

Vergaderjaar 2008–2009

28 165

Deelnemingenbeleid Rijksoverheid

Nr. 91

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 oktober 2008

Mij bereikte een verslag van de Regeling van werkzaamheden d.d. 21 oktober 2008 waarin de heer Roemer een aantal vragen voorlegt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën. Meer specifiek gaan de vragen over de samenwerking tussen Schiphol en Aéroports de Paris.

Hierbij treft u de antwoorden op de vragen van dhr. Roemer aan, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat.

De minister van Financiën,
W. J. Bos

Wat betekent dit voor de concurrentie tussen Schiphol en andere grote luchthavens, zoals Frankfurt en Heathrow?

De samenwerking beoogt mede de concurrentiepositie van Schiphol te beschermen en waar mogelijk te versterken ten opzichte van andere luchthavens, zowel in het opkomende Midden-Oosten als in Europa. Ik beschik niet over informatie ten aanzien van de betekenis voor de specifieke concurrentie met Frankfurt en Heathrow.

Hebben de luchtvaartmaatschappijen hierop van tevoren mogen reageren en; zo ja, wat was hun antwoord?

De kring van geïnformeerden is bewust klein gehouden vanwege de beursgevoeligheid van de informatie. Daarom konden niet alle luchtvaartmaatschappijen voorafgaand benaderd worden door Schiphol. Wel heeft Schiphol in een vroeg stadium positieve signalen ontvangen van Air France – KLM. In principe kunnen alle passagiers en luchtvaartmaatschappijen profiteren van de resultaten van de samenwerking, zoals een hoger service- en efficiëntie niveau. Er is geen reden om aan te nemen dat deze uitsluitend ten goede komen van Air France – KLM.

Hoe wordt voorkomen dat de aandelen vrij op de beurs komen?

Mede op mijn verzoek heeft Schiphol veel zorg besteed aan het vormgeven van de zekerheid dat er geen aandelen Schiphol vrij op de beurs mogen komen of anderszins worden verkocht aan derden. In de overeenkomst is een zogenaamde lock-up clause opgenomen die vaststelt dat Aéroports de Paris geen aandelen in Schiphol mag overdragen aan een derde partij. Dit sluit ook verhandelen van Schiphol aandelen op de beurs uit. Daarnaast is een zogenaamde standstill clause opgenomen in de overeenkomst die Aéroports de Paris verbiedt om haar belang in Schiphol uit te breiden zonder toestemming van de Staat.

Is dit een opmaat voor verdere privatisering van Schiphol, die de vorige regering graag wilde? Hoe verhoudt zich dan tot het regeerakkoord?

Nee. De kruisparticipatie ondersteunt een strategisch doel in lijn met het publieke belang. De aandelen Schiphol gaan naar een strategische partner waarvan de meerderheid bij wet in handen blijft van de Franse overheid. De Staat doet geen afstand van zijn zeggenschap als meerderheidsaandeelhouder van Schiphol. De voorliggende samenwerking en omkeerbare kruisparticipatie zijn zodoende niet strijdig met de tekst uit het coalitieakkoord.

Kunnen wij de minister nog terug laten komen op deze beslissing? Waarom heeft de minister die niet van tevoren aan de Kamer voorgelegd, gezien de uitgebreide discussies hierover in het verleden? Welke garanties geven deze Ministers dat zij niet nog meer aandelen zomaar aan private partijen overdragen zonder hierover fatsoenlijk met de Kamer te debatteren?

Ik zie geen reden om terug te komen op mijn beslissing. De Staat is geen kopende noch een verkopende partij geweest bij deze deal. De zeggenschap van de Staat als meerderheidsaandeelhouder is niet geschaad. Er bestaat geen regelgeving omtrent het informeren van uw Kamer bij een aandelenemissie aan derden. Daarnaast speelde de beursgevoeligheid van de informatie een rol. Indien de samenwerking en kruisparticipatie mijn zeggenschap als aandeelhouder zouden hebben geschaad, zou ik u zeker eerder geïnformeerd hebben. Dat kan ik u ook toezeggen naar de toekomst toe.