

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten - Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
12 oktober 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
V&W/DGTL-2007/10475	-
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte Voorzitter,

De leden Tang en Crone van de PvdA hebben vragen gesteld over de NV luchthaven Schiphol (Schiphol) dat procedeert tegen de overheid (2060724770). De vragen zijn aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën gesteld. Hierbij treft u de antwoorden, mede namens de minister van Financiën, aan.

1. Kan uit de antwoorden op de eerdere schriftelijke vragen 1) over Chipshol en de kwestie-Groenenberg terrein worden opgemaakt, dat Schiphol een procedure heeft gestart om de aan Chipshol te betalen schade op de Staat te verhalen? Waarom procedeert een 100%-overheidsbedrijf tegen de overheid?
1. Ja, dit kan uit de antwoorden worden opgemaakt. Inmiddels heeft Schiphol echter besloten deze procedure in te trekken. Op 3 oktober 2007 is dit door de Rechtbank in Haarlem bevestigd (de procedure is 'doorgehaald').

Overigens is in antwoorden op vragen van het toenmalig lid van de Tweede Kamer dhr. Duivesteyn (Tweede Kamer, 2005-2006, 26959, blz. 9-10) specifiek ingegaan op de procedure die Schiphol tegen de Staat had aangespannen. De kern van die antwoorden is dat een dagvaarding zoals die door Schiphol was uitgebracht moet worden gezien als het gebruik van een rechtsmiddel dat ieder bedrijf in het zakelijke verkeer binnen het Nederlandse rechtstelsel toekomt jegens de Staat.

Postadres Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

2. Deelt u de mening dat een dergelijke situatie volstrekt onwenselijk is? Kunt u samen bevorderen dat aan deze situatie een einde wordt gemaakt?
2. Uiteraard ben ook ik van mening dat zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat procedures tegen de Staat worden gevoerd. Ik acht het echter niet wenselijk dat onafhankelijke rechtssubjecten zoals Schiphol bij voorbaat worden weerhouden van het voeren van juridische procedures tegen de Staat, ook als sprake is van een aandeelhoudersrelatie. Het recht voor een ieder om naar de rechter te stappen is een hoeksteen van ons rechtsstelsel.

Dit neemt natuurlijk niet weg dat ik verheugd ben dat Schiphol de procedure tegen de Staat heeft beëindigd.

3. Kunt u daarbij de aandeelhoudersbevoegdheden inzetten die toekomen aan de minister van Financiën als belangrijkste aandeelhouder van Schiphol?
3. Afgezien van het feit dat dit nu niet meer aan de orde is (zie antwoord 1), heeft de minister van Financiën als aandeelhouder op dit terrein binnen het vennootschapsrecht geen specifieke instructiebevoegdheid jegens de vennootschap.

Schiphol is een zelfstandige onderneming in de vorm van een kapitaalvennootschap. De zeggenschapsverhoudingen binnen de vennootschap worden beheerst door het privaatrecht (vennootschapsrecht). Binnen het vennootschapsrecht bestaan geen regels dat vennootschappen niet tegen hun aandeelhouders kunnen procederen (of vice versa). Directie en raad van commissarissen zijn verplicht zich te richten naar het belang van de vennootschap dat niet noodzakelijkerwijs samenvalt met alleen het belang van de aandeelhouder, in dit geval de Staat. Overigens dient daarbij in dit geval te worden opgemerkt dat de Staat ook niet de enige aandeelhouder in Schiphol is, maar dat ook door de gemeenten Amsterdam en Rotterdam aandelen worden gehouden.

4. Kunt u specifiek gebruik maken van de bevoegdheden verbonden aan artikel 2:155a van het Burgerlijk Wetboek, waarbij middels een "onderlinge regeling van samenwerking" het verzwakte structuurregime wordt gevestigd, op basis waarvan de minister de leden van de raad van bestuur kan benoemen en ontslaan, om op die manier de juiste verhoudingen tussen de overheid en het overheidsbedrijf weer te herstellen?
4. Afgezien van het feit dat dit nu niet meer aan de orde is (zie antwoord 1), bestaat ten aanzien van Schiphol tussen de huidige aandeelhouders geen regeling als bedoeld in de vraag. Ook als een dergelijke regeling wel zou bestaan zou deze echter geen soelaas bieden voor deze problematiek. Het dreigen met ontslag ten opzichte van bestuurders om een rechtszaak tegen de Staat te voorkomen zou oneigenlijk zijn. Bovendien bestaat geen garantie dat een nieuwe bestuurder dan niet weer tot

dezelfde conclusie zou komen dat een rechtszaak tegen de Staat in het belang is van de vennootschap. Zie verder het antwoord op vraag 3.

5. Kan in de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid het uitgangspunt worden opgenomen dat overheidsbedrijven geen juridische procedures aanspannen tegen de overheid? Zo nee, waarom niet?
5. Nee, zie de antwoorden op vraag 2, 3 en 4.
6. Waarom wil de directie van Schiphol sowieso de schade die voortvloeit uit het bouwverbod op de Rijksoverheid verhalen, als deze directie zélf de drijvende kracht was achter dit bouwverbod op het Groenenberg terrein, zoals opnieuw blijkt uit uw eerder genoemde antwoord? 2)
6. Over de destijds vigerende beweegredenen van de directie van Schiphol kan ik u geen helderheid bieden. Uit het intrekken van de procedure door Schiphol kan worden opgemaakt dat de directie van Schiphol thans een andere afweging heeft gemaakt.
7. Is dit niet de wereld op zijn kop? Waarom betaalt de directie van Schiphol dan ook niet zelf de ontstane schade?
7. Duidelijk zal zijn dat de Staat geen reden zag om tot vergoeding van de door Schiphol te betalen schadevergoeding over te gaan. Dit is de reden dat het bijna tot een rechtsgeding is gekomen, inmiddels heeft Schiphol de procedure echter stopgezet.
8. Waarom heeft Schiphol de op basis van artikel 50 van de Luchtvaartwet verplichte schadevergoeding aan Chipshol nooit (definitief) betaald? Waarom moest Schiphol hier via de rechter toe gedwongen worden?
8. De ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën staan buiten de rechtszaak tussen Chipshol en Schiphol over de omvang van de te betalen schade. Bekend is dat de omvang van het te betalen bedrag nog niet definitief is vastgesteld, daarover wordt nog geprocedeerd tussen partijen. Overigens merk ik op dat bij een definitief vonnis van de rechtbank daarop nog voor beide partijen de mogelijkheid van cassatie bij de Hoge Raad open staat. Ik kan derhalve geen uitspraak doen in hoeverre het terecht is dat Schiphol hierover een procedure voert.
9. Waarom heeft Schiphol beslag laten leggen op bezittingen van Chipshol om de waardevermeerdering als gevolg van het opheffen van het bouwverbod te incasseren? Deelt u de mening dat artikel 55 van de Luchtvaartwet bepaalt dat Schiphol dit bedrag pas kan vorderen, als eerst de bovengenoemde schadevergoeding is toegekend, wat nooit (definitief) gebeurd is?
9. De ministeries van Verkeer en Waterstaat en Financiën staan ook buiten deze kwestie. Mij is bekend dat de rechter in kort geding onlangs heeft geoordeeld dat de beslagen die Schiphol heeft laten leggen voor een belangrijk deel in stand kunnen blijven, voor

zover die beslagen betrekking hadden op de grond en de door Schiphol betaalde €19 miljoen. Het zal duidelijk zijn dat het mij niet past hier een oordeel over te geven.

10. Ligt het, nu gebleken is dat de inschattingen van Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) over de vermeende veiligheidsrisico's achteraf gezien onjuist waren, voor de hand dat Schiphol nu nog steeds een dergelijke felle juridische strijd voert tegen Chipshol?
10. Ik merk op dat het bouwverbod in 2003 rechtmatig is genomen. Ik verwijs naar de beschrijving van de gang van zaken in de beantwoording van de vorige kamervragen. Er was dus geen sprake van een onjuist bouwverbod. Naar aanleiding van nadien bekend geworden informatie kon onlangs het bouwverbod worden opgeheven. Een en ander doet er niet aan af dat er een geschil kan bestaan over de omvang van de financiële gevolgen van het bouwverbod.
11. Kunt u uitsluiten dat in 2003, toen de directie van Schiphol aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het verzoek deed om een bouwverbod, niet alleen de vermeende veiligheidsrisico's een rol speelden, maar ook de wens om een concurrent de voet dwars te zetten? Kan in dat geval gesproken worden van machtsmisbruik?
11. Ik zie geen aanleiding om er van uit te gaan dat het verzoek van Schiphol indertijd is gedaan om een concurrent de voet dwars te zetten.
12. Acht u de in de vragen 1 en 2 en 8 tot en met 13 genoemde gedragingen passend voor een overheidsbedrijf? Zo ja, kunt u hier dan nader op ingaan? Zo neen, kunt u de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid zodanig vormgeven dat dergelijke zaken tot het verleden gaan behoren?
12. Zie het antwoord op de vragen 1 en 2 en 8 tot en met 11.

- 1) Aangangsel Handelingen nr. 2354, vergaderjaar 2006-2007
- 2) Aangangsel Handelingen nr. 2354, vergaderjaar 2006-2007

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Camiel Eurlings