

Vergaderjaar 2005–2006

30 494

De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad

Nr. 1

BRIEF VAN HET LID DUIVESTEIJN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 maart 2006

Hierbij bied ik u aan de initiatiefnota «De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad».

Tijdens het Algemeen Overleg van 25 januari 2006 over de voorgenomen aandelenvervreemding van de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) met de minister van Financiën heb ik – namens de PvdA-fractie – een concept overzicht gepresenteerd van ons onderzoek naar de grond- en vastgoedpositie van de NVLS. De PvdA heeft hiermee de omvang van het vastgoedpotentieel in beeld willen brengen en getracht de betekenis van de grond en potentiële ruimtelijke ordeningsontwikkelingen te waarderen. Ik heb toegezegd het onderzoek «De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad» in de vorm van een initiatiefnota aan de Kamer te doen toekomen. In overleg met het Onderzoeks- en Verificatiebureau (OVV) van de Tweede Kamer hebben zijn de onderzoeksvragen nader uitgewerkt en verwerkt in onze nota. Op basis hiervan wordt de Tweede Kamer verzocht een tweetal vraagstellingen nader te laten onderzoeken, alvorens fiat te geven aan een vervreemding van aandelen van de NV Luchthaven Schiphol, deze zijn:

1. Leidt de privatisering tot additionele middelen?
2. Is de toekomstwaarde van Schiphol wel gewaardeerd?

Ad 1. Leidt de privatisering tot additionele middelen?

De initiatiefnota roept de vraag op of de voorgenomen privatisering van Schiphol in financieel opzicht wel zo profijtelijk is. Leidt de privatisering van Schiphol ook daadwerkelijk tot additionele middelen voor het mobiliteitsbeleid zoals is bedoeld in het regeerakkoord? De nota laat zien dat privatisering voor de staat financieel nadelig is. Tegenover het rendement op aandelen (gemiddeld 7%) staat immers slechts het vervallen van de rentelasten (gemiddeld 3,5%) als gevolg van de vermindering van de staatsschuld. Het behoud van het rendement op aandelen Schiphol is dus profijtelijker dan een staatsschuldreductie. Naar mijn overtuiging doet de Tweede Kamer er dan ook verstandig aan de Algemene Rekenkamer te

verzoeken te verifiëren, ook gelet op de uitkomsten van het rapport van professor Cools, of de privatisering van de NVLS per saldo daadwerkelijk leidt tot additionele middelen voor de Rijksbegroting. Anders gezegd: de Rekenkamer moet de vraag beantwoorden of er hier sprake is van goed koopmanschap, dan wel dat de privatisering «penny wise, pound foolish» is.

Ad 2. Is de toekomstwaarde van Schiphol wel gewaardeerd?

De tweede vraag is fundamentele, namelijk of Schiphol op termijn niet een veel grotere waarde vertegenwoordigt dan thans kan worden geïncasseerd door middel van een beursgang. Uit mijn onderzoek blijkt dat de NVLS, als vrijwel monopolistisch grootgrondbezitter, een zeer dominante positie inneemt in een gebied dat in schaal vrijwel gelijk is aan het grondgebied van Amsterdam binnen de ringweg (A 10). Schiphol herbergt naar mijn mening miljarden aan reserves («het goud zit in de grond») die pas op termijn kunnen worden geïncasseerd. Met de privatisering van Schiphol komt de ontwikkeling van deze gronden in private handen. Per saldo ontstaat er met de privatisering – naar analogie van de VINEX – een superbouwclaim voor Schiphol Real Estate. In deze initiatiefnota geef ik aan dat de toekomstige (private) eigenaren van Schiphol met deze superbouwclaim een veelvoud kunnen gaan verdienen aan de vastgoedpositie (ontwikkeling en exploitatie van de gronden en het onroerend goed) van Schiphol. Alleen al de ambitie van Schiphol om haar vrachttransport te verdubbelen naar 3 miljoen ton (jaar 2020) maakt een explosieve ontwikkeling van bedrijfsterreinen op eigen grondgebied aannemelijk.

Ondanks het feit dat ik deze kwestie aan de orde heb gesteld, moet worden geconstateerd dat het kabinet de vragen hierover stelselmatig uit de weg gaan. Het ontbreekt de Tweede Kamer op dit terrein aan ieder inzicht. Nergens heeft het kabinet inzicht gegeven in de omvang en mogelijkheden van de vastgoedpositie van Schiphol. Hoe deze toekomstwaarde van Schiphol een rol speelt, of kan spelen, bij een beursgang is onbesproken gebleven.

Mijn voorstel is dan ook om de toekomstwaarde van het vastgoed, de gronden en de ontwikkelingscapaciteit van Schiphol door een onafhankelijke onroerend goed deskundige in beeld te laten brengen. Hiertoe treft u bijgaand een onderzoeksvoorstel aan dat in samenwerking met het Onderzoeks- en Verificatiebureau is opgesteld. Het voorstel geeft een keuze uit drie alternatieven, onze voorkeur gaat uit naar keuzevariant 2. Het onderzoeksvoorstel bevat de geschatte bedragen die met het onderzoek zijn gemoeid.

Nu het kabinet niet is ingegaan op bovenstaande kernvragen is het de verantwoordelijkheid van de Tweede Kamer om deze informatie wel boven tafel te krijgen. Ik acht het van belang dat deze informatie nog de behandeling van de aanpassing van de Wet Luchtvaart in de Eerste Kamer – 23 mei a.s. – beschikbaar is.

Duivesteijn

Inleiding

Tijdens het Algemeen Overleg van 25 januari 2006 over de voorgenomen aandelenvervreemding van de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) met de minister van Financiën, heeft het lid Duivesteijn zijn bevindingen aangaande de vastgoedpositie van de NVLS gepresenteerd met de nota «*De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad*». Hierin heeft hij de omvang van het vastgoedpotentieel in beeld gebracht en getracht de grond en potentiële ontwikkelingen te waarderen.

Aanleiding onderzoek

In de nota «*De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad*» wordt gesteld dat luchthaven Schiphol een veel grotere waarde vertegenwoordigt dan via de beurs kan worden opgehaald. De nota beschrijft twee belangrijke ontwikkelingen die thans onvoldoende worden of kunnen worden gewogen:

1. *Ingrijpende beslissingen van het publiek bestuur op korte termijn.*
Duivesteijn verwacht dat op korte termijn (2008) van het publiek bestuur beslissingen worden gevraagd die in feite een vergroting van de capaciteit van de luchthaven inhouden (zoals de bouw van een nieuwe terminal). De uitwerking daarvan leidt tot een substantieel hogere ondernemingswaarde van Schiphol.
2. *Onderschatten van de verstedelijkingspotentie van de Schipholregio.*
Duivesteijn stelt dat de locatie Schiphol in onroerend goed termen gesproken een nog niet ontgonnen goudmijn is. Bij een goede regie heeft het gebied de potentie uit te groeien tot een van de meest hoogwaardige metropolitane gebieden van Nederland. Hij toont aan dat NVLS dan een veelvoud van de waarde vertegenwoordigt dan waar de regering in het kader van de privatisering van uitgaat.

Een van de conclusies uit de nota is dat de potentiële ontwikkelingswaarde van de gronden, in eigendom van NVLS, substantieel groter is dan door de minister van Financiën is ingeschat. De minister heeft tot op heden in beperkte mate antwoord gegeven op vragen van de Kamer, over de ontwikkelingen omtrent het vastgoed van NVLS. Ook is de minister niet duidelijk geweest over hoe hij de potentiële ontwikkelwaarde van Schiphol heeft berekend en meegenomen in de geschatte opbrengst. Wel heeft de minister tijdens het Algemeen Overleg toegezegd een reactie te geven op de nota.

Indien de feiten en conclusies uit de nota juist zijn, bestaat een reële kans dat de potentiële ontwikkelingswaarde van NVLS een substantieel hogere omvang kan bereiken, dan waar op dit moment mee rekening is gehouden door de minister als verkopende partij. Het is daarom van belang de bevindingen in de nota te laten toetsen.

Doelstelling van het onderzoek:

Het doel van het onderzoek is tweeledig. Allereerst een verificatie van de bevindingen uit de nota «*De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad*». Dit moet een verificatie in de meest brede zin te zijn, waarbij bijvoorbeeld ook de stelling uit de nota dat een (ongewenste) splitsing in de winstgevende vastgoeddochter en de minder rendabele luchthavenonderneming (op termijn) tot de mogelijkheden behoort (VENDEX casus). Ten tweede vaststellen of en in hoeverre de minister van Financiën goed zit met zijn inschatting van het potentieel en de waarde van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Het gaat daarbij niet

zoeer om de exacte waarde van die ontwikkelingen te berekenen. De hoofdvraag van het onderzoek luidt:

Wat is de bruikbaarheid en betrouwbaarheid van de bevindingen uit de nota «*De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad*»? Welke ontwikkelingen zijn er op basis van die nota aan te wijzen met betrekking tot de potentie/waarde van het vastgoed van NVLS?

Over de waarde van dit onderzoek voor de Tweede Kamer kunnen twee opmerkingen geplaatst worden:

– *Waarom moet juist de Kamer dit onderzoek uitvoeren?*

De nota «*De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad*» laat zien dat de potentiële waarde van NVLS hoger is dan wat de minister beweert. In het licht van de controlerende taak van de Kamer is in de eerste plaats van belang de nota te verifiëren om de juistheid van de beweringen te staven. Daarnaast is het zinvol zijn voor de Kamer om de mening te horen van een onafhankelijke expert op het gebied van het vastgoed- en grondpotentieel van NVLS. Op basis van die opinie kunnen het standpunt van de minister van Financiën en de nota beter beoordeeld worden.

– *Wat kan de Kamer met de uitkomsten van het onderzoek?*

Het onderzoek zal uitwijzen dat ofwel door de minister van Financiën ofwel in de nota een juiste inschatting van het vastgoed- en grondpotentieel van de NVLS is gemaakt. Op grond daarvan kan de Kamer met meer zekerheid besluiten nemen over het moment van aandelenvervreemding en de randvoorwaarden waartegen dat gebeurt.

Onderzoeksvarianten

Om de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat een keuze te bieden in het type onderzoek, worden drie onderzoeksvarianten voorgesteld.

Variant 1. Verificatie van de nota door een onafhankelijke deskundige

In deze variant wordt de nota «*De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad*» geverifieerd op (onderzoekstechnische) juistheid door een onafhankelijke deskundige. De uitkomst van het verificatieonderzoek biedt inzicht in de waarde, en daarmee bruikbaarheid, van de nota.

Het voordeel van deze variant is dat het verificatieonderzoek in betrekkelijk korte tijd kan plaatsvinden, en dat er relatief weinig kosten aan verbonden zijn. Een nadeel kan zijn dat geen nieuwe informatie boven tafel komt, waarmee het debat kan worden aangegaan. Bij de verificatie wordt namelijk slechts het bestaande onderzoek van Duivesteijn betrokken.

Geschat wordt dat de verificatie binnen vier weken na goedkeuring van het onderzoeksvoorstel gereed kan zijn. De kosten zijn beperkt en liggen tussen de € 15 000 en € 25 000.

Variant 2. Verificatie van de nota + eigenstandig oordeel van onafhankelijke deskundige

In deze variant wordt aan een onafhankelijke deskundige, naast een verificatie van de nota, ook een eigenstandig oordeel gevraagd over de potentiële ontwikkelingswaarde van NVLS. Het voordeel daarvan is dat, naast een uitspraak over de waarde van de nota, ook een nieuwe zienswijze (van de deskundige) bij de afweging van de Kamer kan worden gebruikt.

Geschat wordt dat de verificatie en het eigenstandig oordeel binnen acht weken na goedkeuring van het onderzoeksvoorstel gereed kan zijn. De kosten zijn beperkt en liggen tussen de € 25 000 en € 35 000.

Variant 3. Verificatie van de nota + diepgaand onderzoek bij NVLS

Bij de derde variant draait het, naast een verificatie van de nota, om een uitgebreid onderzoek bij NVLS door een onafhankelijke partij. Deze partij zal door bijvoorbeeld een boekenonderzoek bij Schiphol en interviews met betrokkenen en deskundigen een gedetailleerd beeld schetsen van de potentiële vastgoed- en grondwaarde van NVLS.

Deze variant heeft als voordeel dat uitgebreide en specifieke informatie beschikbaar komt voor de Kamer, op basis waarvan zij een afweging kan maken. De nadelen van dit onderzoek zijn de hoge kosten en relatief lange duur van het onderzoek. Bovendien is medewerking van Schiphol noodzakelijk. Medewerking is wel waarschijnlijk maar niet zeker.

Verwacht wordt dat de verificatie en met name het diepgaand onderzoek veel tijd vergen. Een voorzichtige schatting komt uit op een doorlooptijd van 6 maanden. De kosten liggen tussen de € 80 000 en € 120 000.

Aanpak

Er is behoefte aan een onafhankelijk oordeel. De benodigde expertise heeft de Kamer niet zelf in huis. Uitbesteding ligt dan voor de hand. Gedacht wordt aan een onafhankelijke deskundige op het gebied van vastgoedwaardering, bij voorkeur uit de wetenschap. Het spreekt voor zich dat deze deskundige tot op heden niet direct betrokken is geweest bij de aandelenvervreemding van Schiphol.