het is van essentieel en economisch belang dat zij een onafhankelijk oordeel kunnen inbrengen over de kwaliteit van de luchthavenvoorzieningen. Ik denk aan onderwerpen als het vaststellen van capaciteit en investeringen. Graag een reactie. Wij overwegen om op dit punt een motie in te dienen.

Schiphol wordt geprivatiseerd, maar wat wordt er eigenlijk geprivatiseerd? Het gebied rondom Schiphol is nog volop in ontwikkeling. Het gebied verstedelijkt en daarmee ligt de waarde van de rekenen in de schoot van de toekomst. De PvdA vindt de waarde van Schiphol ook een publiek belang. De vraag dringt zich op of de rekenen met deze privatisering nu bij institutionele beleggers terecht komen en niet bij de Nederlandse samenleving. De belangrijkste inkomsten zijn te verwachten van het vastgoed. De NV Luchthaven Schiphol erkent dit. De fractie van de PvdA vraagt zich af wat er verkeer aan is om Schiphol volledig in publieke handen te laten, juist omdat Schiphol zoveel meer waard kan blijken te zijn, dan dat wij met elkaar op dit moment kunnen bedenken. De derde vraag aan de regering luidt wat er eigenlijk tegen is om Schiphol in publieke handen te houden.

Ik stap over naar de vervreemding en ik wil specifiek spreken over artikel 8.2a. De overheid bezit op zijn minst een meerderheid van het economische en juridische belang in de exploitatie van de luchthaven. De regering sluit na evaluatie over vijf jaar verdere vervreemding niet uit, gezien de brede publieke en politieke zorg. Is de regering bereid, en dat is vraag 4, te bevestigen dat een verdere vervreemding langs het parlement wordt geleid voor behandeling en niet, zoals wordt aangekondigd in de brief van de minister van Financiën inzake deelnemingenbeleid stuk nr. 28165, te informeren bij verdere verkoop van aandelen? Kan de regering bevestigen, dat wat zij meldt in stuk nr. 28074 c, memorie van antwoord, dat voor verdere vervreemding een wetswijziging nodig is en ik citeer: "dat een verdere vervreemding dus slechts kan plaatsvinden met instemming van het parlement."

De overheid bezit ten minste een meerderheid van het economische en juridische belang in de exploitatie van de luchthaven. Dit dient wat onze fractie betreft te worden vastgelegd voor altijd. Immers, en ik citeer uit het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat: "Als de overheid in Schiphol een meerderheidsbelang houdt, is Schiphol beschermd tegen vijandelijke overnames. De publieke belangen rond Schiphol kunnen zonder meerderheidsaandeel niet effectief worden gewaarborgd in wet- en regelgeving. Een meerderheidsaandeel biedt de overheid de mogelijkheid om sneller in te grijpen als een exploitant de mainportpositie van Schiphol

ondermijnt, bijvoorbeeld hoe vooral te streven naar rendement op de korte termijn."

Het behoud van een meerderheid van de aandelen is hiermee van essentieel belang. Hierin voorziet het amendement-Haverkamp.

De volgende vraag bestaat uit een aantal deelvragen. Kan de regering aangeven welke argumenten zij hanteert om niet een meerderheid van het economisch en juridisch belang in de exploitatie van de luchthaven voor altijd bij de overheid te laten? Het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat is zeer duidelijk. Is het juist dat de Staat een koopplicht heeft van de aandelen, mochten de aandeelhouders van het meerderheidsbelang – Amsterdam en Rotterdam – hun aandelen wensen te verkopen? Is het juist dat de regering ervoor zorg draagt dat de Staat als eerste recht heeft tot koop van de aandelen, mochten de aandeelhouders van het minderheidsbelang hun aandelen wensen te verkopen. Ik hoor graag een reactie van de regering.

Dan de blocking vote van de gemeente Amsterdam. Amsterdam is nodig voor de voor vervreemding noodzakelijke statutenwijziging. Tot nog toe staat het licht op rood. De regering heeft recent in reactie op een vraag van de Eerste Kamer aangegeven dat het vermoeden bestaat dat de grootste zorg van de gemeente Amsterdam is dat 51% van de aandelen in overheidshanden blijft. Gezien de opstelling van de gemeenteraad van Amsterdam, er ligt immers een motie, is er echter ook een principiële kant. De gemeente Amsterdam wil deze privatisering van Schiphol gewoon niet. Overigens heeft de andere aandeelhouder, de gemeente Rotterdam, zoals ik al eerder aangaf, aangegeven zich ook te gaan verzetten tegen de privatisering. Uitspraken van raadsleden zeggen op dat punt voldoende. Hoe gaat de regering hierin verder, zo luidt vraag 6? Respecteert zij de instelling van medeoverheden als aandeelhouder die de privatisering kennelijk niet in het belang achten van het bedrijf? Dus "stoppen", zoals de regering heeft aangegeven tijdens het spoeddebat met de Tweede Kamer van 28 maart 2006? Graag een reactie van de regering op dit punt.

Van cruciaal belang vind ik de samenwerking met andere aandeelhouders: Amsterdam 21,8%, en Rotterdam 2,4%. Ondanks herhaaldelijk verzoek heeft de minister geen concept van de aandeelhouders-overeenkomst aan deze Kamer kunnen overleggen. Ik merkte dit reeds in de introductie op. Het zit de PvdA hoog. Deze aandeelhoudersovereenkomst is, om de uitvoerbaarheid van dit wetsvoorstel te kunnen beoordelen en dat is een taak van de Eerste Kamer, voor mijn fractie een harde eis. De regering stelt zelf in de nadere memorie van antwoord aan deze Kamer dat harde afspraken tussen de aandeelhouders om de meerderheid van 51% te behouden een *conditio sine qua non* zijn. De minister heeft de Tweede Kamer toegezegd dat hij haar over de afspraken zal informeren aan de hand van een voorhangprocedure die van toepassing is op de ministeriële regeling. Mijn fractie acht dit niet voldoende. De regering stelt immers zelf dat harde afspraken tussen de aandeelhouders om de meerderheid te behouden een *conditio sine qua non* zijn en de Eerste Kamer heeft de aandeelhoudersovereenkomst nodig om de uitvoerbaarheid te kunnen beoordelen. Kan de regering, en dit is vraag 7, toezeggen dat de aandeelhoudersovereenkomst ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het parlement op

Sylvester

grond van zijn antwoord aan deze Kamer? Wij overwegen een motie op dit punt.

Op uitnodiging van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de gemeente Amsterdam het door haar ingenomen standpunt toegelicht tijdens een vergadering van de commissie op 30 mei jongstleden. Tevens heeft de gemeente Amsterdam aangegeven de aandelen van de Staat te willen kopen zodat vervreemding in de richting van de private markt niet nodig is. In reactie op vragen van de leden Sylvester c.s. van 1 juni jongstleden heeft de regering aangegeven dat een concreet voorstel van de gemeente Amsterdam nog niet is ontvangen. De regering is wel bereid om met de gemeente Amsterdam in overleg te treden. Vraag 8 luidt of er bij de regering in beginsel de bereidheid bestaat om tot een gezamenlijk onderzoek te komen met de andere aandeelhouders naar de mogelijkheid om een onderlinge verschuiving van het aandelenbezit van Schiphol te bewerkstelligen. De regering heeft met de Tweede Kamer afgesproken dat de aandelen deels op de beurs worden verkocht en deels onderhands zullen worden geplaatst. Vraag 9 luidt of bij deze optie van onderhandse plaatsing met de Tweede Kamer expliciet is afgesproken dat deze onderhandse plaatsing niet mag plaatsvinden bij provincies en of gemeenten.

Met deels een beursgang en deels een onderhandse plaatsing bij gemeenten en provincies worden cashen via transparantie en competitie en publiek eigendom in één gang mogelijk. Wat vindt de regering van de mogelijkheid om te cashen en de eigendom publiek te houden? De fractie van de PvdA deelt de visie van de regering niet, dat de Eerste Kamer het wetsvoorstel eerst dient af te ronden alvorens de Staat met de andere aandeelhouders in overleg treedt over het verkoopproces. Immers, de Staat en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam moeten ervoor zorgen dat 51% van de aandelen in handen blijft van de overheid. De fractie van de PvdA blijft derhalve van mening, dat zij de wijze waarop dit gestalte krijgt tussen de aandeelhouders mede dient te beoordelen in het licht van dit wetsvoorstel.

Ten slotte wil ik het met de regering hebben over de statuten van Schiphol na de vervreemding. Deelt de regering de visie, en dat is vraag 10 aan de regering, dat na de vervreemding een van de overheidsaandeelhouders, bij voorkeur de Staat, het belang van het land moet gaan dienen? Is het juist dat de Staat, ook als zij een minderheidspakket verkoopt, de directie niet meer kan ontslaan en geen inspraak meer heeft op het wijzigen van de statuten? Hoe verhoudt zich dat, tot het heenzendrecht van de directie van de Staat? De PvdA is van mening, dat een van de medeaandeelhouders gemandateerd moet worden om namens de medeoverheden op te treden in kwesties waarin zij samen een vetorecht dienen te hebben, namelijk buitenlandse acquisities, grote investeringen, benoeming van de directie, benoeming van de commissarissen, de Staat benoemt één commissaris en de medeoverheid benoemt ook één commissaris. Vraag tien luidt dan ook: wat zijn de gedachten van de regering op dit punt?

Voorzitter. Ik dank u voor uw aandacht. De PvdA wacht de reactie van de regering op de tien gestelde vragen af.

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw Sylvester heeft een zeer interessant betoog gehouden, maar op één punt is het voor mij nog een beetje onduidelijk. Is de PvdA-fractie in deze Kamer nu principieel tegen het vervreem-

den van aandelen? Of richten haar bezwaren zich vooral op het waarborgen van de meerderheid van die publieke aandelen? Dat lijkt mij een kernvraag. Ik heb in haar eerste termijn geen antwoord gekregen op die kernvraag. Misschien kan zij mij nog even helpen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Uiteraard ben ik bereid om u te helpen. Zoals ik heb aangegeven, is de PvdA in zijn algemeenheid niet zo gecharmeerd van de privatisering van natuurlijke en strategische monopolies. U heeft ook uit mijn betoog kunnen opmaken dat de aandeelhouders-overeenkomst en de inhoud en de vorm van die overeenkomst voor de PvdA van buitengewoon belang zijn. Als u kunt steunen dat wij dat nog te zien krijgen voordat dit wetsvoorstel van kracht wordt, kunnen wij met elkaar in gesprek raken.

De heer **Schouw** (D66): Daarmee verschuilt u zich toch een beetje achter een aantal feitelijkheden die ergens anders liggen. Ik moet toch constateren dat ik geen helder antwoord heb gekregen op mijn vraag.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Mijnheer Schouw, mijn antwoord is klip en klaar.

□

De heer **Lemstra** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Wij spelen vandaag een finale. Wij hebben een aantal oefenwedstrijden gespeeld in de afgelopen maanden door als commissie uit de Eerste Kamer veelvuldig te corresponderen met de regering. Ik dank de regering voor alle gegeven antwoorden. Er zijn kritische vragen gesteld, ook door mijn fractie. Vandaag hebben wij dan de eindwedstrijd. Dat is althans mijn intentie. Voor mijn fractie zijn twee majeure punten van belang. Dat is in de eerste plaats het actief aandeelhouderschap van de overheid en met name de vraag hoe dat expliciet wordt gemaakt en hoe dat wordt neergelegd in statuten en eventueel in wetten. Ik kom daar nog op terug. Ik heb voor deze vergadering aan de voorzitter gevraagd goed te vinden dat collega Van de Beeten dat, binnen mijn spreektijd, nog eens toelicht op het punt van het vennootschapsrecht. Ik heb begrepen dat er enige spanning zit tussen de bepaling van het vennootschapsrecht en het BW en een actief aandeelhouderschap, zoals in de Tweede Kamer is verwoord door de regering. Het is verstandig dat dat nog even kort wordt toegelicht. Als u dat goedvindt, voorzitter, ben ik u daar zeer dankbaar voor.

Een tweede majeur punt waar wij tegen aanlopen in dit wetsvoorstel is de transparantie met betrekking tot de kostentoekening uiteindelijk neerdalend in het tarievenbeleid van de luchthaven. Het gaat bij dit alles om de mainport Schiphol en de borging van de publieke belangen die daarbij spelen.

Het is van belang dat het kabinet nog eens uiteenzet waarom men nu een deel van het aandelenpakket op de markt wil zetten, want men hoort allerwegen en men leest allerwegen dat de luchthaven Schiphol momenteel een hoge creditrating heeft en dus een goede toegang tot de kapitaalmarkt, zou je zeggen. Zij kan lenen zonder overheidsgarantie. Zij heeft goede balansverhoudingen en kan dus gewoon goedkoop lenen met de overheid achter zich. Bovendien, zo heb ik begrepen, zijn de salarissen van het management zonder meer markt-

Lemstra

conform te noemen. Met andere woorden, wat kan Schiphol wel als geprivatiseerde luchthaven, wat het nu niet kan of minder goed en dat bovendien in het belang is voor de BV Nederland? Ik krijg daar graag een reactie op van het kabinet. Kan de minister van Financiën of de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat nog eens uitleggen waarom men voor een gedeeltelijke vervreemding van de aandelen kiest, zulks los van afspraken daarover in regeerakkoorden en strategische afspraken? Met andere woorden, wat is de beleidsfilosofie hierachter?

Als wij kijken naar het buitenland – Groot-Brittannië wordt nogal eens aangehaald door de staatssecretaris – zien wij uitspraken van het consortium dat de British Airport Authority overneemt, dat zij waarschijnlijk buitenlandse activiteiten alsnog gaan afstoten en zich gaan concentreren op hun kernactiviteiten, namelijk het exploiteren van luchthavens in het Verenigd Koninkrijk.

Een punt dat steeds weer in de discussie rond dit wetsvoorstel terugkomt, is het gegeven – dat ook door de Raad voor Verkeer en Waterstaat in haar advies is genoemd – dat men de mainportfunctie niet alleen kan waarborgen via wet- en regelgeving, maar dat dit via het aandeelhouderschap zal moeten gebeuren. De regering heeft in de Tweede Kamer enkele keren gezegd niet te willen sturen op actief aandeelhouderschap. De Staat heeft dat tot nog toe ook weinig gedaan. Zal de Staat nu ineens wel een "actieve" aandeelhouder zijn, zo vraagt de CDA-fractie zich af bij dit beleidsvoornemen tot vervreemding van een deel van het aandelenpakket. Wordt bijvoorbeeld in de statuten of in de aandeelhoudersovereenkomst geregeld dat besluiten over fusies, overnames, buitenlandse investeringen, joint-ventures en majeure investeringen aan de aandeelhouders worden voorgelegd? Bij het Havenbedrijf Rotterdam heeft de Staat als minderheidsaandeelhouder per overeenkomst laten vastleggen dat belangrijke besluiten niet zonder goedkeuring van de Staat kunnen worden genomen! Bij Schiphol zouden wij het dan ook net zo moeten doen als bij Rotterdam. Graag daarop een reactie.

In de nadere memorie van antwoord stelt het kabinet op pagina drie: "Wij hechten eraan op te merken dat ook van de Staat mag worden verwacht dat zij een kritische houding heeft ten opzichte van nieuwe investeringen." Het staatsbelang zal vroeg of laat kunnen botsen met het belang van de private aandeelhouders. De vraag is dan hoe met deze mogelijke spanning tussen partijen moet worden omgegaan en of dit niet opnieuw de stelling bevestigt van een actief aandeelhouderschap van de Staat. De minister van Financiën stelt in zijn brief van 17 maart 2006, nr. 15: "Voorzover daarover getwijfeld wordt, wil ik benadrukken dat ook de Staat een lange termijninvesteerder zal zijn, die actief gebruik zal maken van zijn wettelijke en statutaire bevoegdheden. Onderwerpen als corporate governance, bezoldigingsbeleid, winstbestemming en majeure investeringen worden kritisch gevolgd en beoordeeld. De Staat zal zijn stemrecht ten aanzien van aandeelhoudersbesluiten actief aanwenden." Als dat zo wordt beleefd door de Staat, laten wij dit dan ook expliciet vastleggen. Of, nog beter, tevens in de wet vastleggen. Het wijkt namelijk af van de desbetreffende bepaling in het Burgerlijk Wetboek over het structuurregime. Collega Van de Beeten zal dat aan het einde van mijn betoog nog even in een paar zinnen gaan toelichten.

De minister van Financiën laat over de wijze van vervreemding van de aandelen aan de Tweede Kamer weten dat er voldoende interesse bij beleggers lijkt te bestaan om volledige plaatsing van de aandelen bij een beursgang te bewerkstelligen en er ook ruim voldoende private partijen geïnteresseerd lijken te zijn in een onderhandse plaatsing om een competitief proces succesvol te kunnen realiseren. Beide routes kunnen met vertrouwen tegemoet worden gezien, aldus de minister. Prof. Cools bevestigt deze constatering in zijn advies en voegt daaraan nog toe, dat bij een onderhandse plaatsing een hogere opbrengst kan worden verwacht naarmate er meer zeggenschap wordt afgestaan. Is er bereidheid bij de regering om enige substantiële zeggenschap over te dragen aan de minderheidsaandeelhouder, ook al zal dat niet een blokkerende zeggenschap kunnen zijn? Helderheid over de zeggenschapsverhoudingen is voor een afgewogen besluitvorming in deze Kamer gewenst.

Wat verstaat de regering bijvoorbeeld onder een passende invloed op de samenstelling van de raad van commissarissen? Betekent dit bijvoorbeeld dat de minderheidsaandeelhouder een voordrachtsrecht krijgt voor een of meer commissarissen? Ik vraag dat omdat Lufthansa als minderheidsaandeelhouder een commissarisplaats in de luchthaven Frankfurt heeft kunnen verwerven. Is de regering bereid – stel dat de homecarrier KLM/Air France dat ambieert – hierop positief te reageren? Gaarne een reactie van de regering.

De CDA-fractie vraagt zich af of bij een onderhandse plaatsing in de aandeelhouderovereenkomst de afspraak wordt gemaakt dat deze aandelen na ommekomst van de lock-uptermijn eerst aan de Staat ter verkoop worden aangeboden? Is er dan sprake van een aanbiedingsplicht aan de Staat en van die zijde van een aanvaardingsplicht, dat wil zeggen tegen marktconforme voorwaarden? Gaarne een reactie van de regering.

Amsterdam is al een paar keer aan de orde geweest, ook in het voortraject. De CDA-fractie begrijpt uit de brief van de minister van Financiën, nr. Fin2006-0034, dat de gemeente Amsterdam pas inhoudelijk wil reageren nadat de Staat definitief besloten heeft over de vervreemdingswijze. Inmiddels is de nieuwe raad van Amsterdam aangetreden en heeft een sterk signaal afgegeven dat hij niet wenst mee te werken aan een vervreemding van het aandelenkapitaal. Amsterdam heeft zelfs de bereidheid uitgesproken het aandelenpakket van de Staat over te nemen. Voor de vervreemding van een deel van het aandelenpakket van de NVLS, aan niet publiekrechtelijke organisaties, dus aan marktpartijen, is een statutenwijziging nodig en die kan door Amsterdam worden geblokkeerd. De vraag is dus niet of Amsterdam zijn aandelen al dan niet van de hand zal doen, maar of de stad zich als aandeelhouder ook zal verzetten tegen de verkoop van de staatsaandelen. Statutenwijziging kan alleen als vier vijfde van de aandeelhouders daarmee instemt. Hoe gaat de regering om met een eventuele blokkade door Amsterdam?

Wellicht kan de regering ten behoeve van de helderheid van het debat over dit wetsvoorstel nog eens uiteenzetten, dat de opstelling van Amsterdam, zoals eerder genoemd, inzake de vervreemding van aandelen niet van invloed is op de werking van dit wetsvoorstel en dat ook de wijze van vervreemding daarvoor geen relevantie heeft, zoals de regering heeft gesteld in haar nadere memorie van antwoord op pagina acht. Dit

Lemstra

wetsvoorstel gaat immers voornamelijk over de economische regulering op de luchthaven en zegt dus niets over de wijze van vervreemding van de aandelen. Hooguit is dankzij het amendement-Haverkamp in de wet opgenomen dat een meerderheid steeds in overheids-handen zou blijven. Gaarne een reactie van de regering.

Het is de intentie van de regering, blijkens de nadere memorie van antwoord, pagina zeven, om in lijn met de opmerking van prof. Cools een aandeelhouders-overeenkomst te sluiten, voorafgaand aan enige transactie. Deze overeenkomst zal in lijn moeten zijn met de nog op te stellen ministeriële regeling op basis van artikel 8.2a van de wet, die erin voorziet dat de overheid ook in de toekomst een meerderheid van de aandelen behoudt. Belangrijke afspraken over het behoud van het meerderheidsbelang, besluitvorming en samenwerking, looptijd en dergelijke zullen deel uitmaken van deze overeenkomst. Wil de regering nog eens nader ingaan op de vraag wanneer deze aandeelhoudersovereenkomst nodig is?

Ten slotte stellen wij bij dit onderdeel nog de volgende vraag. De regering stelt dat de aviationkant van Schiphol op de locatie Haarlemmermeer gerekend wordt tot de vitale infrastructuur van Nederland; vandaar de voorgestelde regulering in dit wetsvoorstel. Aan de andere kant is de Schipholgroep ook eigenaar, dan wel participant in de luchthavens Rotterdam, Lelystad en Eindhoven. Deze luchthavens vallen echter in het thans voorliggende wetsvoorstel in het non-aviationdeel. De vraag van de CDA-fractie is of de regering deze regulering nu ook van toepassing gaat verklaren op deze luchthavens, temeer nu Lelystad wordt gezien als een belangrijk alternatief voor ontlasting van Schiphol. Gaarne een reactie.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De heer Lemstra en ik delen een grote droom. Als ik die in mijn partij noem, krijg ik altijd de afdeling vogelbescherming op mijn dak, maar die droom is dat het op de lange termijn misschien verstandig zou zijn om Schiphol in zee te plaatsen. Dat vergt een enorme publieke investering. Dat toekomstbeeld waar hij in gespecialiseerd is, komt echter niet voor in het verhaal van de heer Lemstra. De vraag is wel of de structuur waar wij nu naar toe gaan en de beslissingen die wij daarvoor nemen, toekomstbestendig zijn met het oog op mogelijke majeure publieke investeringen die wij zouden moeten doen als wij de luchthaven in zee zouden willen plaatsen. Hoe zeker weet hij dat wij nu niet een verkeerde afslag nemen?

De heer **Lemstra** (CDA): Dat is een uitstekende vraag. Ik heb mij daar niet op geprepareerd, maar ik vind het echt een heel goede vraag. Wij hebben van het kabinet begrepen in het debat in deze Kamer over de nota Ruimte, waar u en ik gepleit hebben voor de longterm-visie, dat dit kabinet garandeert dat de luchthaven Schiphol in de komende 25 à 30 jaar op deze plek kan worden gerund. Wij praten dus over een regeling voor 25 tot 30 jaar. Verder is dankzij het amendement-Haverkamp – u weet waarschijnlijk dat de CDA-fractie in de Eerste Kamer uni sono is opgetrokken met de CDA-fractie in de Tweede Kamer – vastgelegd dat de meerderheid bij de overheid blijft. Met andere woorden, de overheid zou uit ruimtelijkeordeningsperspectief of uit andere overwegingen ooit kunnen besluiten de luchthaven na 30 jaar te verplaatsen. Omdat de overheid een

meerderheidsbelang heeft en dat ook zou moeten houden, ben ik van mening dat dat elkaar niet hoeft te storen. De overheid zal dus niet in problemen komen als men uit overweging van ruimtelijke ordening of infrastructuur zo'n majeur besluit zou moeten nemen. Dat is mijn visie.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): U zegt "niet hoeft te storen", maar het kan dus wel.

De heer **Lemstra** (CDA): Ik denk het niet, als er over 30 jaar een wijs kabinet zit en er wijze aandeelhouders zijn.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het gaat nu om de botsing van langetermijninvesteringen, publieke investeringen, publieke belangen en een belangrijk gedeelte van de aandeelhouders die daar in principe niet in wil investeren en geen rendementsbelang heeft en die gecompenseerd zou willen worden. Wij weten dus niet zeker of wij ons nu niet in de voet schieten voor een proces dat wij op lange termijn zouden willen aangaan.

De heer **Lemstra** (CDA): Dat weet ik ook niet zeker. Ik denk echter dat het heel wel mogelijk is dat deze NV opnieuw van de Staat de mogelijkheid krijgt om het bedrijf voort te zetten in de Noordzee. Dan hebben wij dus geen probleem. Verder zullen de investeringen daartoe altijd van overheidswege moeten worden goedgevonden. De overheid zal daarin meebetalen. Ik denk dus dat dat zolang de overheid meerderheids-aandeelhouder is, geen probleem zal opleveren.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Als wij de geschiedenis van investeringen in publieke infrastructuur in Nederland bekijken, kan er maar één conclusie zijn, namelijk dat bij zulke majeure besluiten de overheid bijna volledig betaalt. Er is namelijk geen marktpartij die het risico zal nemen voor een luchthaven in de Noordzee. Kijk maar naar het Noordzeekanaal en naar alle andere investeringen. De overheid zal daar dus voor moeten opdraaien en een verhouding moeten zien te vinden met de NV Luchthaven Schiphol. Dat maakt dat wij nu, als wij ooit zoiets zouden willen doen, heel voorzichtig moeten zijn om die stap te zetten.

De heer **Lemstra** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Ik moet de heer Van der Lans teleurstellen. Een aantal jaren geleden is er een consortium geweest dat een plan op tafel heeft gelegd om in de Noordzee een grote locatie aan te leggen voor zowel luchtvaart als andere bedrijfsactiviteiten en woningbouw, volledig gefinancierd door het bedrijfsleven. Dat plan is, in mijn ogen helaas, niet doorgeslagen. Met andere woorden, privaat kapitaal is best bereid te investeren in dat soort majeure operaties. Dat zie je ook in het buitenland. Bovendien moeten wij er zo langzamerhand aan wennen dat wij steeds meer toegaan naar pps-vormen. Een voorbeeld is de Amsterdamse Zuidas waarin 60% privaat bedrijfskapitaal is geïnvesteerd. Dat is een belangrijk infrastructuurproject. Met andere woorden, op de lange termijn zie ik heus wel mogelijkheden voor investeringen in de Noordzee. Je moet niet uitsluiten dat het bedrijfsleven dat doet. Alleen, de overheid zal daarbij als meerderheidsaandeelhouder en tevens als reguleerder ruimtelijke ordening, infrastructuur et cetera een flinke vinger in de pap moeten hebben.

Lemstra

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. De heer Lemstra refereert in zijn betoog aan de samenwerking tussen de fracties van het CDA in de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. Hij heeft het erover dat in een amendement is vastgelegd dat 51% van de aandelen in handen van de overheid dienen te blijven. Mijn vraag aan hem is of hij net als de regering, en net als wij overigens, van mening is dat er keiharde afspraken over moeten worden gemaakt dat die aandelen in meerderheid van de overheid blijven. Hij vraagt de regering naar de aandeelhoudersovereenkomst. Graag wil ik dat hij de vraag beantwoordt op welk moment hij de aandeelhoudersovereenkomst wil zien, zodat hij vanuit zijn bevoegdheid kan bepalen of die afspraken wel zo keihard zijn als nodig is.

De heer **Lemstra** (CDA): Die aandeelhoudersovereenkomst wordt interessant als wij overgaan tot vervreemding. Dan moeten er afspraken worden gemaakt in de aandeelhoudersovereenkomst. Daarvoor is nodig dat de gemeente Amsterdam akkoord gaat met het voornemen van de Staat der Nederlanden om een pakket aandelen op de markt te brengen. Wij moeten dat afwachten, maar dan is die aandeelhoudersovereenkomst van buitengewoon groot belang. Die moet daarvoor op tafel komen.

In antwoord op uw eerste vraag wijs ik erop dat wij als fractie niet ten onrechte akkoord zijn met de meerderheidspositie van de overheid ten aanzien van de luchthaven Schiphol. Wij hebben ook niet in het amendement gesteld: gaat u maar volledig privatiseren. Wij hebben zelfs in de Tweede Kamer via dit amendement als het ware het aanvankelijke voornemen van de regering om tot volledige privatisering over te gaan, geblokkeerd. Over blocking votes gesproken. Wij hebben gezegd dat het meerderheidsbelang in overheidshanden moet blijven. Tevens willen wij graag, zoals ik aan het begin van mijn betoog heb gezegd, dat een aantal activiteiten van de meerderheidsaandeelhouder expliciet wordt vastgelegd, zowel in de statuten als zo mogelijk in een wetswijziging. Dat lijkt mij niet gering.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Mijn vraag aan de heer Lemstra is geweest op welk moment hij die harde afspraken wenst te zien. Ik vind dat hij de zaak wel heel gemakkelijk neerlegt bij de gemeente Amsterdam. Het is onze bevoegdheid om met elkaar te spreken over de uitvoerbaarheid van dit wetsvoorstel. Op dit moment kunnen wij die harde afspraken niet inzien en dus niet beoordelen. Hoe kan de heer Lemstra er dan van uitgaan dat die afspraken hard zijn? Is hij ook van mening dat die afspraken op dit moment hier hadden moeten liggen?

De heer **Lemstra** (CDA): Het zou fantastisch zijn geweest als die hier hadden gelegen, maar wij hebben als Tweede en Eerste Kamer eerst ordentelijk dit wetsvoorstel te behandelen. Vervolgens hebben wij als Staat der Nederlanden ordentelijk te onderhandelen met de gemeente Amsterdam. Zo luiden de spelregels. Ik heb dus niet ten onrechte aan de regering gevraagd, nader in te gaan op de vraag wanneer deze aandeelhoudersovereenkomst nodig is en hoe die er uit gaat zien. Ik wacht het antwoord van de regering af.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voorzitter! Ter ondersteuning van collega Lemstra het volgende. Ik had mij wel voorbereid op de vraag van de

heer Van der Lans. Het komt mij voor dat juist in het geval dat de luchthaven te zijner tijd wordt verplaatst naar de Noordzee het van buitengewoon groot belang zal blijken te zijn dat door deze constructie de staat de blote eigendom verkrijgt over de gronden.

De heer **Van Raak** (SP): De heer Lemstra riep uit dat het fantastisch zou zijn geweest als de aandeelhoudersovereenkomst hier vandaag had gelegen. Waarom zou het fantastisch zijn geweest als deze hier had gelegen en wat betekent het voor zijn fractie en speciaal voor hem dat dit nu niet het geval is?

De heer **Lemstra** (CDA): Dat wij dit wetsontwerp ordentelijk kunnen behandelen, wat ook ons voornemen is. Het zou aardig zijn geweest als in er een zekere mate van bekendheid was geweest hoe Amsterdam zich zal opstellen. Dat is niet het geval. De onderhandelingen moeten dus worden voortgezet. Dat zal wel gebeuren, maar óf dat zo is, hoort u straks uit de mond van de minister van Financiën, want die gaat over het staatsdeelnemingenbeleid. Ik wacht zijn antwoord af op die vraag, die ik hem trouwens ook heb gesteld.

Mevrouw de voorzitter. Ik ga nu over op het tweede onderwerp van mijn betoog want anders kom ik echt in de problemen met mijn spreektijd. Mijn tweede onderwerp is het door de overheid als aanstuurder van Schiphol voorkomen van misbruik van marktmacht. In de nieuwe regelgeving worden regels gesteld ten aanzien van de vaststelling door de luchthavenexploitant van de luchthaventarieven en de voorwaarden voor het gebruik van de luchthaven door de gebruikers, te weten de luchtvaartmaatschappijen. Die regels betreffen onder andere de daarbij toe te passen procedures met een consultatie- en informatieplicht.

Wij hebben hierbij nog een aantal vragen. In de eerste plaats, het huidige toezicht ziet op een marginale toetsing door de minister of staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van de voorgestelde tarieven van NVLS. Dat wil zeggen dat de minister of staatssecretaris slechts beziet of Schiphol in redelijkheid tot zijn tarieven heeft kunnen komen. Deze toetsing voldoet niet meer, gelet op de hedendaagse gewijzigde verhoudingen tussen exploitant van de luchthaven en gebruikers van de luchthaven, de toegenomen wereldwijde concurrentie in de luchtvaartsector en een inmiddels in de praktijk geïntroduceerd duaal systeem van verdeling van kosten en opbrengsten. De vraag blijft nu of de thans voorgestelde economische wet- en regelgeving (de wet is de CDA fractie inmiddels bekend, de regelgeving echter niet) voldoende robuust is, zoals het kabinet stelt in de nadere memorie van antwoord (pagina 4, onderaan).

Met het onderhavige wetsvoorstel wordt beoogd enkele publieke belangen te borgen ten aanzien van de luchthaven Schiphol en tegelijkertijd de mainport te faciliteren. Het kabinet is daarbij van mening dat deze publieke belangen met de voorgestelde wet- en regelgeving adequaat zijn geborgd. Daarbij doet het kabinet met enige regelmaat een beroep op het voorgestelde artikel 8.25c Wet Luchtvaart: de mogelijkheid om aanwijzingen te geven bij dreigend wanbeheer of zelfs de mogelijkheid de exploitatievergunning in te trekken. De nieuwe regelgeving heeft met name een preventieve werking, zo stelt het kabinet in de nadere memorie van antwoord (pagina 10). In de memorie van antwoord heeft het kabinet aangegeven dat deze vorm

Lemstra

van toezicht erop gericht is om het zoveel mogelijk aan de samenleving over te laten tot overeenstemming te geraken. Het betreft hier een beperkt aantal regels, toegesneden op het borgen van de publiek belangen, ook wel een light-handedregulering genoemd.

De regering kiest voor een light-handedregulering die is gebaseerd op een dual-tillbenadering waarbij alleen de hoogte van de tarieven, gecombineerd met een aantal capaciteits- en kwantiteitsindicatoren, gereguleerd wordt. Dit in tegenstelling tot de door de regering zo vaak geroemde privatisering in het Verenigd Koninkrijk, waar juist gekozen is voor een zware regulering!

De formele wet die nu in ontwerp ter discussie staat, regelt slechts het kader voor de regulering van Schiphol. De invulling van dit kader is echter terug te vinden in de AMvB exploitatie Schiphol. Die invulling behelst het reguleren van de hoogte van de tarieven voor de consument en de luchtvaartmaatschappijen versus de kwaliteit van de dienstverlening. Dit betekent dat de borging van de publieke belangen feitelijk wordt gereguleerd via deze AMvB. Echter, deze AMvB is niet aan een parlementaire controle onderworpen. Hij is medio 2005 in concept en slechts ter adstructie meegestuurd naar de Tweede Kamer. Die heeft daaraan tot onze verrassing geen aandacht besteed. De CDA-fractie hecht er daarom waarde aan dat deze AMvB toegestuurd wordt aan beide Kamers der Staten-Generaal en acht het noodzakelijk dat in ieder geval de Tweede Kamer zich buigt over de inhoudelijkheid van de AMvB, in feite de kern van de voorgestelde regulering. Gaarne hierop een positieve reactie van het kabinet.

In deze reguleringswetgeving is geen sprake van een efficiëntieprikkel. De infrastructuurmonopolist Schiphol kan alle kosten die hij maakt op het aviationdeel, dus het infrastructuurdeel, doorbelasten aan de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen. Zo is er geen enkele mogelijkheid voor de luchtvaartmaatschappijen noch voor de NMa om de luchthaven te dwingen tot meer efficiency in de operatie. Kostengeoriënteerde tarieven kunnen gebaseerd zijn op verhoudingsgewijs te hoge kosten, hetgeen de concurrentieverhoudingen niet ten goede zal komen. In hoeverre kan de minister c.q. de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in haar toezichthoudende rol ten aanzien van de tarieven hier nog enige invloed op uitoefenen? Of moeten wij ons op dit terrein volledig overlaten aan het mededingingstoezicht ex post van de NMa? Gaarne een reactie. Op welke wijze hebben de gebruikers van de luchthaven op voorhand de mogelijkheid de luchthaven te prikkelen tot kostenefficiëntie, zodat tarieven niet jaarlijks stijgen? Heeft de NMa bijvoorbeeld nog mogelijkheden om Schiphol ex ante te dwingen tot een kostenefficiëntere operatie? Gaarne een reactie.

In 1999 heeft Schiphol het dual-tillprincipe ingevoerd. Daarvoor gold het single-tillprincipe. Met dual till worden activiteiten aangeboden in twee tills: luchthavenactiviteiten en commerciële activiteiten, ook wel genoemd aviation- en non-aviation. De luchthaventarieven worden vervolgens gebaseerd op de kosten en opbrengsten van de till met de luchthavenactiviteiten, dus de infrastructuur. Met dual till ontstond ook het allocatievraagstuk, Welke kosten moeten worden toebedeeld aan de verschillende activiteiten op de luchthaven? Omdat een luchthaven een "meerdienstenonderneming" is waar gerelateerde diensten worden aangeboden die geproduceerd worden met dezelfde

activa, kunnen de kosten op verschillende wijzen worden gealloceerd. Vóór 1999 gold het single-tillprincipe. Luchthaventarieven werden gebaseerd op de gezamenlijke opbrengsten en kosten van alle activiteiten van de luchthaven. Tarieven voor luchtvaartactiviteiten worden dan mede bepaald door opbrengsten uit commerciële activiteiten.

Feitelijk vanaf het moment van de introductie van het dual-tillsysteem tot heden hebben de luchtvaartmaatschappijen stelselmatig bezwaar gemaakt tegen de in hun ogen exorbitante verhogingen van de luchthaventarieven. Procedures tussen de luchthaven en de maatschappijen lopen nog over de jaren 2000, 2001, 2002, 2004, 2005 en 2006! Uit de pers hebben wij vernomen dat binnenkort de rechter zal worden bezocht. Deze procedures bevinden zich dus in verschillende stadia. Tot op heden zijn de bezwaren door de minister of staatssecretaris eenvoudig afgewezen met een beroep op haar mogelijkheid tot slechts marginale toetsing van deze tarieven. Thans ligt de nieuwe wet- en regelgeving voor die met een Besluit exploitatie luchthaven Schiphol uitvoering moet geven aan een nieuw beleid terzake. Het doel van deze nieuwe regulering is de bescherming van de belangen van de luchtvaartmaatschappijen tegen te hoge tarieven en daarmee tevens de bescherming van het publiek. Aan de andere kant ziet de wetgever Schiphol als een normaal bedrijf waar competitief geopereerd moet kunnen worden en een light-handed-regulering volstaat.

Schiphol is echter een niet op zichzelf staand bedrijf, maar heeft een strategische relatie met de homecarrier die eigenaar is van het vervoersnetwerk dat mede het publieke belang dient. Niet moet worden vergeten dat een luchthaven fungeert ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen, dienend als punt van opstap, overstap of aankomst van passagiers. Deze maatschappijen nemen dus diensten af van de luchthaven om te voldoen aan de uit de vervoersovereenkomst voortvloeiende vervoersverplichting. De vraag is nu of de relatie tussen luchthaven en luchtvaartmaatschappijen in de voorgestelde reguleringsvoorstellen voldoende uit de verf komt. Heeft de regering nog een zogenaamd single-tillkosten-systeem overwogen? Zo neen, waarom niet? Gaarne een reactie.

Ik kom hierop, omdat Schiphol niet onder stoelen of banken heeft gestoken zich op de meer winstgevendende commerciële activiteiten te focussen. Hiermee kan een verwijdering ontstaan in de belangen die bijvoorbeeld de homecarrier, KLM/Air France, en Schiphol gezamenlijk hebben, te weten bevordering van de mainport. Een focus op commerciële activiteiten kan leiden tot een afname van de capaciteit voor luchthavenactiviteiten en, met een toenemende vraag naar deze capaciteit, tot congestie en uiteindelijk een rechtvaardiging om de luchtvaarttarieven nog verder te verhogen! In beide gevallen is dit niet in het belang van de consument: minder kwalitatieve vervoersstromen tegen een hogere prijs. Voornoemde situatie zou kunnen worden bevorderd door het huidige dual-tillsysteem waarin de voorgestelde regulering is verpakt. Het risico van de dual till is namelijk dat de luchthavenexploitant de kosten waar mogelijk in de aviation till zal alloceren (alle kosten van deze till kunnen immers worden doorberekend aan de consument!), terwijl de opbrengsten van dezelfde activiteiten gealloceerd zullen worden in de niet gereguleerde non-aviation till! Een simpel voorbeeld is

Lemstra

de reclame op de slurven. Hoe denkt de regering dit risico af te dekken, zo vraagt de fractie zich af.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dit lijkt mij een heel relevant deel van uw betoog. Betreft dit niet precies de kern van het probleem? U spreekt over single till en dual till, maar in feite gaat het over het vermengen van publieke belangen en commerciële belangen. Die raken op een steeds moeilijker traceerbare wijze met elkaar vermengd. U zegt dat wij via publiek en actief aandeelhouderschap de vinger aan de pols blijven houden. In werkelijkheid ontstaat er natuurlijk een bedrijfscultuur en bedrijfslogica waarin deze zaken helemaal vermengd worden en je helemaal niet meer in staat bent de publieke vinger op de wonde plek te leggen. Komt uw hele verhaal er eigenlijk niet op neer dat je óf naar single till terug moet óf de deur naar privatisering niet moet openzetten om de vermenging niet te bevorderen?

De heer **Lemstra** (CDA): In mijn wijze van zien is dat niet het geval. Ik stond op het punt om aan te geven waarvoor ik pleit, maar u onderbrak mij. En dat is uw goed recht, zeker met toestemming van de voorzitter.

Schiphol is natuurlijk een bedrijf en moet als bedrijf worden gerund. Het kan zijn eigen tarieven bepalen. Dat is de ene kant van de zaak. De andere kant is dat die tarieven in onze ogen zeker te maken hebben met de publieke belangen, want wij als consument moeten het allemaal betalen. Over die tarieven wordt al zes jaar gedelibereerd. De rechter gaat zelfs ingeschakeld worden. Wij willen transparantie in het tarievenbeleid. Dat is nu in wezen niet het geval, want de AMvB's zijn niet officieel voorgelegd. Wij vragen de staatssecretaris om de AMvB, met name die over kosten waarop Schiphol zich oriënteert bij het bepalen van de tarieven, straks voor te hangen bij de Kamer, zodat in ieder geval de Tweede Kamer de kans heeft daarop te reflecteren. Zo doende willen wij een schakeling tot stand brengen tussen de private drang van het bedrijf die wij willen respecteren en de publieke borging. Ik kom daar nog op terug.

De heer **Van Raak** (SP): De heer Lemstra merkt terecht op dat alweer zes jaar geleden de discussie begon over het luchtvaarttarievenbeleid. Wij hebben nu voor ons een ongelooflijk ingewikkelde ontwerpwet waarin van alles wordt geregeld, maar ik mag uit de woorden van de heer Lemstra opmaken dat het luchtvaarttarievenbeleid daarin eigenlijk niet voldoende wordt geregeld. Wat is de opvatting van de heer Lemstra over dit aspect van de ontwerpwet die ooit was bedoeld om de luchtvaarttarieven te regelen? Uiteindelijk is dat blijkbaar niet zo goed gelukt.

De heer **Lemstra** (CDA): Er was helemaal niets geregeld. Wij praten vandaag over de economische regulering van de luchthaven. Dat is een forse stap vooruit. Dit soort vrij technische aangelegenheden moet je niet uitvoerig in een wet vastleggen, maar kun je wel bij AMvB regelen. Dat vind ik absoluut geen probleem, maar ik vraag wel om die AMvB voor te leggen en niet onderhands mee te sturen naar de Tweede Kamer waar hij geen onderwerp van beraad is geweest, zodat het een kwestie blijft van Schiphol aan de ene kant en de luchtvaartmaatschappijen aan de andere kant. En uiteindelijk treffen partijen elkaar dan voor de rechter. Ik vraag slechts om het open

te breken en transparant te maken. In de ogen van mijn fractie is dat voldoende.

In het verleden was er dus geen regelgeving buiten de marginale toetsing. De nieuwe wet kan dan ook al snel robuust genoemd worden. Bovendien spreekt de minister nog steeds over een light-handedregulering. Dit veronderstelt een bepaalde vrijheid voor de "monopolist" ten opzichte van de gebruikers van de luchthaven, hetgeen ook blijkt uit artikel 8.25d, lid 7, waarin is gesteld dat Schiphol een vrijwillige bijdrage uit de commerciële opbrengsten mag betrekken bij de vaststelling van het luchthaventarief. Dat is een belangrijke bepaling. Hoe reëel is het om te verwachten dat de exploitant van de luchthaven een vrijwillige bijdrage uit de commerciële opbrengsten voor een verlaging van de tarieven zal toepassen? Gaarne een reactie van het kabinet.

De ervaring met geprivatiseerde luchthavens in het buitenland leert ons dat, mede vanwege tariefregulering ten aanzien van aviation, opbrengstgroei in belangrijke mate gerealiseerd wordt bij de niet-gereguleerde commerciële activiteiten.

Het kabinet steunt de visie van het management van de luchthaven dat een geïntegreerde bedrijfsvoering de voorkeur geniet. Althans het kabinet ziet in ieder geval geen aanleiding voor een verplichte juridische splitsing tussen de aviation- en non-aviationactiviteiten. Het kabinet heeft een weloverwogen keuze gemaakt om de NVLS niet te splitsen in twee afzonderlijke ondernemingen.

In de memorie van antwoord stelt het kabinet: toezicht moet er zo veel zijn als nodig is om de continuïteit van de luchthaven te waarborgen en om te waarborgen dat de luchtvaartmaatschappijen niet geconfronteerd worden met onredelijke of discriminatoire tarieven en voorwaarden. In dit kader is bezien of kan worden volstaan met een toezicht op grond van de Mededingingswet, met name artikel 24 van die wet, luidende: "Het is ondernemingen verboden misbruik te maken van een economische machtspositie."

Het kabinet heeft al eerder (als reactie op het advies van de Raad van State) geconstateerd dat niet volstaan kan worden met de Mededingingswet. Het concludeert namelijk dat artikel 24 van de Mededingingswet onvoldoende aanknopingspunten biedt en niet het juiste instrument is voor een toezicht op de tarieven en voorwaarden van de NVLS. Om die reden heeft het kabinet gekozen voor sectorspecifieke regulering. Toch heeft het kabinet er bewust niet voor gekozen om een zogenoemd price-capsysteem, te weten de maximale tariefruimte, te hanteren, zoals bij sommige beursgenoteerde luchthavens is gebeurd. De vraag van de CDA-fractie na het vorenstaande is nu hoe de regering, in casu de minister van Verkeer en Waterstaat, zal omgaan met de kostenoriëntatie als genoemd in artikel 8.25d, onder lid 3. Zal zij bij de vaststelling van de AMvB's als bedoeld in lid 12 van dit artikel en bij lid 5 van artikel 8.25 onder letter g, bij de toerekening van kosten ook letten op de opbrengsten van het non-aviationdeel of laat zij dit allocatievraagstuk in zijn geheel over aan de vervoerskamer van de NMa? Anders dan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in eerdere debatten in de Tweede Kamer heeft gezegd, zijn deze AMvB's slechts ter info aan de Tweede Kamer gezonden en hebben zij daar dus nimmer deel uitgemaakt van het debat. Wordt de Kamer nog op een of andere manier bij deze AMvB's betrokken?

Lemstra

Voorts vraagt de CDA-fractie of de minister bereid is om erop toe te zien dat de consultatieprocedure, met name de mate en het tijdstip van informatievoorziening door Schiphol, zodanig is ingericht dat wordt gekomen tot een gelijkheid van partijen – de zogenaamde equality of arms – en tot adequate onderhandelingen over de tarieven, teneinde daarmee tot een deugdelijke consultatieprocedure te geraken. Transparantie is de basis voor een goede strategische relatie tussen luchthaven en de belangrijkste gebruikers van die luchthaven. Ik hoor gaarne een positieve reactie van de regering op deze vraagstelling.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De heer Lemstra stelt in zijn betoog dat er een gelijkheid moet komen tussen partijen. Hij heeft een heleboel mooie termen gebruikt, waarvan ik er eentje citeer: equality of arms. Hij vraagt aan de minister of zij bereid is om toe te zien op de consultatieprocedure. Ik vraag mij af of dit op een of andere manier niet goed geborgd en geregeld zou moeten zijn. De heer Lemstra vraagt de regering om hierop toe te zien, maar waar moet het worden geborgd? Waar moet staan dat de partijen een onafhankelijke mening kunnen hebben over de wijze waarop het mainportbelang is geborgd? Ik trek het maar even wat breder. Waar kunnen de partijen terecht als zij het er niet mee eens zijn? Hoe moet dat worden gewogen? Wie bepaalt uiteindelijk?

De heer **Lemstra** (CDA): Die borging zit in de informatievoorziening aan de luchthavenbedrijven. Die informatie moet tijdig worden overgebracht, zodat de luchthavenbedrijven de gelegenheid hebben om erover te discussiëren met de luchthavenexploitant. Dat moet voldoende geregeld zijn. Uiteindelijk bepaalt de exploitant van een bedrijf zijn tarieven. Dat gebeurt in de hele wereld, dus ook in Nederland. De tarieven worden uiteindelijk beoordeeld door de NMa. Als ik spreek over equality of arms, gaat het mij erom dat de luchtvaartmaatschappij op tijd moet worden ingelicht en de relevante informatie krijgt, zodat er een gesprek kan ontstaan tussen de exploitant en de luchthavenbedrijven. Dat schijnt in het verleden onvoldoende, onvolledig of niet goed te zijn gebeurd. Dat willen wij dus graag verbeteren.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De heer Lemstra erkent zelf dat het in het verleden niet op een adequate manier was geregeld. Als de privatisering vorm krijgt, verwacht hij dan dat het wel op een betere manier zal worden geregeld? Zo ja, waarom verwacht hij dat dan?

De heer **Lemstra** (CDA): Er zal door de andere autoriteiten op worden toegezien. Met name de Staat der Nederlanden zal erop toe moeten toezien om dat proces zoveel mogelijk te reguleren, dus de minister samen met de NMa.

Mevrouw de voorzitter, mijn fractie ziet met belangstelling de antwoorden van de regering tegemoet.

□

De heer **Van de Beeten** (CDA): Voorzitter. Collega Lemstra heeft mij gevraagd om het wat saaiere gedeelte van de inbreng van de CDA-fractie voor mijn rekening te nemen, waarschijnlijk omdat hij dat karakterologisch gezien verantwoord acht.

Bij de borging van het publieke belang gaat het om investeringen die bij Schiphol te onderscheiden zijn in aviation, die doorgaans minder renderen, en non-aviation, die doorgaans meer renderen. Daarom is een beslissing over de investeringen van grote betekenis. Het wetsvoorstel biedt daar eigenlijk twee wegen voor. Enerzijds is er de publiekrechtelijke weg, waarbij via de exploitatievergunning voorwaarden kunnen worden gesteld en invloed kan worden uitgeoefend met de aanwijzingsbevoegdheden. Concreet genoemd zijn de aanleg van pieren, terminals, landingsbanen en opstelplaatsen, maar ook bagageafhandeling en dergelijke, dus wezenlijke zaken voor de aviation op Schiphol. Een belangrijk punt daarbij is echter dat volgens het wettelijk criterium sprake moet zijn van dreigend wanbeheer, willen er aanwijzingen kunnen worden gegeven. Dat is een zwaar criterium waarvan de staatssecretaris niet spoedig zal kunnen zeggen dat het aan de orde is. Dat levert dus nogal wat spanningen op als het gaat om datgene wat ook de regering in het belang van de mainportfunctie zegt te willen waarborgen langs juridische weg.

Anderzijds is er de weg van het vennootschapsrecht. Er is gesproken, zowel in de Tweede Kamer als bij de schriftelijke voorbereiding hier, over actief aandeelhouderschap. Nu is dat geen wettelijk begrip, dus het is afhankelijk van de invulling die men daaraan geeft in deze wet respectievelijk in de statuten van de exploitant, thans de NV Luchthaven Schiphol. Uitgangspunt is het bestaande wettelijke systeem, waarin de algemene vergadering van aandeelhouders geen instructiebevoegdheid heeft. De algemene vergadering van aandeelhouders kan niet zeggen: gij zult investeren in landingsbanen. De raad van commissarissen kan dat overigens ook niet. Wel kan in de statuten worden geregeld dat er een goedkeuringsbevoegdheid wordt neergelegd voor de algemene vergadering van aandeelhouders. De vraag is echter hoe ver dit kan gaan. Indien de goedkeuringsbevoegdheid te ver gaat of wordt gestapeld met die van de raad van commissarissen, gaat men zodanig op de stoel van het bestuur zitten dat het te ver gaat. Dat zegt ook de literatuur over dit probleem, waarvoor in de wet zelf geen concrete oplossing te vinden is. Er ligt dus een afgrenzingsprobleem. Dat speelt ook in het geval van buitenlandse deelnemingen door Schiphol en in het algemeen met betrekking tot datgene wat door de regering "belangrijke investeringen" wordt genoemd.

Als wij dan naar de structuurregeling kijken – Schiphol is een structuurvennootschap – zien wij dat de raad van commissarissen goedkeuring moet geven aan investeringen die een kwart van het geplaatste kapitaal plus de reserves te boven gaan. Dat betekent dat als de raad van commissarissen een door het bestuur voorgestelde of door de overheid gewenste investering niet goedkeurt, een dergelijke investering nimmer ter goedkeuring aan de algemene vergadering van aandeelhouders wordt voorgelegd. De raad van commissarissen sluit dan als het ware de deur. Dat lijkt ons een probleem, gelet op datgene wat de regering wenst. Daarnaast is enkele jaren geleden artikel 107a in boek 2 van het Burgerlijk Wetboek neergelegd. Daarin is aangegeven dat de algemene vergadering van aandeelhouders goedkeuring moet geven wanneer het gaat om deelnemingen die eenderde van de activa betreffen van de betrokken vennootschap, in dit geval Schiphol. Wij praten hier dan over een grens

Van de Beeten

van 1,2 mld. Pas als het om deelnemingen boven dit bedrag gaat, komt de algemene vergadering van aandeelhouders aan bod. Voor het overige geldt volgens die wetsbepaling het criterium dat sprake moet zijn van een belangrijke wijziging van de identiteit of aard van de onderneming. De investering waarover wij hier spreken, zullen niet gauw zodanig ingrijpend zijn dat men kan zeggen dat de identiteit van de onderneming aan de orde is. Toch zegt de regering – overigens wat ons betreft terecht – dat zij daar als meerderheidsaandeelhouder invloed op wil blijven uitoefenen. De vraag is dus waar je de grens precies moet leggen en of het voldoende zou zijn om dit in de statuten te doen.

Gelet op wat ik zojuist zei over wat er uit het wettelijk systeem voortvloeit, mag het niet gaan om stapeling en mogen de besluiten ook niet te gedetailleerd worden. De literatuur spreekt dan over besluiten van ingrijpende aard, maar refereert daarbij dan aan de grenzen die in de structuurregeling van artikel 164 van boek 2 worden genoemd. Ik denk dat men ook moet kijken naar artikel 107a, dus naar relatief hoge grenzen. Onze conclusie is dat er voor dat datgene wat de bewindslieden willen – en als er geprivatiseerd moet worden: ook datgene wat de meerderheid van deze Kamer wil – toch een aanzienlijke lagere grens zou moeten worden vastgesteld dan de grenzen die ik zojuist noemde. Als artikel 107a als een afgrenzingsbepaling moet worden gelezen, wat wij vooralsnog doen, kom je toch op zijn minst in een grijze zone terecht. Binnen het bestaande wettelijke systeem kunnen wij er niet mee volstaan om in de statuten een beduidend lagere grens vast te stellen. In deze wet moet er dus een wettelijke grondslag worden vastgelegd om dat te kunnen doen. Er moet dan in zekere zin worden afgeweken van de artikelen 164 en 107a. Belangrijk is dat in deze wet wordt vastgelegd dat met betrekking tot belangrijke besluiten in de statuten kan worden bepaald dat de algemene vergadering van aandeelhouders daaraan goedkeuring moet verlenen, wat ons betreft eventueel zonder de tussenfase van de raad van commissarissen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Het is inderdaad erg saai en ik weet ook niet of ik het helemaal kan volgen. Ik begrijp wel dat de heer Van de Beeten pleit voor een wetswijziging. Klopt dat?

De heer **Van de Beeten** (CDA): Ik vraag of hier geen wettelijke grondslag nodig is. Vooralsnog is mijn mening dat een wettelijke grondslag nodig is in deze wet.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): En dat is dus een wetswijziging, zeg ik maar even in gewone woorden.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Dat mag de heer Van der Lans zo zeggen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Wat betekent dat voor het proces waarin wij nu zitten?

De heer **Van de Beeten** (CDA): Dat betekent dat ik eerst het antwoord van de regering afwacht en dan zal zeggen wat het wat mij betreft zou moeten betekenen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Daar komen wij dus nog op terug.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Zeker.

□

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Deze minister zou ik niet graag te logeren vragen. Voor je het weet, verkoopt hij al je gordijnen en meubilair. Busbedrijf Connexxion moet van de minister worden verkocht, aan beleggers of aan een bank. Vandaag moeten wij een wetsvoorstel aannemen dat het mogelijk maakt om 49% van de aandelen van de luchthaven Schiphol te vervreemden. Misschien spreek ik andere mensen dan de minister, maar ik ben weinig enthousiasme voor zijn plannen tegengekomen. Noch bij burgers, noch bij lokale bestuurders, zelfs niet bij vliegmaatschappijen. De discussie over de liberalisering van Schiphol loopt al vele jaren. De rapporten en beleidsstukken stapelen zich op tot luchtkastelen, maar nog steeds heb ik geen idee waarom ik met dit voorstel zou moeten instemmen. Al studerende werd ik wel geconfronteerd met een stuitend gebrek aan een beleidsvisie op het gebied van strategische infrastructuur zoals Schiphol.

Vandaag willen wij met de minister en de staatssecretaris spreken over de vele open einden die dit wetsvoorstel nog heeft, maar eerst willen wij de vraag aan de orde stellen welke problemen wij met deze wetswijziging gaan oplossen. De discussie begon in 2000 eigenlijk heel simpel. Luchtvaartmaatschappijen beklagden zich dat de tarieven die Schiphol berekende relatief hoog waren en ondoorzichtig tot stand kwamen. Kon dat niet wat transparanter en meer marktconform? Zes jaar later ligt bij deze Kamer een ongelooflijk ingewikkeld en ondoorzichtig voorstel voor. Wij gaan Schiphol verkopen, maar toch niet helemaal. Wij willen aandelen naar de beurs brengen, maar ook onderhands aanbieden. Sommige aandeelhouders willen per se wel en andere per se niet verkopen, maar ondertussen zijn toch de onderhandelingen maar begonnen.

De tarieven voor de luchtvaartactiviteiten landen, parkeren van vliegtuigen en afhandelen van passagiers zijn in deze discussie wel heel erg op de achtergrond geraakt. De luchtvaartmaatschappijen lijken in elk geval spijt te hebben dat zij er ooit over zijn begonnen. Martinair is tegen deze voorstellen, evenals Air France/KLM. Samen met BARIN, de vereniging van luchtvaartondernemingen, stelt KLM dat voorliggende wetswijziging juist niet veel verandert aan het luchthaventariefbeleid, omdat maatschappijen afhankelijk blijven van de monopolist Schiphol, die keuzes maakt die naar hun opvatting haaks staan op het publieke belang. Zijn de minister en de staatssecretaris het met ons eens dat het belangrijkste probleem waarvoor deze wet oorspronkelijk een oplossing moest bieden, eigenlijk niet wordt opgelost? De heer Lemstra leek die bezwaren ook een klein beetje te hebben.

Dan komt natuurlijk de vraag welke problemen dit wetsvoorstel wel oplost. Gerlach Cerfontaine zegt dat hij meer geld nodig heeft, maar is dat wel zo? Heeft de president-directeur van Schiphol zijn eigen jaarverslagen wel goed gelezen? Schiphol kan heel goed de eigen broek ophouden, zo houdt Cerfontaine ons elk jaar weer voor. Misschien wil hij meer geld kunnen lenen? Ook hier zien wij geen problemen. Schiphol heeft nooit problemen gehad met het vinden van geld voor investeringen en in de nabije toekomst zal dit waarschijnlijk ook niet het geval zijn. Een beursnotering is in dit verband overbodig;

Van Raak

weer verwijst ik naar de heer Lemstra. Kunnen de minister en de staatssecretaris ons uitleggen welke problemen wij vandaag wel gaan oplossen? Misschien wil Cerfontaine aandelen verkopen om meer mogelijkheden te hebben voor uitbreiding in het buitenland? Dat is een interessant punt voor discussie. Moeten wij willen dat het bedrijf Schiphol nog meer internationaliseert? Of moeten wij vooral de belangen van de nationale luchthaven Schiphol veiligstellen? Dat lijkt mij niet alleen een aangelegenheid van de heer Cerfontaine, maar een onderwerp van nationale politiek. Op andere terreinen, zoals het Havenbedrijf Rotterdam, wil de rijksoverheid juist meer bemoeienis. Hier wreekt zich het ontbreken van een beleidsvisie van het kabinet. Wat is de mening van de minister en de staatssecretaris over de verhouding tussen de internationale ambities van Schiphol en het nationale belang van de luchthaven?

Een ander argument voor vervreemding van de aandelen van Schiphol zijn de zogenoemde dubbele petten van overheden. Met dit wetsvoorstel willen de minister en de staatssecretaris de verschillende taken van de overheid als regelgever, toezichthouder en aandeelhouder ontvlechten. Dit is opnieuw een interessant onderwerp voor debat, want heeft de overheid niet per definitie dubbele petten? Is het niet typisch voor de overheid dat zij zowel regels maakt als toeziet op de handhaving van die regels? Is het probleem niet juist ontstaan doordat de overheid van bestuurder tot aandeelhouder is geworden? Als er op dit gebied problemen zijn, zo vragen wij deze bewindslieden, waarom wordt dan gekozen voor meer markt en niet voor meer overheid?

Nog een argument voor vervreemding is dat Schiphol op deze manier bedrijfsmatiger zou kunnen opereren. Kunnen de bewindslieden aangeven welke bestuurlijke problemen de NV Luchthaven Schiphol op dit moment ondervindt? Waarom zou Schiphol bedrijfsmatiger kunnen opereren als een minderheid van de aandelen wordt vervreemd? Jaap de Wit, hoogleraar luchtvaart-economie aan de Universiteit van Amsterdam, noemde het in NRC Handelsblad van afgelopen zaterdag letterlijk onzin dat een gedeeltelijke privatisering zou leiden tot een efficiëntere bedrijfsvoering. Als deze Kamer dit wetsvoorstel vandaag goedkeurt, zullen wij volgens hem van de regen in de drup komen. Als Schiphol meer een bedrijf moet worden, waarom gaan we dan niet alle aandelen vervreemden? Als wij besluiten om een meerderheid van de aandelen in overheidshanden te houden, waarom zou Schiphol dan toch bedrijfsmatiger worden? Is hier niet sprake van een tegenstrijdigheid? Wat winnen wij op het gebied van efficiëntie met het volledig in overheidshanden houden van de aandelen?

Ook spreken de bewindslieden van de tucht van de markt, die zou leiden tot een meer efficiënte en klantgerichte benadering. In de Staatscourant van 14 juni stelt Erik van Goor van KLM, die de prachtige functie heeft van corporate legal counsel, dat in voorliggende wet monopolist Schiphol juist onvoldoende wordt gedwongen om kostenefficiënt te werken. Delen de bewindslieden de zorgen van de klant KLM? Kunnen zij een voorbeeld noemen van een liberalisering in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld bus, trein of taxi, die heeft geleid tot meer efficiëntie en meer klantgerichtheid? Waarom zou dat in het geval van Schiphol wel het geval zijn?

Het belangrijkste argument voor vervreemding van aandelen van Schiphol, en dat is op zichzelf niet

verwonderlijk voor een minister van Financiën, is dat de verkoop geld oplevert. Maar hebben we dat geld wel nodig? De minister krijgt mogelijk dit jaar de begroting op orde, waarvoor alvast op voorhand onze felicitaties. Welke gaten waarvan wij nu nog geen weet hebben, zitten er in de schatkist dat een dergelijke verkoop van meubilair gerechtvaardigd is? Wij verkopen pas meubilair als er heel veel schulden zijn, dus moet er een gat zitten in de schatkist. Als wij de aandelen nu verkopen, krijgen wij dan wel genoeg geld? Schiphol is ooit met gemeenschapsmiddelen tot stand gekomen; het lijkt ons geen goed idee om dit tafelzilver tegen schrootprijs te verkopen. De fractie van de PvdA aan de overkant van het Binnenhof heeft in een initiatiefnota haar zorgen uitgesproken dat bij de huidige voorstellen voor verkoop onvoldoende rekening wordt gehouden met de ontwikkelingscapaciteit van de Schipholregio en met de toekomstige waarde van Schiphol als vastgoedlocatie. Delen de minister en de staatssecretaris de zorgen dat de beoogde opbrengst van, zeg, 1 mld. in geen verhouding staat tot de toekomstige waardevermeerdering van Schiphol? Geven wij niet veel weg voor weinig?

Schiphol heeft de goede financiële positie niet te danken aan de inkomsten uit het opstijgen en landen van vliegtuigen. De NV Luchthaven Schiphol is ook een vastgoedfirma en een internationaal opererende grondexploitant. Schiphol zal in de toekomst een belangrijke rol spelen in het economische en ruimtelijke beleid in de Randstad. De Tweede Kamer heeft enigszins dubbelhartig besloten dat in ieder geval een meerderheid van de aandelen in overheidshanden moet blijven. Minderheidsaandeelhouders hebben echter wel degelijk zeggenschap, zeker als zij 49% van de aandelen in handen zouden krijgen en zeker als zij bijvoorbeeld Grupo Ferrovial zouden heten. Jan Ernst de Groot, die de prachtige functie vervult van executive vice-president bij het Corporate Center van KLM, stelt in de Staatscourant van 2 juni dat ook een formele minderheidsprivatisering in de praktijk kan leiden tot bemoeienis van minderheidsaandeelhouders, bijvoorbeeld doordat partijen moeten voldoen aan de code-Tabaksblad. Zijn de minister en de staatssecretaris het eens met de stelling dat ook minderheidsaandeelhouders in de praktijk een belangrijke stem zullen hebben in het beleid van Schiphol? Hoe verhoudt zich deze private stem met de publieke belangen van de nationale luchthaven? Waarom zeggen de bewindslieden overigens dat zij volledige privatisering in de toekomst niet uitsluiten? Daar zijn wij erg benieuwd naar.

Dat brengt ons bij de open einden van dit wetsvoorstel, iets waar de Eerste Kamer naar onze opvatting goed naar moet kijken. Als wij onze goedkeuring geven aan deze wet, waar stemmen wij dan precies mee in? Het veilig stellen van publieke belangen ten aanzien van Schiphol, zo zullen de bewindslieden zeggen. Het zou dan gaan om het borgen van belangen door wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van milieu, veiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening. Het belang van Schiphol als mainport, zo stellen de minister en de staatssecretaris, is echter niet goed in wet- en regelgeving te vatten. De overheid geeft Schiphol daarom een exploitatievergunning en belooft de luchthavencapaciteit, het financiële beheer en het investeringsbeleid goed in de gaten te houden.

Van Raak

Maar wat gebeurt er als Schiphol faalt, bijvoorbeeld als de door de minister en de staatssecretaris zo gewenste bedrijfsmatige aanpak toch blijkt te botsen met de door hen eveneens hooggewaardeerde publieke belangen? Wat kan de overheid in dat geval doen? Boze woorden spreken of boetes opleggen? De raad van commissarissen of de raad van bestuur ontslaan? De exploitatievergunning intrekken? Zijn de bewindslieden het met ons eens dat dit laatste een nogal theoretische maatregel is? Dat deze zogenoemde "nucleaire optie" niet kan worden toegepast zonder buitenproportionele schade en daarom in de praktijk niet zal worden gebruikt? Krijgen wij praktisch dus te maken met een monopolistisch bedrijf dat een publieke taak uitvoert, maar waarover het publiek nauwelijks nog zeggenschap heeft?

Schiphol is een dynamische organisatie, zo laat Cerfontaine niet na te zeggen. Schiphol heeft ambitieuze groeiplannen, maar Schiphol heeft ook te maken met kritische burens. Er zijn hardnekkige problemen, bijvoorbeeld op het gebied van milieuvervuiling en geluidsoverlast, zo is ook te lezen in het rapport "Luid en duidelijk" van de commissie-Eversdijk. Deze commissie constateert ook veel wantrouwen tussen Schiphol en omwonenden, ook met de buurgemeenten. Hoe denken de bewindslieden dat de nog meer bedrijfsmatige aanpak die zij voor Schiphol zien weggelegd, zich verhoudt tot de nu al schier onoplosbare politieke problemen rondom Schiphol?

In het rapport "Opties voor Schipholbeleid" van het Milieu- en Natuurplanbureau blijkt dat heldere politieke keuzes moeten worden gemaakt. Het is niet mogelijk om de mainport Schiphol verder te laten groeien, de geluidsoverlast en veiligheidsrisico's in het binnengebied op niveau te houden én de geluidsoverlast in het buitengebied te verminderen. Zijn de bewindslieden het met ons eens dat Schiphol niet vraagt om een meer bedrijfsmatige, maar juist om een meer politieke aanpak? Zou de overheid zich niet minder en indirect, maar meer en direct met Schiphol moeten bemoeien? Zijn veel van de hardnekkige problemen rondom Schiphol niet juist ontstaan door gebrek aan politieke regie?

Voorzitter: Schuurman

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Een belangrijke taak die wij in deze Kamer hebben, is het beoordelen van de uitvoerbaarheid van wetgeving. Als wij deze wet, die de weg moet vrijmaken voor vervreemding van aandelen, aanmenen, kan die wet dan ook worden uitgevoerd? Mevrouw Sylvester wees daar al op. Daarvoor heeft de minister de medewerking nodig van medeaandeelhouders, zoals Rotterdam en Amsterdam, die in de praktijk een "blocking vote" hebben. De bewindslieden hebben het collegeprogramma van Partij van de Arbeid en GroenLinks in Amsterdam gelezen, waarin staat dat deze gemeente niet zal meewerken aan de liberalisering. Waarom heeft het volgens de minister de staatssecretaris zin dat wij deze wet hier vandaag behandelen?

Wij kunnen ons overigens voorstellen dat de bewindslieden de afgelopen weken wat in verwarring zijn gebracht door het optreden van de Amsterdamse wethouder Lodewijk Asscher. Mijn fractie vond zijn optreden in ieder geval onnavolgbaar. PvdA en GroenLinks in Amsterdam hebben aan hun kiezers beloofd dat zij niet zullen meewerken aan de plannen van de

minister, maar tijdens een bijeenkomst in dit Huis verklaarde Asscher dat hij toch met de minister wilde onderhandelen. En hij ontvouwde daarbij alvast een voorstel, waarbij de gemeente Amsterdam, jawel, de meerderheid van de aandelen in handen zou moeten krijgen.

Het is ons onduidelijk waarom de minister de aandelen Schiphol voor een appel en een ei zou moeten verkopen aan Amsterdam. Wij roepen hem dan ook op om dat vooral niet te doen. Ook snappen wij werkelijk niet waarom Schiphol beter af is als de meerderheid van de aandelen niet in handen is van de rijksoverheid, maar van de gemeente Amsterdam.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dit is een wonderlijk stukje in het betoog van de heer Van Raak. De SP heeft zich namelijk altijd gemanifesteerd als een partij die mordicus tegen privatisering is. Nu krijgt die partij een voorstel, waarvan je de realiteitswaarde misschien kunt betwisten. Op andere punten kan dat bij de SP echter ook wel eens kritiek oproepen. Er komt dus een voorstel van "publicalisering". Dat is het omgekeerde van wat er aan de hand is? Wat doet de heer Van Raak hier? Hij gaat daar vrolijk de draak mee steken. Eigenlijk schiet hij dan zichzelf in de voet. Hij maakt namelijk zichzelf belachelijk.

De heer **Van Raak** (SP): De heer Van der Lans mag mij een voorbeeld noemen van een voorstel van de SP waaraan volgens hem de realiteitswaarde ontbreekt. Dat is volgens mij vooral iets waar de ideeën- en plannenpartij GroenLinks erg sterk in is. Ik doel op plannen lanceren zonder enige realiteitswaarde. Daar neem ik ver afstand van. Het plan van GroenLinks en de Partij van de Arbeid in Amsterdam is slecht. De bedoeling van dat plan is om aandelen die nu in handen zijn van de rijksoverheid, in handen van een gemeente te leggen. Ik zou werkelijk niet weten waarom een gemeente een nationale luchthaven zou moeten bezitten. Speciaal voor de minister merk ik ook op dat wij wel een partij zijn met realiteitszin. Als wij die aandelen al moeten verkopen, waar wij overigens erg op tegen zijn, moet het ook echt gebeuren en niet voor een appel en een ei.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik maak hier nog een laatste opmerking over, want zo belangrijk is dit punt ook weer niet. Kennelijk is het de heer Van Raak ontgaan dat er een partij in het geding is die de aandelen wenst te verkopen, namelijk de Staat, de rijksoverheid. Dat is nu precies de motivering geweest voor de publicalisering die de heer Asscher heeft voorgesteld. Je moet het dus wel in die context zien.

De heer **Van Raak** (SP): Dat is nu weer echt GroenLinks-prietpraat. Ik ga daar direct op in. Wij zien niet waarom een gemeente een nationale luchthaven zou moeten bezitten. In antwoord op de opmerkingen van de heer Van der Lans wil ik een beeld gebruiken: Asscher is als een ruiter hoog te paard die de teugels stevig in handen heeft (dat is de blocking vote). Wat gebeurt er met deze Asscher, dus de Partij van de Arbeid en GroenLinks in Amsterdam? Zij springen van het paard, hollen vervolgens achter het paard aan en roepen tegen deze Kamer: houd het paard tegen, houd het tegen! Ik vraag mij af waarom GroenLinks en de Partij van de Arbeid in Amsterdam ooit van het paard zijn gespron-

Van Raak

gen. Is dit het nieuwe links liberale bestuur dat GroenLinks voor ogen staat?

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Dit is een geweldig indrukwekkende metafoor, maar die klopt van geen kanten. Wie is het paard, wie zijn de ruiters? Je kunt het zo wel voorstellen, maar zo is het in werkelijkheid niet. De minister en de staatssecretaris zitten op het paard en zij zijn degenen die ervan af springen. Wat doet de heer Asscher? Hij probeert erop te springen. Dat is het enige wat er aan de orde is. Ik begrijp dan ook echt niet waarom de heer Van Raak er zo'n komedie van moet maken.

De heer **Van Raak** (SP): De heer Van der Lans heeft toch niet goed begrepen wat er aan de hand is. Wij moeten toch constateren dat Amsterdam een blocking vote heeft. De Partij van de Arbeid en GroenLinks in Amsterdam kunnen dus gewoon doen wat zij aan alle Amsterdammers beloofd hebben: zij zullen niet instemmen met deze wet. Daarvoor hebben zij het middel van de blocking vote. In plaats van te zeggen dat zij daarvan gebruik gaan maken...

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Wie zegt dat zij daar geen gebruik van maken?

De heer **Van Raak** (SP): Waarom dan dat theater, die hele poespas, dat hele gedoe? Waarom komt Asscher dan met rare plannen die toch niet uitgevoerd zullen worden? Waarom? Waarom wordt er niet gewoon gezegd "wij hebben een blocking vote", klaar? Waarom dus dat hele gedoe? Ik kan het natuurlijk niet aan de minister of de staatssecretaris vragen, maar wel aan de heer Van der Lans en mevrouw Sylvester: waarom deze idiotie, waarom dit gedoe?

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik maak hierover nog een laatste opmerking en dan moeten wij er echt over ophouden. Het gaat alleen om het gebaar. Kennelijk heeft de heer Van Raak geen enkel vertrouwen in de gemeentelijke overheden. Het gaat om de essentie dat er een overheid opstaat die zegt: ik wil wel het publieke belang behartigen, als een andere overheid dat niet doet.

De heer **Van Raak** (SP): Je zegt dan toch gewoon "nee"?

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Waarom zou je de aandelen niet overnemen?

De heer **Van Raak** (SP): Omdat het idioot is dat een gemeente een nationale luchthaven bezit!

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Waarom zou dat zo idioot zijn? Wie heeft de luchthaven opgericht? Is dat de rijksoverheid geweest?

De heer **Van Raak** (SP): Het lijkt mij niet zo'n goed idee dat...

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik vertrouw een gemeentelijke overheid en u kennelijk helemaal niet.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik wil de heer Van Raak adviseren om zich te beheersen en zijn betoog te

vervolgen en om datgene wat de gemeente Amsterdam van plan is te doen even aan die gemeente over te laten. Ik adviseer hem om daarover verder niet te speculeren.

De heer **Van Raak** (SP): In antwoord op de opmerkingen van de heer Van der Lans zeg ik dat Schiphol een nationale luchthaven is met een mainportfunctie. Het is niet logisch om de aandelen daarvan in handen van een gemeenteraad te leggen. De heer Van der Lans kan toch niet menen dat dit bestuurlijk logisch is?

Vervolgens moet de heer Van der Lans niet zeggen dat ik geen vertrouwen heb in lokale overheden. Ik heb juist heel veel vertrouwen in lokale overheden, maar niet in de Partij van de Arbeid en GroenLinks in Amsterdam.

Voorzitter. Intussen hebben zich meer gegadigden gemeld, zoals de provincie Noord-Holland en de gemeente Rotterdam. Ook dat juichen wij niet toe. De nationale luchthaven lijkt ons toch echt een zaak van de nationale politiek. Kan de minister ons toezeggen dat de meerderheid van de aandelen Schiphol in de toekomst niet terecht zal komen bij provincies en gemeenten?

Meermalen hebben fracties in deze Kamer aangedrongen op inzicht in een aandeelhoudersovereenkomst, waarin duidelijk wordt welke afspraken worden gemaakt met andere aandeelhouders. Mevrouw Sylvester wees er al op. De heer Lemstra zou het fantastisch vinden. Dat inzicht hebben wij echter niet gekregen. Er lijkt hierbij sprake van een kip-en-eisituatie. De minister wil pas spreken over een aandeelhoudersovereenkomst als deze wet door deze Kamer is, maar mijn fractie en andere fracties achten inzicht in die overeenkomst onontbeerlijk om tot een goed oordeel te kunnen komen. Zijn de bewindslieden alsnog bereid om ons vandaag een concept van de aandeelhoudersovereenkomst voor te leggen? De dag duurt nog lang.

Besturen is niet hetzelfde als ondernemen. En ondernemen is niet hetzelfde als verkopen. Deze constateringen zullen de minister wellicht choqueren, maar dat moet dan maar eens gebeuren. Wat wil de minister allemaal nog meer verkopen? Heeft hij al gegadigden gevonden om onze wegen of de kanalen te kopen?

De discussie met deze minister en deze staatssecretaris over strategische infrastructuur heeft zich toch wel erg verengd tot de centen en tot de korte termijn. Als het meubilair is verkocht, wie kunnen ons dan nog verzekeren van een zitplaats? Vandaag moeten wij formeel onze goedkeuring geven aan een aantal publieke waarborgen, maar wij openen daarmee de weg voor gedeeltelijke privatisering, een onderwerp dat een eigen debat verdient.

Wij voelen vandaag een beetje de schaduw van het verleden over ons hangen. Liberalisering van publieke diensten is lange tijd een geloofsartikel geweest, waarover wij hier in Den Haag niet konden discussiëren. Ondertussen hebben wij meer ervaring opgedaan met liberalisering, ook in het vervoer, en moet ook deze bewindslieden duidelijk zijn geworden dat de beloften van lagere kosten, minder bureaucratie, meer innovatie en betere service in veel gevallen illusies zijn gebleken. De politiek van liberalisering van publieke diensten werd geformuleerd ten tijde van Paars I. Tien jaar later is dit beleid toe aan een serieuze evaluatie, zeker in het transport en vervoer.

Dit wetsvoorstel is naar onze opvatting daarom een gelegenheidsvoorstel. Mijn fractie wil een open debat

Van Raak

over de ervaringen met de politiek van liberalisering in bijvoorbeeld het vervoer, alsook over de politieke keuzes, de beleidsvisie, die ten grondslag liggen aan de voorgestelde liberalisering van Schiphol. Die discussies moeten eerst worden gevoerd, voordat wij kunnen instemmen met dit wetsvoorstel.

□

De heer **Schouw** (D66): Mijnheer de voorzitter. Dit wetsvoorstel heeft in Nederland gedurende zeer lange tijd de aandacht van zeer velen. Het gaat immers over zeer veel, maar het gaat vooral over de toekomst van de nationale luchthaven Schiphol. Kort geleden werden daarvan de jaarcijfers gepubliceerd. Daaruit blijkt dat het bedrijf tot de best renderende en best geleide luchthavens in Europa behoort.

In de afgelopen maanden hebben de fracties van D66 en de OSF geworsteld met dit wetsvoorstel. Daarbij speelden voortdurend twee kernvragen een rol. De ene vraag is welk probleem er nu eigenlijk met de privatisering opgelost moet worden. Deze vraag hebben al veel sprekers voor mij gesteld. De andere vraag is of economische regulering van Schiphol ook zonder beursgang mogelijk is. Ik zal deze twee hoofdvragen vervolgens langslopen.

De eerste vraag is welk probleem er moet worden opgelost met de gedeeltelijke privatisering. Ik kan niet anders constateren dan dat de afgelopen jaren een complete waaier van problemen is langsgelopen die overtuigend zouden moeten aantonen dat privatisering toch echt dringen nodig zou zijn. Laat ik er eens enkele noemen: Schiphol zou vreemd kapitaal nodig hebben en zo een betere toegang tot de kapitaalmarkt krijgen. "Onzin", zeggen mensen die meer verstand hebben van geld dan van de politiek. Juist omdat de Staat nu aandeelhouder is, zijn de kosten van het aantrekken van vreemd kapitaal laag. Schiphol heeft succesvolle obligaties genoteerd aan de beurzen van Amsterdam en Londen. De kosten van kapitaal zullen na vervreemding van aandelen alleen maar toenemen.

Een ander argument dat naar voren is gebracht, is dat Schiphol moet groeien; internationale expansie. Groei is mooi en daar zijn onze fracties dan ook dikwijls voor. Het denken in groei, ontslaat de overheid echter niet van het stellen van de waaromvraag. Waarom moet Schiphol in het buitenland terminals bouwen en beheren? Dit is een nogal essentiële vraag waar tot nu toe geen overtuigende antwoorden op zijn gegeven. Daarbij komt dat Schiphol nu al groeit en dat prima kan blijven doen als overheids-NV.

Bovendien is de meerderheid van de luchthavens in de wereld, vooral die in de Verenigde Staten, in overheids-handen. Het is slechts eenmaal gesuggereerd dat staatseigendom van de Nederlandse luchthaven een nadeel is voor groei. Onlangs konden wij nog uit perspublicaties lezen dat Schiphol succesvol is in China. Kennelijk is het staatseigendom geen belemmering.

Dat Schiphol "mee moet met de markt om niet achterop te raken bij de concurrenten" is dus niet overtuigend naar de opvatting van onze fracties. De markt van passagiers ontstaat door luchtvaartmaatschappijen en niet door luchthavens alleen. Of er internationaal geconcurrereerd kan worden, hangt vooral af van het antwoord op de vraag of het Nederlandse Schiphol voldoende capaciteit voor het landen, afhandelen en

starten van vliegtuigen kan bouwen tegen aanvaardbare tarieven. Daarop zou de strategie gericht moeten zijn. Dat is een intensieve strategie die garandeert dat de mainport de groei aan zal kunnen én die bijdraagt aan de welvaart van Nederland. Daar is Schiphol, gezien de vele internationale prijzen die het jaar in jaar uit wint voor efficiency, comfort, veiligheid, et cetera, heel goed in gebleken. Het is het beste bewijs dat ook een overheids-NV kennelijk prima als marktpartij kan werken.

Een ander argument is dat vervreemding van aandelen geld zou opleveren. Ik hoop, eerlijk gezegd, niet dat de regering dit als een hoofdargument ziet. Immers, tafelzilver kan je maar één keer verkopen en dat is slechts goed voor kortstondig geluk.

Voorzitter. Het debat over elementen uit dit wetsvoorstel duurt nu al een kleine tien jaar. Dat is tamelijk lang. De voornaamste reden hiervoor is niet dat het parlement geen knopen durft door te hakken, nee, onze opvatting is dat het vooral komt door het ontbreken van overtuigende argumenten die de noodzaak van vervreemding van aandelen aangeven. Het komt ook doordat het om onze enige nationale luchthaven gaat; het gaat om strategische infrastructuur. Die is vergelijkbaar met die van de Rotterdamse haven waarin, heel wonderlijk, de Staat juist aandelen neem in plaats van verkoopt! Kortom, wij zien nog steeds geen overtuigende argumenten waarom tot privatisering dan wel vervreemding van de aandelen moet worden overgegaan.

Voordat ik aan mijn tweede punt toekom, ga ik kort in op de manier waarop onze fracties aankijken tegen de mainportfunctie van Schiphol en de rol en de functie die de NV Luchthaven Schiphol heeft. In deze Kamer hebben wij meermalen gesproken over de ruimtelijk-economische investeringen in ons land. Voortdurend kwam daarbij de positie van de luchthaven aan de orde. Op voorstel van mijn CDA-collega de heer Lemstra is hier een Kamerbrede motie aangenomen over de toekomstige investeringsagenda van het land, waarin prominent ook de positie van Schiphol aan de orde is gesteld.

Vervolgens heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in een debat over de Nota ruimte gezegd dat er op termijn goed gekeken moet worden naar de huidige ligging van de locatie-Schiphol. Nog recenter, begin juni, heeft het Milieu- en Natuurplanbureau een studierapport uitgebracht met de conclusie dat het onmogelijk is om de mainport Schiphol verder te laten groeien met gelijktijdige blootstelling van vliegtuiggeluid aan de verschillende bevolkingsgroepen die daar wonen.

Handhaving van de geluidsoverlast en risico's op het huidige niveau en verdere groei gaan slecht samen. De overheid zal keuzes moeten maken. Zou niet juist de strategische infrastructuur van de NV Schiphol in handen van de overheid moeten blijven?

Het Schipholdossier is complex en onze nationale luchthaven kent vele stakeholders. Het is naar onze opvatting een illusie om te denken in een zuivere scheiding tussen onderneming en overheid. Er zijn vele grijstinten, zoals de bekostiging en uitvoering van geluidsisolatie en de rol van Rijkswaterstaat, de inrichting van ontwikkelingslocaties voor kantoren in het gebied tussen Amsterdam en Haarlemmermeer, de coördinatie van de distributie van de bloemenveiling Aalsmeer en het vrachtvervoer vanaf en naar Schiphol. En niet te vergeten de minister van Justitie die verantwoordelijk is voor de uitvoering van beveiligingstaken

Schouw

door de luchthaven. Is het kabinet het met ons eens dat een zuivere scheiding tussen de onderneming en de overheid vooral een theoretisch verschil is en in de praktijk weinig houdbaar blijkt? Bij de keuzes die bij Schiphol dagelijks aan de orde zijn, is de directie van NVLS onder toezicht van de raad van commissarissen betrokken en bij grote beslissingen komen de aandeelhouders in beeld. Als die directie moet gaan werken met de hete adem in de nek van beleggers die een totaal andere agenda hebben, namelijk winstdoelstellingen, is er een grote kans dat het in die vele relaties stroef gaat lopen en zelfs mis gaat. De discrepantie tussen ondernemingsbelang en winstdoelstellingen is, ironisch genoeg, precies de reden waarom steeds meer bedrijven de beurs willen verlaten.

Onze fracties willen gelet op de cruciale rol die een directie moet spelen niet experimenteren met het aandeelhoudersactivisme van beleggers of speculanten. Die hebben immers weinig op met het te voeren overheidsbeleid, maar zijn wel een geduchte tegenstander in de verdere ontwikkeling van de mainport als het directe rendement voor henzelf en hun aandeelhouders niet aantoonbaar is. De fracties van D66 en de OSF willen daarmee niet experimenteren en zeker niet als er veiligheid en security-aspecten mee gemoeid zijn. In onze visie is het in eigendom houden van alle aandelen door de huidige aandeelhouders de beste beschermingsconstructie tegen deze ongewenste ontwikkeling. Er is sprake van een beschermwal tegen aandeelhoudersactivisme, zeker omdat de toekomst van Schiphol op dit moment op veel onderdelen onuitgewerkt is.

Hiermee kom ik op een tweede zienswijze van onze fracties. Wij zijn van mening dat een majeure organisatie die zo in het hart ligt van de publieke zaak gediend is bij een effectieve strategische rol van de overheid als complement van wet- en regelgeving. Dat is dan ook precies de reden waarom in de Verenigde Staten, uitgerekend het land van de vrije markt, de luchthavens in overheidshanden zijn.

Ten derde onderschat het kabinet in onze ogen de effecten op de governance, de bestuurbaarheid, van de beursonderneming die zou ontstaan. In overleg met de Tweede Kamer zijn vele varianten van aandelenverkoop inmiddels de revue gepasseerd. Vanuit de bezorgdheid van enkele fracties is gezocht naar de kwadratuur van de cirkel: zowel overheidssturing op de mainport op lange termijn en óók willen genieten van de vermeende voordelen van markt. Het lijkt op een variant van meel in de mond houden en toch blazen.

Met een soort "tangverlossing" is de Tweede Kamer ten langen leste bevallen van een voorstel dat niemand in zijn stoutste dromen kon vermoeden: deels beursgang, deels onderhandse plaatsing, maar met behoud van de meerderheid van de aandelen door de verschillende overheden. Voor het uitvoeren van de zeggenschap van die verschillende overheden zou er een regeling komen waarmee de overheidsaandeelhouders invulling geven aan de continuïteit van de mainport. Die is er nog niet en daarmee is het onmogelijk om te beoordelen of die meerderheid wel tot een slagvaardige besluitvorming in staat is.

In termen van uitvoerbaarheid van deze wet, herkenbare overheidssturing, hebben wij de grootst mogelijke moeite met de voorgestelde constructie rondom de verdeling van aandelen. In het kort komen er straks vier typen aandeelhouders. De gemeente Amsterdam, die

niets voelt voor dit wetsvoorstel en het beleid van de NVLS wil sturen via een actief aandeelhouderschap. Daarnaast de Nederlandse overheid, die aandelen blijft houden, maar keihard van mening is dat je een onderneming niet stuurt via het aandeelhouderschap. Dan de particuliere beleggers, die gefocust zijn op winstdoelstellingen en bewezen hebben een grillig, en daarmee onvoorspelbaar, aan- en verkoop gedrag te hebben. Als vierde zijn er de institutionele beleggers waarvan de indruk wordt gewekt dat zij gericht zijn op langetermijninvesteringen. Hun eisen ten aanzien van financieel rendement doen er echter blijkbaar even minder toe. Kortom: verschillende aandeelhouders met evenzoveel uiteenlopende belangen. De een wil kortetermijnwinst, de ander langetermijnwinst. De een wil grip op de binnenlandse ontwikkelingen en het verzekeren van de hubfunctie, de ander wil overnames in het buitenland. Het hybride karakter van deze partiële privatisering maakt aandeelhoudersvergaderingen, en daarmee de sturing op de organisatie, tot een Poolse landdag. Wij denken dus dat een gedeeltelijke verkoop van aandelen aan niet-overheden onverstandig is.

In dit verband wil ik opmerken dat de gedachte achter de nota Deelnemingen van de Staat naar de mening van onze fracties aan herijking toe is. Hiervoor heb ik drie redenen. Ten eerste de erkende samenloop van belangen die de Staat heeft bij de andere mainport, de Tweede Maasvlakte. Ten tweede de wijziging van de wetbepaling voor de structuurvennootschap in het Burgerlijk Wetboek waardoor aandeelhouders sinds 1 oktober 2005 een sterkere positie hebben gekregen. Ten derde de pleidooien van onder andere de Raad van Verkeer en Waterstaat over een actief aandeelhouderschap van de overheid. Is het kabinet het eens met onze fracties dat deze nota aan herijking toe is?

Naar onze opvatting is in het vervreemdingsdebat het punt dat het in overheidshanden houden van de aandelen ook op een andere manier een publiek belang vertegenwoordigt onderbelicht. Het gaat om het belang speculatie en het verzilveren van met zorg en met publiek geld opgebouwde bedrijven die een erkende publieke taak uitoefenen te voorkomen. Waarom eenmalig een aandeelhouderswaarde verzilveren en vervolgens aan buitenlandse beleggers de kans gunnen om het veelvoudige eruit te halen zonder zelf veel te investeren? Op deze manier wordt geld onttrokken aan de publieke zaak en dat is nergens voor nodig.

Ik kom nu bij mijn tweede hoofdvraag. Kan economische regulering ook zonder beursgang? Veel van dit wetsvoorstel gaat over het inrichten van een stelsel van economische regulering van de activiteiten van de NVLS. Kort gezegd, een beter systeem van tarieventoezicht. Al eerder werden door de wetgever andere sectoren van publiek belang gereguleerd, maar dit was bij de luchthaven nagelaten. Dat was een doorn in het oog van veel gebruikers, met name van de KLM. De opmaat voor dit wetsvoorstel is om hiervoor een ander systeem neer te leggen met meer transparantie bij het totstandkomen van de tarieven en toetsing door de toezichthouder de NMa in plaats van het belanghebbende departement.

In beginsel hebben onze fracties geen bezwaar tegen deze aspecten van dit wetsvoorstel. Echter, tijdens de parlementaire behandeling en in het wetsontwerp is de invoering hiervan politiek gekoppeld aan het voortnemen tot vervreemding van aandelen en dat laatste vinden wij niet verstandig. Deze koppeling is versterkt door

Schouw

aanname van het amendement-Haverkamp waardoor artikel 8.2a werd toegevoegd. Verder is naar mijn mening de koppeling versterkt onder invloed van het debat waarin het kabinet werd uitgedaagd door enkele leden van de Tweede Kamer. Deelt het kabinet de opvatting dat strikt genomen het wetsontwerp ook zonder besluit tot vervreemding van aandelen kan worden aangenomen en ingevoerd en daarmee een nuttig doel dient? Is het kabinet bereid om de economische regulering en het privatiseren of het vervreemden van overheidsaandelen los van elkaar te zien? Ook wil ik nog aandacht besteden aan die andere aandeelhouder, de gemeente Amsterdam. Op 30 mei heeft het gemeentebestuur tegenover ons verklaard dat zij niet zal meewerken aan welke vorm van vervreemding van aandelen dan ook. Statutair heeft zij die bevoegdheid. Naar de mening van onze fracties zou het niet passend zijn om binnen het regime van het vennootschapsrecht een medeaandeelhouder te dwingen om mee te werken aan een besluit dat die aandeelhouder niet in zijn belang acht. Aandelen van de Staat zijn niet van een hogere orde dan die van de gemeente Amsterdam. Dat is de consequentie van de privatisering uit 1958 van deze activiteit van het gemeentelijke havenbedrijf Amsterdam. De vennootschapsstructuur is leidend. Wat is de opvatting van het kabinet in dezen en hoe ziet het kabinet het vervolg voor zich als Amsterdam volhardt in haar standpunt? Gaat het kabinet op zoek naar juridische mogelijkheden om buiten Amsterdam om toch aandelen te vervreemden? Zal het kabinet de NVLS verbieden om naar juridische mogelijkheden te zoeken? Ook wil ik graag weten wanneer het kabinet de in de wet aangekondigde regeling verwacht conform artikel 8.2a, lid 2, waarin de overheidsaandeelhouders zicht geven op hun gezamenlijke invulling van hun aandeelhouderschap. Moet ik de wetstekst zo uitleggen dat het bestaan van zo'n regeling en de overeenstemming daarover, randvoorwaardelijk zijn voor het vervreemden van aandelen?

Concluderend is onze opvatting:

- dat het wetsvoorstel verstandige maatregelen omvat die de economische regulering rondom de luchthaven Schiphol verbeteren;
- dat er geen dringende economische overwegingen zijn om tot privatisering van overheidsaandelen over te gaan;
- dat onze fracties oog hebben voor de twee gezichten van de NVLS, namelijk het hebben van "een zaak" en het uitoefenen van een "publieke taak";
- dat naar onze mening een effectieve uitvoerbaarheid van deze wet niet goed mogelijk is vanwege een experiment met vier typen aandeelhouders;
- dat het wetsvoorstel de deur openzet voor speculanten en raiders en dat de onderneming beschermd moet worden tegen dit soort of financieel gewin uitziend aandeelhoudersactivisme;
- dat daarom de overheid de exploitant van de luchthaven moet blijven;
- en dat dit eenvoudig te realiseren is door het buiten werking stellen van vijf woorden in het wetsvoorstel, namelijk de woorden "ten minste een meerderheid van" in artikel 8.2a, lid 1.

Ik wacht de antwoorden en de reactie van de regering af. Afhankelijk daarvan zal ik mogelijk de Kamer een uitspraak vragen die de economische regulering loskoppelt van het vervreemden van aandelen en de vijf woorden in het door mij genoemde artikel buiten werking stellen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): U wilt de Kamer om duidelijkheid vragen. Wat bedoelt u hier concreet mee? Wilt u dat het debat geschorst wordt of moet er een stemming plaatsvinden? Ik hoor graag een reactie na dit overigens zeer heldere betoog.

De heer **Schouw** (D66): Voor de laatste opmerking veel dank. Ik heb deze vraag verwacht en daarom heb ik deze formulering gebruikt. Wij hebben vandaag een geweldig lange dag voor de boeg en er zijn interessante varianten te bedenken rondom het buiten werking stellen van de vijf woorden. In de loop van de dag kunnen wij met elkaar bespreken wat de meest effectieve manier is om dit te doen.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De heer Schouw moet mij even helpen. Ik wil graag de dag al nadenkend doorkomen, maar dan moet hij meer munitie leveren. Wij hebben te maken met een wetsvoorstel waarin die vijf woorden staan. Verder hebben wij te maken met het feit dat wij niet de bevoegdheid hebben om die vijf woorden te schrappen. Gaat de heer Schouw aan een motie werken waarin dat onderscheid gemaakt wordt en hoe verhoudt zich dat dan tot de wet?

De heer **Schouw** (D66): Wij hebben geen recht op amendement en dat is jammer. Er zijn echter vele varianten die uiteenlopen van toezeggingen van het kabinet tot en met het vragen om een novelle. Het hangt ervan af wat wij allen wijs vinden. Het hangt ook af van de reactie van de regering.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): De heer Schouw geeft aan dat er een rijk palet aan mogelijkheden is. Ik nodig hem uit om een aantal mogelijkheden met ons te delen, zodat wij daarover onze gedachten kunnen laten gaan.

De **Schouw** (D66): Mijn intentie is alleen maar om veel met u in de loop van deze dag te delen.



De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer het woord mede namens de ChristenUnie. Misschien kunnen wij met de heer Schouw een afspraak maken voor het uitwisselen van gegevens.

Het belang van Schiphol als mainport is groot. De overheid – het Rijk en de gemeenten Amsterdam en Rotterdam – bezit nu een meerderheid van het economisch en juridisch belang in de exploitatie van de luchthaven. Uit het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat blijkt dat als de overheid in Schiphol een meerderheidsbelang houdt, Schiphol beschermd is tegen vijandelijke overnames. De publieke belangen rond Schiphol kunnen zonder meerderheidsaandeel niet effectief worden gewaarborgd in wet- en regelgeving. Een meerderheidsaandeel biedt de overheid de mogelijkheid om sneller in te grijpen als een exploitant de mainportpositie van Schiphol ondermijnt door bijvoorbeeld eenzijdig te streven naar rendement.

Het gaat onze fracties om de borging van de publieke belangen. Weliswaar is er op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, veiligheid en gezondheid in verschillende wetten een en ander geregeld, maar naar onze mening kan je dit niet alleen borgen door middel van wet- en regelgeving. Voor borging van het mainportbe-

Van den Berg

lang, het belangrijkste publieke belang, is meer nodig, zoals een goed samenspel tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven en de luchtverkeersleiding, slotcoördinator, overheid en bedrijfsleven. Wij vinden dat dit in dit wetsvoorstel onvoldoende geregeld is. Weliswaar wordt de minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd tot het geven van aanwijzingen en als ultimatum remedium tot intrekking van de vergunning, maar dat is niet reëel en zal tot enorme schade leiden.

Schiphol is nu een staatsbedrijf en wat de SGP/ChristenUniefracties betreft, blijft dat ook zo. Wij zien de nationale luchthaven niet primair als een bedrijf, maar als een belangrijk onderdeel van de publieke infrastructuur. Hiermee zijn belangrijke publieke belangen in het geding, waarvoor de overheid een belangrijke verantwoordelijkheid dient te behouden. Wij zijn er bepaald niet van overtuigd dat de desbetreffende publieke belangen en de gewenste invulling van de genoemde overheidsverantwoordelijkheid beter zullen worden gewaarborgd met een privatisering van Schiphol.

Ook betwijfelen onze fracties of bij een mogelijke overname van het geprivatiseerde Schiphol, bijvoorbeeld door een buitenlandse onderneming, de Nederlandse economische belangen daarmee gediend zouden zijn. Bovendien, waarom zouden wij ons, als er geen dringende noodzaak is, afhankelijk maken van de besluitvorming in welk land dan ook over de nationale luchttoevoerpoort? Deze vraag zou ik wel eens beantwoord willen zien door de bewindslieden.

Wij zien dus geen winst in een privatisering, niet financieel en ook niet vanuit bedrijfsstrategisch belang. Privatisering zou de mogelijkheid bieden tot extra financiering en het aangaan van strategische allianties, zo wordt ons voorgehouden. Uit de concrete jaarcijfers blijkt echter klip en klaar dat Schiphol tot nu toe nooit problemen heeft gekend om geld voor investeringen te vinden. Dit geldt ook ten aanzien van grote, recente investeringen. Schiphol kan veel lenen tegen gunstige voorwaarden. De kredietwaardigheid van dit bedrijf is sterk en zij bezit relatief veel eigen geld. Bovendien is het niet irrealistisch om te veronderstellen, dat een zelfstandig Schiphol meer aandacht besteedt aan zijn eigen winstpositie, bijvoorbeeld door investeringen in haar vastgoedsector, dan aan de belangen van de luchtvaartsector.

Wij vatten ons betoog in een aantal punten samen:

- Infrastructuur met een monopolie karakter behoort tot de essentiële infrastructuur en moet in eigendom van de overheid zijn.
- Het gaat bij Schiphol om ingewikkelde publieke belangen – veiligheid, geluidhinder, milieu, gezondheid – die niet alleen met wet- en regelgeving kunnen worden gewaarborgd.
- Bij privatisering is er een kans dat de aandelen in buitenlandse handen komen, waardoor er een belangenconflict kan ontstaan tussen het bedrijfs- en nationaal belang.
- De locatie Schiphol is, volgens vastgoed- en andere deskundigen, een nog niet ontgonnen goudmijn. Met de privatisering geeft de staat een kerngebied uit handen dat de potentie heeft uit te groeien tot een van de meest hoogwaardige metropolitane gebieden van Nederland.
- Bij de verkoop van aandelen nemen de dividendinkomsten af.

Daarnaast hebben wij te maken met de positie van Amsterdam die statutair een veto kan uitspreken en daarmee de verkoop van de aandelen kan blokkeren. Wij hebben uit gesprekken begrepen dat Amsterdam op dit punt nog niet "om" is. Hoe wil de minister dit punt tackelen? Amsterdam kan als medeaandeelhouder de minister immers dwingen om niet tot verkoop van aandelen over te gaan. Trekt de minister niet aan een dood paard?

Er bestaat ook nog geen duidelijkheid over de vraag of de dividenden van Schiphol op de lange termijn niet veel meer opleveren dan het eenmalige voordeel van de aandelenverkoop. Het zou niet verkeerd zijn als de Algemene Rekenkamer dit eens op een rijtje zou zetten. Kortom, de stap van de bewindslieden is wat betreft de fracties van de SGP en de ChristenUnie inhoudelijk, financieel en strategisch gezien, de verkeerde stap op het verkeerde moment. Bovendien zal naar onze mening het afstoten van een minderheidsbelang op den duur leiden tot vervreemding van de meerderheid van de aandelen. Wij kunnen immers niet halverwege de markt blijven steken. Dat eindbeeld vinden wij in ieder geval geen wenkend perspectief. De minister heeft onlangs vooralsnog afgezien van de privatisering van de Westerscheldetunnel. Wat mij betreft, wordt die lijn ook doorgetrokken naar Schiphol.

□

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD):
Mevrouw de voorzitter. Op 19 maart 2002 bespraken wij in deze Kamer met een kabinetsdelegatie het WRR-rapport "Het borgen van publiek belang". Belangrijke aandachtspunten bij die borging zijn zorgvuldige definitie van de relevante publieke belangen, zorgvuldige analyse van adequate borgingsmogelijkheden, analyse van de context – wat gebeurt er in de desbetreffende sector in binnen- en buitenland – en de vraag of een eventuele toezichthouder op zijn taken is voorbereid en voldoende toegerust.

Van het voorliggend wetsvoorstel kan, met alle waardering voor andersdenkenden, onmogelijk gezegd worden dat het niet in lijn is met dit WRR-advies, of overhaast tot stand is gekomen. Elf jaar geleden verzocht de Tweede Kamer bij motie van mevrouw Van Rooy van de CDA-fractie de regering de opportuniteit te onderzoeken van het op de markt brengen van een deel van de aandelen van NVLS (Schiphol). Vanuit het besef van het grote belang van deze mainport voor onze economie, vanuit de wetenschap dat de luchthaven een monopoliepositie bekleedt en zich rekenschap gevend van de hinder die Schiphol voor de wijde omgeving genereert, hebben onderscheiden kabinetten zich met de regulering van de luchthaven beziggehouden. Zij hebben daarbij nadrukkelijk de vraag betrokken of het in dit stadium van volledige realisatie en bedrijfsvoering nog langer noodzakelijk of zelfs maar wenselijk was 100% van de aandelen NVLS in overheidshanden te houden. Om een helder antwoord op die vraag te krijgen is ook een risicoanalyse mainportbelang geprivatiseerd Schiphol opgesteld.

Schiphol wordt al sinds 1958 gerund als een bedrijf. Het is geen overheidsdienst, het is een naamloze vennootschap die het airportcityconcept heeft ontwikkeld en gerealiseerd. Ook de in deze Kamer aanvaarde Schipholwet gaat in beginsel uit van een ook voor

Bierman-Beukema toe Water

reguliere bedrijven geldende heldere verantwoordelijkheidsverdeling. De wetgever c.q. het bevoegd gezag bepaalt de speelruimte en de randvoorwaarden en het bedrijf ontwikkelt zich binnen dat kader. De overheid treedt op als toezichhouder en handhaver.

Deze regulering verloopt bij Schiphol redelijk, zo lijkt het, maar zeker niet vlekkeloos. Daarbij zijn de verschillende petten van de overheid niet bevorderlijk voor een heldere rolverdeling. Vaak genoemd is het voorbeeld van het opleggen van boete aan je "eigen" NV die dan ten koste gaat van het dividend. Een variant daarop vormt het dispuut over de vraag wie op moet draaien voor de kosten en de kostenoverschrijding van geluidwerende maatregelen aan woningen en voor de kosten van beveiliging. Dit soort vestzak-broekzakvraagstukken is, evenmin als het gaat om het stellen van milieueisen aan je eigen onderneming, niet bevorderlijk voor een volwassen zakelijke relatie tussen overheid en bedrijf.

Tot op heden voltrekt de regulering van de mainport zich met de overheid als enig aandeelhouder. Hoeveel nut heeft de volledige eigendom van het aandelenpakket de afgelopen jaren opgeleverd als het gaat om het oplossen van getouwtrek rond de luchthaven, klachten van omwonenden en gemeenten, de fricties tussen maincarrier KLM en Schiphol, het borgen van de continuïteit van de luchthaven en het sturen van investeringen, zou ik de bewindspersonen willen vragen. Hoe is op basis van het aandeelhouderschap de bedrijfsvoering beïnvloed? Hebben de aandeelhouders, het Rijk of Amsterdam, privaatrechtelijk invloed uitgeoefend op vliegroutes en normeringen voor geluid of is dat door regering en parlement gebeurd door middel van publieke wet- en regelgeving? Ik stel die vraag omdat wij steeds opnieuw ervaren dat weerstand tegen privatisering gekoppeld wordt aan een voorstelling van de interventiemogelijkheden van aandeelhouders, die geen enkele reële wettelijke basis heeft. De uitspraken van wethouder Asscher en ook gedeputeerde Hooijmaijers vormen daarop geen uitzondering. De regels die wij willen stellen aan Schiphol als onderneming worden mede in dit huis democratisch bepaald en zijn onafhankelijk van wie eigenaar is van de onderneming. Dat gebeurt bij Shell, bij Corus en ook bij Schiphol.

Wat is precies de juridische positie van de aandeelhouder in een structuur NV? Over die vraag heeft de commissie op de valreep nog opheldering gevraagd aan de regering. Mag ik het antwoord van de regering aldus verstaan dat de feitelijke betekenis van de motie-Haverkamp en het behoud van een meerderheidsaandeel daarin is gelegen dat de aandeelhoudersvergadering de raad van commissarissen kan ontslaan en daarmee een minder verstrekkend middel in handen heeft dan intrekking van de exploitatievergunning en dat overigens het goedkeuringsvereiste beperkt blijft tot die investeringen die van ingrijpende, of liever exorbitante betekenis zijn, namelijk de investeringen ex artikel 107a van Boek 2 BW. Verder zou het theoretisch mogelijk zijn in de statuten van de vennootschap aan de AVA meer goedkeuringsbevoegdheden te geven dan artikel 107a biedt, maar naar de mening van mijn fractie is de noodzaak daarvan niet aangetoond.

Met waardering constateert mijn fractie dat de definiëring van de publieke belangen gemoeid met het bestaan en voortbestaan van deze mainport – bestempeld door de WRR als de watvraag – zorgvuldig heeft

plaatsgevonden. Die publieke belangen betreffen eerstens milieu, veiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening. Die worden geborgd door middel van het Luchthavenindingsbesluit en het Luchthavenverkeersbesluit. Blijkt uit evaluatie dat regulering tekort schiet, dan is aanpassing van het publiek instrumentarium de aangewezen weg.

Een tweede publiek belang betreft de continuïteit van de luchthaven als mainport. Dit belang wordt zeker gesteld via de monitoring van indicaties door de inspectie gekoppeld aan de aanwijzingsbevoegdheid van de minister, met als ultimatum remedium intrekking van de exploitatievergunning. Hieraan toegevoegd het feit dat bij privatisering de grond in blote eigendom wordt overgedragen aan de Staat, in een grondbank waarin de huidige aandeelhouders naar rato van de huidige aandelenverdeling deelnemen.

Een derde publiek belang betreft de non-discriminatoire toegang tot de infrastructuur, geregeld via het besluit slotallocatie.

Tot slot het voorkomen van misbruik machtspositie door monopolioïde exploitant. Het kabinet heeft gekozen voor ex ante sectorspecifieke regels, in aanvulling op de mededingingswet. De exploitant stelt na consultatie van gebruikers tarieven en voorwaarden vast. De tarieven zijn kostengeoriënteerd. Op de aviationactiviteiten mag maar een beperkt rendement worden gemaakt zodat de tarieven voor de gebruikers van de luchthaven niet oneindig kunnen stijgen maar gemitigeerd worden. Gebruikers kunnen bij veronderstelde onredelijkheid de tarieven door de Vervoerkamer van de NMa en de rechter laten toetsen. Voor de toegang tot de infrastructuur zijn landingsrechten en slots bepalend. Op beide kan NVLS ongeacht de eigendomsverhoudingen geen invloed uitoefenen. De wet en de economische regulering die nu voorligt maakt dat wij als overheid meer grip krijgen op Schiphol. Nu is er bijna niks geregeld en dat is ongewenst.

Uit de wetsgeschiedenis tot op vandaag is ons niet gebleken dat enige fractie de definitie van de publieke belangen incorrect of incompleet zou vinden.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik weet niet of dit wel klopt. De heer Lemstra heeft namelijk een heel betoog gehouden over single till en dual till, waarbij het gaat om publieke en commerciële belangen. De grens van die definitie en de interferentie daartussen is naar zijn idee niet helder gedefinieerd en leidt tot verwarring. Ik vat het even in mijn eigen woorden samen. U kunt dan toch niet met droge ogen beweren dat er geen enkele fractie is die daar een punt van maakt?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijn ogen zijn buitengewoon droog. Ik heb de heer Lemstra zo verstaan dat hij de toegang tot de infrastructuur als een publiek belang definieert, net zoals ik dat zojuist heb gedaan.

Voor de borging van deze belangen worden publieke instrumenten ingezet. Voor een deel bestonden die al en voor een deel worden instrumenten toegevoegd zoals de regulering van de door NVLS te hanteren tarieven voor het gebruik van de luchthaven en de mogelijkheid in te grijpen als de continuïteit van de mainport in gevaar komt.

Bierman-Beukema toe Water

In welke context speelt eventuele partiële privatisering zich af? De luchthavensector volgt met een zekere vertraging de privatisering van luchtvaartmaatschappijen. Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Oostenrijk, Italië en Zwitserland hebben hun luchthavens geheel of gedeeltelijk geprivatiseerd. Op 30 mei maakte het Franse ministerie van Financiën bekend dat het staatsbedrijf Aeroports de Paris gedeeltelijk wordt geprivatiseerd en dat het concern voornemens is de komende vijf jaar 2,7 mld. te investeren in Charles de Gaulle. Vorige week hebben de Spaanse luchthavens een beursgang voor de Spaanse airports aangekondigd. Nog even en de drie grote concurrenten van Schiphol, BAA, Fraport en Aeroports de Paris, zijn beursgenoteerde ondernemingen. Wij hoeven niet te pionieren. Nederland is géén gidsland. Wij doen ons voordeel met de ervaringen van anderen en dat is terug te zien in dit wetsvoorstel. Dat geldt ook voor ervaringen met eerdere verzelfstandigingen en privatiseringen van Nederlandse staatsbedrijven. Niet eerder, ook niet in vergelijking met de buitenlandse voorbeelden die ik noemde, is er zoveel aandacht besteed aan het veilig stellen van de publieke belangen, alvorens er tot een partiële vervreemding van de aandelen kan worden overgegaan. Het was niet voor niets dat de PvdA tot vlak voor de verkiezingen van 2002 het voorstel nog steunde. Sterker, het wetsvoorstel is gemaakt door PvdA-bewindslieden met steun van de leden van de Tweede Kamer.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): De andere luchthavens privatiseren ook en brengen een beperkt aandelenpakket naar de beurs. Heeft u een verklaring waarom deze regering niet met 25% vervreemding van de aandelen is gekomen? Ik vind dat een interessante vraag, omdat dat ook gegeven de huidige aandeelverhoudingen, een minder conflictueuze optie zou zijn. Heeft u in het hele dossier daar één reden voor kunnen vinden?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Als de heer Van der Lans dat een interessante vraag vindt, kan hij dat in zijn bijdrage aan de bewindslieden vragen.

Zijn de toezichhouders op hun taken voorbereid? De taken van de inspectie Verkeer en Waterstaat veranderen niet wezenlijk sinds de vaststelling van de Schipholwet en van de Vervoerkamer NMa verwacht mijn fractie dat die inmiddels voldoende expertise heeft kunnen opbouwen.

Zijn er beren op de weg? Zeker zijn die er! De feitelijke betekenis van de mainport is gelegen in het netwerk en de spin-off daarvan op onze economie. Aan dat netwerk draagt Schiphol in voorwaardelijke zin bij door te zorgen dat de benodigde luchthaveninfrastructuur op orde is. Feitelijk ligt de kernbetekenis echter in de kwaliteit van het netwerk, dat primair tot de competentie van de home based carrier behoort. Sinds medio jaren tachtig heeft de overheid deze kerncomponent al stapsgewijs verder geprivatiseerd door haar meerderheidsbelang in KLM in fasen terug te brengen tot 14% in 2002. Gaandeweg heeft de unieke thuisbasis van KLM zich ontwikkeld tot een knooppunt in een wereldwijd alliantienetwerk. Het is onzeker in welke mate het belang van KLM/Air France op den duur samenvalt met het belang van de mainport in Nederland. Aan die onzekerheid doet privatisering niet toe of af. Dat is ook afhankelijk van Air France/KLM. Zo las ik onlangs dat KLM praat met haar partner North

West Airlines. Verder samenwerken met North West zou wel eens op gespannen voet kunnen staan met de samenwerking die Air France met Delta Airlines heeft. Als North West als airline naar de Verenigde Staten zou wegvallen, zou dat wel invloed kunnen hebben op de mainport. Kan de staatssecretaris hier misschien iets meer over vertellen, want wij hebben dit bericht toch met enige zorg gelezen?

Het risico van avontuurlijke en/of onfortuinlijke investeringen van NVLS op de locatie Schiphol, in Nederland of in het buitenland bestaat. Dat bestaat ook in de huidige situatie. Op dit moment heeft de overheid geen middelen om op te treden tegen een exploitant, die de continuïteit van de mainport in gevaar brengt. Met dit wetsvoorstel wordt die mogelijkheid wel gecreëerd. Dat brengt mijn fractie tot de conclusie dat voorzover er onzekerheden zijn, die in belangrijke mate los gezien moeten worden van de eigendomsverhoudingen van NVLS.

In alle redelijkheid kan mijn fractie niet anders constateren dan dat het pakket van publieke regulering zoals dat tezamen met de partiële privatisering wordt voorgesteld, het publieke belang van de continuïteit van de luchthaven als mainport beter waarborgt.

Voorzitter: Timmerman-Buck

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ik kom tot slot bij de wijze van vervreemden van aandelen. Een onderwerp dat – ik kan het niet genoeg zeggen – geen onderdeel vormt van dit wetsvoorstel. Over de modificaties van die vervreemding is veel te doen geweest. Wij prijzen het geduld van de minister van Financiën en de zorgvuldige aanpak die tot op heden is gevolgd. Die zorgvuldigheid is zeker terecht, ook bij de volgende stappen, want het gaat om veel geld. Check, re-check en double-check! Meer wil ik daar hier niet over zeggen, want mijn fractie beschouwt dit onderwerp niet als een zaak voor de Eerste Kamer.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Mevrouw Bierman geeft aan dat dit wetsvoorstel volgens haar niet wijst op vervreemding. Ik neem aan dat zij het wetsvoorstel goed heeft doorgenomen. Ik hecht eraan haar erop te wijzen dat het uit twee onderdelen bestaat. Om te beginnen is er het onderdeel borging publieke belangen. Daar gaat haar betoog grotendeels over. In artikel 8.2a staat wel degelijk een mogelijkheid tot vervreemding. In de Tweede Kamer is een amendement aangenomen dat behelst dat 51% van de aandelen in handen moet blijven van de overheid. Is dat mevrouw Bierman allemaal ontgaan?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Dat is mij niet ontgaan. Misschien is u ontgaan, mevrouw Sylvester, dat ik het had over de wijze van vervreemding van de aandelen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Daarover is toch het een en ander vastgelegd. Daaraan kunt u niet zomaar voorbijgaan.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ik heb gezegd: Een onderwerp dat – ik kan het niet genoeg zeggen – geen onderdeel vormt van dit wetsvoorstel. De wijze van vervreemding vormt geen onderdeel van dit

Bierman-Beukema toe Water

wetsvoorstel. Over die modificaties is het nodige te doen geweest aan de overzijde.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Wij zullen het op dit punt niet eens worden, mevrouw Bierman.

Ik wil naar een ander punt waarover ik u iets wil vragen. Aan de ene kant is er de borging van publieke belangen en aan de andere kant de mogelijkheid, zoals u dat zelf zegt, tot vervreemding. Kunt u aangeven wat uw twee of drie belangrijkste argumenten zijn voor uw standpunt dat de mogelijkheid tot vervreemding op dit moment nuttig en nodig is? Ik hoor alleen maar ideologie en geen inhoudelijke argumenten.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Voor mijn fractie is niet zozeer de vraag wat het nut is van vervreemding als wel wat het nut is van het nog langer voor 100% in overheidshanden houden van het aandelenpakket.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Die redenering heb ik gehoord.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Als u het antwoord al hebt geboord, hoef ik er niets aan toe te voegen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Die redenering heb ik gehoord. Ik vraag u om het om te draaien en om aan te geven waarom u van mening bent dat het op dit moment wel moet.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ik ben van mening dat het niet langer noodzakelijk is om het aandelenpakket voor 100% in overheidshanden te houden. Die noodzaak ontbreekt op dit moment gegeven de fase van realisatie van de bedrijfsvoering en de adequate borging van publieke belangen.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Welke noodzaak ontbreekt volgens u? Nu kan ik het niet meer volgen.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (WD): De noodzaak tot het volledig in overheidshanden houden van het aandelenpakket ontbreekt.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik dacht dat u het over de noodzaak tot vervreemding had.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog een andere vraag. Mevrouw Bierman vroeg eerder bij interruptie aan mevrouw Sylvester of zij vond dat het primaat voor de beslissing tot vervreemding bij de gemeente Amsterdam lag. Daaruit leidde ik af dat mevrouw Bierman vindt dat het primaat voor de beslissing tot vervreemding bij de rijksoverheid ligt.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Wat mij betreft, ligt het primaat in dit geval bij het parlement; niet bij de gemeente Amsterdam en ook niet bij de gemeente Rotterdam. Wij behandelen hier dit wetsvoorstel. Mijn fractie baseert haar oordeel daarbij niet op voorhand op de inzet van de gemeente Amsterdam of de gemeente Rotterdam. Een belangrijk element van dit wetsvoorstel is dat het een- en andermaal helder verantwoordelijkheden en rollen preciseert. Mijn fractie

vindt het waardevol om dat ook in dit debat te doen en niet te treden in de onderhandelingen van de wethouder van financiën en dit kabinet noch in coördinatie- en regieaspecten. Wij zijn hier in het parlement om toezicht te houden op het kabinet. Laten wij niet de rolvervaging op dat punt bevorderen. Dat zou ik buitengewoon onwenselijk vinden. Volgens mij was het een partijgenote van mevrouw Sylvester die heeft gezegd: je moet een broedende kip niet storen. Dat is in hoge mate de inzet van mijn fractie.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Ik constateer dat mevrouw Bierman wegloopt voor haar verantwoordelijkheden. Zij zegt dat zij het parlement, en daarvan is zij toch onderdeel, verantwoordelijk acht voor de beoordeling van dit wetsvoorstel. Er is een amendement aangenomen door de Tweede Kamer dat inhoudt dat 51% van de aandelen in handen dient te blijven van de overheid. De wijze waarop dat is geregeld, legt zij ineens neer bij een andere overheid, een medeoverheid. Ik vind dat geen stijl en ik vind dat zij haar verantwoordelijkheid daarmee uit de weg gaat.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ik begrijp niet waar u die conclusies aan verbindt.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik was nog niet helemaal klaar. Ik had een hele opbouw in gedachte, maar...

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Het is wat mij betreft niet aan deze Kamer om uit te maken hoe van rijkswege wordt geregeld dat die 51% feitelijk tot stand komt.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Op dit moment niet.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Überhaupt niet. De Tweede Kamer heeft via het amendement-Haverkamp het kader gesteld waarbinnen de verdere gang van zaken wordt gerealiseerd, of niet. Dat kader beoordelen wij vandaag.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voor mijn helderheid nog dit. Ik vroeg u wie het primaat heeft. Toen zei u dat het parlement het primaat heeft en daar ben ik het helemaal mee eens. U zegt ook dat de wijze van vervreemding niet in dit wetsvoorstel wordt geregeld. Daarmee ben ik het ook eens. Bent u het met mij eens als ik zeg dat het parlement nog een instemmingsrecht heeft op het moment dat wel bekend is hoe zal worden vervreemd en hoe de aandelen zich tot elkaar verhouden? Volgens mij moet er nog een moment komen waarop wij dat primaat wel kunnen waarmaken, want anders is het: vandaag of nooit. Uw mededeling over het primaat van het parlement wil ik ten aanzien van de vervreemding nader door u ingevuld zien.

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Het primaat van het parlement zit wat mij betreft in de kaderstelling zoals verwoord in het wetsvoorstel.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik begrijp hieruit dat het dan vanaf vandaag een gelopen koers is.

Bierman-Beukema toe Water

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ja, wat de kaderstelling betreft, is het een gelopen koers en voor de uitvoering hebben wij het kabinet.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): U hebt dus niks met alle opmerkingen over actief aandeelhouderschap, majeure beslissingen, statuten en dergelijke? U vindt die niet interessant genoeg om daarover te besluiten? Is dit het primaat van het parlement zoals u het voorstaat?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Ik ben benieuwd naar het antwoord van de regering op de vragen die vandaag zijn gesteld. Mijn fractie zal zich daarover een oordeel vormen, maar wij hebben het niet over de verdere uitvoeringsmodificaties als het gaat om onderhandelingen met andere aandeelhouders en dat soort zaken. Daar gaan wij wezenlijk niet over.

Mevrouw **Sylvester** (PvdA): Het woord uitvoeringsmodificaties is een aantal keren gevallen. Ik verkeer toch in de wetenschap dat dit huis met name gaat over de uitvoering van wet- en regelgeving. Als u het woord uitvoeringsmodificaties gebruikt en het primaat bij het parlement legt, dan zegt u dat u zelf ook verantwoordelijk bent voor die uitvoering. Ik daag u uit om die verantwoordelijkheid gewoon op te pakken.

De heer **Schouw** (D66): Op dit punt wil ik twee vragen ter verheldering stellen. Begrijp ik goed dat eigenlijk vrijwel iedereen hier pleit voor een actief aandeelhouderschap, maar dat de VVD-fractie is voor een passief aandeelhouderschap? Kan mevrouw Bierman het in beginsel met mij eens zijn dat je dit wetsvoorstel ook los kunt zien van de vervreemding van aandelen?

Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Dat is correct. Wat de eerste vraag van de heer Schouw betreft, kan ik herhalen wat ik heb gezegd, namelijk dat het goedkeuringsvereiste is geregeld in artikel 107a van Boek 2 BW. Hoewel het theoretisch mogelijk is in de statuten van de vennootschap meer goedkeuringsbevoegdheden af te spreken dan in dit artikel zijn geregeld, is de noodzaak daartoe voor mijn fractie nog niet aangetoond. Ik ben benieuwd naar de reactie van de regering op dat punt.

Resumerend, mevrouw de voorzitter, met dit wetsvoorstel wordt de regulering van de NVLS verder verbeterd. Dat is winst. Dat is zelfs winst wanneer, wat mijn fractie niet bepleit, om wat voor reden dan ook partiële privatisering uiteindelijk niet plaatsvindt. Helaas krijgt de staat in dat geval niet de grond (om niet) in blote eigendom en wordt er geen miljard aan dividend voor de overheid uitgekeerd.

Mijn fractie wacht met belangstelling de reactie van de regering af.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Voorzitter. Je hoeft niet zo heel lang te zoeken naar het woord dat in één adem het beleid van dit kabinet ten aanzien van de luchthaven Schiphol kenmerkt. Dat woord is normalisering. Met het oog op internationale ontwikkelingen, globalisering, kapitaalsbelangen wil de regering van Schiphol zo veel als mogelijk is een normaal bedrijf maken, met eigendomsverhoudingen zoals die voor

bedrijven normaal zijn. Dat is de hartenwens, misschien wel het levensdoel, van de heer Cerfontaine, en het kabinet meent daaraan zo veel als binnen de parlementaire verhoudingen mogelijk is tegemoet te moeten komen.

Voor mijn fractie beginnen de problemen bij dat uitgangspunt. Schiphol is geen gewoon bedrijf, zal het ook nooit worden en moet het ook nooit worden. De luchthaven Schiphol moet worden gezien en behandeld als publieke strategische infrastructuur. De invloed op de omgeving is enorm, de uitstraling op de nationale economie is groot, maar er is ook een negatieve kant: er is geen bedrijf in Nederland dat zoveel overlast veroorzaakt als de NV Luchthaven Schiphol. Het is niet alleen een economische parel, het is ook een openliggende zenuw. De gevoeligheid daarvan zal de komende decennia alleen maar toenemen.

Dat alles maakt Schiphol tot een delicaat publiek bezit, waarmee buitengewoon zorgvuldig moet worden omgesprongen in een structuur waarin zowel commerciële als publieke belangen adequaat behartigd worden en niet met elkaar op gespannen voet moeten komen te staan. In die context is privatiseren niet zonder risico's, omdat daarmee – onvermijdelijk – ruimte wordt geboden aan andere minder op de publieke zaak betrokken economische belangen en krachten.

Wie daartoe besluit moet goede steekhoudende argumenten hebben, en die zijn er naar de mening van mijn fractie niet. Op alle argumenten die de regering ten tonele voert, valt het nodige af te dingen. Dat is wat mijn collega's de afgelopen bijna drie uur hebben gedaan. Ik zal niet herhalen wat zij hebben gezegd. Wat mijn fractie betreft, zijn de voordelen niet aantoonbaar en de nadelen nagenoeg onafwendbaar. Maar, zegt de regering elke keer als deze discussie wordt gevoerd, dit wetsvoorstel gaat niet over privatisering. Dat is strikt genomen waar. Eigenlijk wordt met deze ontwerpwet de exploitatievergunning en de tariefstructuur geregeld en dankzij een amendement van de Tweede Kamer wordt in deze ontwerpwet alleen vastgesteld dat de overheid de meerderheid van de aandelen moet behouden. Het besluit tot vervreemding wordt niet genomen op basis van deze wet, maar op basis van een bevoegdheid van de minister die geregeld is in artikel 34 van de Comptabiliteitswet. Met als gevolg dat het parlement voortdurend zijn eigen moment moet creëren om precieze informatie over de privatisering van de regering los te peuten.

In feite wordt ook deze Kamer daar vandaag toe gedwongen. Wij worden gedwongen nu te praten over de vervreemding van aandelen van Schiphol, omdat volkomen onduidelijk is of wij daar op een ander moment iets over te zeggen hebben. Dat is ook de reden dat ik mevrouw Bierman daarnet bevroeg. Dat is een buitengewoon onbevredigende gang van zaken. En de regering roept op zijn minst de verdenking over zich af zo'n heldere besluitvorming te ontwijken. Want eigenlijk zegt zij steeds: neem dat wetsvoorstel nu maar aan, dus dat wetsvoorstel dat niet over privatisering gaat, dan praten wij verder. Het is het verhaal van de broedende kip. Voor mijn fractie zou de eerste kou uit de lucht zijn als de regering vandaag een moment zou kunnen markeren waarop zij het parlement een soort instemmingsrecht geeft inzake de precieze invulling van de privatisering. Want dat zou betekenen dat met het aannemen van dit wetsvoorstel het licht nog niet op groen komt te staan voor de vervreemding van de

Van der Lans

aandelen, omdat de minister daarover, zoals hij dat ook al een keer in 2004 aan de Tweede Kamer schreef, "een op instemming gericht overleg met de Kamer" gaat voeren.

Zo'n zelfstandig parlementair oordeel past niet alleen bij het publieke belang van Schiphol, het past ook precies in de wijze waarop het parlement tot nu toe alle dossiers over eigendom, zeggenschap en exploitatie van publieke infrastructuur heeft behandeld. Als het gaat over de spoorwegen of over de energienetten, zijn daar wetswijzigingen en uitgebreide parlementaire behandelingen voor nodig geweest. Maar bij Schiphol is er een soort indirecte besluitvorming op gang gebracht, die weliswaar lang duurt, maar nooit helemaal precies is geweest. Wij praten er wel over, maar wij gaan er niet over. Dat is naar de mening van mijn fractie niet de wijze waarop je over zo'n belangrijke kwestie moet willen beslissen.

Daarom zijn ook naar mijn oordeel tal van punten niet goed uitgesproken. Want waarom kiest de regering eigenlijk niet voor een aanpak van dit dossier, waarin zij de luchthaven en de daaraan gelieerde handelingen definieert als publieke infrastructuur, waarvan vervolgens het commerciële, non-aviationeel deel wordt gescheiden? Ook de heer Lemstra wees er al op. Als ik het goed heb begrepen, is bij andere luchthavens wel voor zo'n single-tillsysteem gekozen in plaats van voor het dual-tillsysteem waarvoor Schiphol heeft gekozen, met alle problemen van dien. Zo'n heldere splitsing is ook veel meer in overeenstemming met het dominante systeem in de Nederlandse privatiserings- of verzelfstandigingsaanpak. De logica daarvan is eenvoudig: de infrastructuur moet in publieke handen blijven en wat er op die infrastructuur gehandeld wordt, kan op een andere manier privaat worden georganiseerd. Zo'n model, toegepast op Schiphol, zou ook tegemoetkomen aan de grootste bezwaren van alle belangrijke luchtvaartmaatschappijen die vrezen dat de geldmachines, de zogenaamde non-aviationactiviteiten, bepalend zullen worden voor de bedrijfslogica van Schiphol. En dat is geen koudwatervrees. Nee, zij zien het nu al, anticiperend op de toekomst, misgaan in de bedrijfsvoering van Schiphol en vrezen dat de zorg voor de infrastructuur het zal moeten afleggen tegen de zucht naar rendement.

Nogmaals, ik zou deze kanttekeningen bij voorkeur plaatsen tijdens de behandeling van een wetsvoorstel dat daarover gaat, maar omdat zo'n wetsvoorstel er niet is, stel ik ze nu maar aan de orde. Waarom kiest de regering eigenlijk niet voor een helder onderscheid tussen aan de ene kant publieke infrastructuur, dat wil zeggen alles wat aan de functie van luchthaven is gerelateerd, en aan de andere kant alles wat daar niet toe hoort en los daarvan kan worden gedefinieerd? Wat dat betreft, kan mijn fractie weinig consistentie in de vervreemdings-systematiek van dit kabinet ontdekken. Wat maakt nu dat de regering wel aandelen en zelfs met verregaande beslissingsinvloed neemt in de Rotterdamse haven, maar aandelen verkoopt van Schiphol? Het verhaal van de Westerschelde is ook al genoemd. In alle gevallen gaat het om publieke infrastructuur, maar hoe de overheid daarin staat, is op zijn minst grillig te noemen. Waarom is Schiphol anders dan het Rotterdamse havenbedrijf of de Westerschelde? Ik krijg daar graag een helder antwoord op.

Eigenlijk kunnen er ook kanttekeningen worden geplaatst bij de introductie van de exploitatievergunning.

Ook dat is een trendbreuk. In alle enigszins vergelijkbare dossiers kenen wij het instrument van tijdgebonden concessies. Denk aan de spoorweginfrastructuur: Maar die aanpak wordt bij Schiphol niet overwogen. De luchthaven krijgt een vergunning voor onbepaalde tijd, die bij wanbeleid eventueel kan worden ingetrokken. Niet zonder reden wordt deze mogelijkheid wel de nucleaire optie genoemd, want iedereen weet dat het eigenlijk een ondenkbare optie is. Het is onbestaanbaar dat er een ander bedrijf ingevlogen wordt dat de exploitatievergunning krijgt. Hier is dus voor een fictieve sanctie gekozen die feitelijk de publieke druk op het management van Schiphol bij voorbaat afzwakt. Het is in mijn ogen meer een praathuisconstructie dan een effectief borgingsinstrument. Want wat is nu de correctiewaarde van zo'n vergunning?

De vrees die bestaat, is dat Schiphol-nieuwe-stijl in de greep zal komen van de rendementen, de groei, de grillen van de markt. Dat is niet zozeer een proces dat met een paar besluiten van de raad van bestuur zal worden gemarkeerd, maar dat is in de eerste plaats een vorm van sluipende cultuurverandering in het denken en aansturen van het bedrijf. Het bedrijf richt zich – en in feite gebeurt dat nu al – met heel kleine besluiten en ingrepen in de bedrijfsvoering op de internationale ambities en aspiraties van de leiding van het bedrijf. Dat is een ongrijpbaar en onomkeerbaar proces. Daar zit het probleem, en zulke processen zullen dus nooit leiden tot het intrekken van exploitatievergunningen of iets anders. In die zin zou het veel logischer zijn om te werken met tijdelijke managementconcessies, want die maken het mogelijk om dichter op publieke belangen te sturen. Misschien kan de regering nog eens uitleggen waarom dat überhaupt niet in overweging is genomen. Ook in de discussie over de Spoorwegwet is in deze Kamer deze optie genoemd en zelfs als onderzoeksmatig model in een motie voorgesteld.

Mijn fractie kan niet anders concluderen dan dat dit kabinet blijft vasthouden aan een agenda die opgesteld is in de dagen van Paars, maar waar – buiten de heer Cerfontaine – vrijwel niemand in de samenleving op zit te wachten. Laten wij eerlijk zijn, het maatschappelijk draagvlak voor dit wetsvoorstel is buitengewoon gering. De meeste bestuurlijke en maatschappelijke krachten willen de overheid kunnen aanspreken op Schiphol en verwachten daarom een heldere vorm van publieke sturing van de NV Luchthaven Schiphol. En dat is een ander model dan het model dat nu voor ons ligt. In het gewenste scenario begin je met het formuleren van een heldere visie op de toekomst van Schiphol, waarin je het publieke belang vastzet en afschermt van het commerciële belang. Vervolgens geef je invulling aan de daarbij passende wet- en regelgeving en een actief aandeelhouderschap, waarbij je de medeoverheden en medeaandeelhouders vanaf het begin actief betrekt en samen optrekt. Als dan vervreemding van een minderheid der aandelen aan de orde zou zijn, dan moet dat ook een gezamenlijk besluit zijn. Het is denkbaar – ik zou het er nog steeds niet mee eens zijn, ik wees er net al op – dat er in zo'n uitwisseling wordt besloten om 25% van de aandelen te vervreemden, zodat de gemeente Amsterdam bijvoorbeeld haar positie kan houden en de rijksoverheid garant staat voor de meerderheid. Dat zou veel minder conflictueus zijn, want ook andere luchthavens brengen maar een beperkt deel van de aandelen naar de beurs. Dat is een veel zorgvuldiger aanpak die

Van der Lans

precies andersom is aan de aanpak die dit kabinet heeft gevolgd. Want bij dit kabinet blijft de langetermijn-toekomstvisie op Schiphol in het ongewisse, wordt het publieke belang verweven met commerciële belangen, wordt de belangrijkste gebruiker, Air France/KLM gebruuskeerd, worden de collega-aandeelhouders genegeerd en worden alle troeven eigenlijk op de vervreemding gezet. Zo ga je naar de mening van mijn fractie niet met publieke infrastructuur om.

Voorzitter. Wij ontvangen in deze Kamer regelmatig delegaties van provincies. Elke keer spreekt u deze delegaties toe en dan betitelt u hen nadrukkelijk als medeoverheden en niet als lagere overheden. Wij spreken hier bewust van medeoverheden, want wij willen met onze parlementaire collega's uit stad en land op basis van gelijkwaardigheid omgaan. Ik vind dat een heel goede gewoonte, maar ik stel wel vast dat deze omgangsvormen nog niet helemaal bij de regering zijn doorgedrongen. Ik kan mij althans niet aan de indruk onttrekken dat minister Zalm de gemeente Amsterdam niet echt heeft benaderd met de egards die horen bij een medeoverheid. In plaats daarvan heeft hij ze getrakteerd op impliciete dreigementen van het kaliber "wie niet luisteren wil, moet voelen" en is er op geen enkele wijze gepoogd om tot een sturingsfilosofie van Schiphol te komen waarin de verschillende aandeelhouders elkaar zouden kunnen vinden. Zo zou je niet met elkaar moeten willen omgaan.

Mijn fractie zou het absoluut onverteerbaar vinden als de minister van Financiën de aanname van dit wetsvoorstel zou gebruiken om Amsterdam nog verder onder druk te zetten, in de trant van: "werk nu maar mee, want anders blokkeren jullie democratische besluiten". Dat is ook precies de reden waarom mijn fractie er samen met andere fracties bij voortduring op heeft aangedrongen dat de regering met haar medeaandeelhouders om tafel zou gaan zitten om daar afspraken te maken en die in een soort aandeelhoudersovereenkomst kenbaar te maken, als onderdeel van het proces. Het is eigenlijk een kwestie van "fatsoen moet je doen". Die beleefdheid kon deze regering echter niet opbrengen. Dat heeft de verhoudingen alleen maar vertroebeld. Ik zou het op prijs stellen als de regering zich in dit opzicht nog eens zou willen verantwoorden. Ik zou ook graag zien dat de minister van Financiën hier vandaag publiekelijk afstand neemt van zijn eerdere impliciete dreigementen dat het niet meewerken van Amsterdam deze gemeente wel eens duur zou kunnen komen te staan.

De heer **Van Raak** (SP): De heer Van der Lans vindt dat de minister de gemeente Amsterdam voor het blok zet. Daar kan ik een heel eind in meegaan. Waarom roept hij de gemeente Amsterdam dan niet op om vervolgens de minister voor het blok te zetten? Dat lijkt mij een veel krachtiger manier van de minister weerspreken dan hem hier te smeken of hij lief wil zijn voor de gemeente Amsterdam. Ik wijs op de "blocking vote" van Amsterdam.

De heer **Van der Lans** (GroenLinks): Ik geloof dat ik meer van het poldermodel ben dan de heer Van Raak. Ik vind dat deze partijen eerst uitvoerig met elkaar zouden moeten praten over hoe zij tegenover dit probleem staan en hoe zij verdergaan, want zij zijn echt aan elkaar gekoppeld. Dat hadden zij overigens al lang moeten doen. Dan zullen wij wel zien wat daar uitkomt. Dan

beoordelen wij dat op dat moment verder. Wat ik ga doen of welke oproep ik zou doen, is op dit moment niet zo relevant in dit dossier.

Voorzitter. Het bizarre is dat wij vandaag niet precies weten waar aanname van deze wet precies toe zal leiden. Gaan wij nu wel of niet privatiseren? Hoe de verschillende aandeelhouders met elkaar omgaan of elkaar het leven zuur maken, het is allemaal ongewis. Waarover zij precies mogen beslissen, wat actief aandeelhouderschap is, welke instemmingsrechten de aandeelhouders zouden hebben, welke vetorechten er zijn, wij weten het niet. Mijn fractie meent dat het publieke belang van Schiphol zo groot is dat het parlement recht heeft om hierover geïnformeerd te worden voordat het licht op groen gaat. Het lijkt mij niet meer dan vanzelfsprekend dat de regering in haar eerste termijn toezegt om over de precieze invulling van het overheidsaandeelhouderschap in welke vorm dan ook, instemming te vragen aan het parlement. Dat is dus inclusief het overleggen van de noodzakelijke of onontbeerlijke aandeelhoudersovereenkomst. Wat is ertegen dat het parlement over zo'n belangrijke publieke aangelegenheid het laatste woord heeft?

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het **Voorstel van wet van het lid Luchtenveld tot wijziging van Boek 1 van het Burgerlijk Wetboek en van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering in verband met de invoering van de mogelijkheid van beëindiging van het huwelijk zonder rechterlijke tussenkomst alsmede van een gewijzigde vaststelling en effectieve handhaving van de afspraken en rechterlijke beslissingen die in verband met de ontbinding van het huwelijk of nadien tot stand zijn gekomen over de wijze waarop door beide ouders vorm wordt gegeven aan het voortgezet ouderschap (Wet beëindiging huwelijk zonder rechterlijke tussenkomst en vormgeving voortgezet ouderschap) (29676).**

(Zie vergadering van 13 juni 2006.)

De **voorzitter**: Afgelopen dinsdag is de tweede termijn beëindigd. De heer Luchtenveld heeft gemeld, schriftelijk nog enige antwoorden aan de Kamer te zenden. Die reactie is conform de afspraak vrijdag jongstleden ontvangen en gedrukt onder nummer 29676 EKg. Dit stuk is hedenochtend aan de orde geweest in de vergadering van de vaste commissie voor Justitie, die mij te kennen heeft gegeven dat de reeds geagendeerde stemming voortgang kan vinden.

Ik stel voor, tot stemming over te gaan.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

Mevrouw **Tan** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de Partij