

Vergaderjaar 2005–2006

30 494

De verkoop van een luchthaven, de privatisering van een werkstad

Nr. 2

INITIATIEFNOTA

Inhoudsopgave	blz.
1. Stelling	2
2. Privatisering Schiphol kost de Staat geld	4
3. Schiphol als luchthavenonderneming	10
4. Schiphol als vastgoedontwikkelaar	16
5. Schiphol Area Development Company	26
6. Onbesproken reserves	30
7. Toekomstwaarde Schiphol als vastgoedlocatie	36
8. Grondwaarde en potentiële ontwikkelingswaarde	42
9. Nader onderzoek naar financiële opbrengsten en verborgen reserves Schiphol noodzakelijk	45

1. STELLING

Als het Kabinet Balkenende zijn zin krijgt zal de privatisering van de NV Luchthaven Schiphol binnenkort een feit zijn. Binnen de Eerste Kamer bestaan er grote twijfels, ook bij de fracties die de coalitie steunen (CDA/D66) over de wenselijkheid, dan wel het moment van de privatisering van de NV Luchthaven Schiphol. Wij zijn van mening dat er hier sprake is van een onzorgvuldig en ondoordacht kabinetsvoorstel.

De privatisering wordt in het regeerakkoord wenselijk geacht vanwege een – vermeend – gebrek aan geld ten behoeve van het mobiliteitsbeleid. Wij zijn er echter van overtuigd dat vervreemding van aandelen – of deze nu via een beursgang, of door onderhandse plaatsing plaatsvindt – in financieel opzicht voor de Staat minder profijtelijk is dan de huidige situatie.

De opbrengst van de privatisering van Schiphol langs de lijn van een beursgang zal vooral worden bepaald door de winstgevendheid van de luchthaven en de vermogensstructuur (met name de schuldpositie). Spannend lijkt deze beursgang dan ook niet te worden. Voorlopig lijkt het erop dat de onderneming wordt gewaardeerd op vier miljard euro. Na aftrek van de uitstaande schulden (inclusief de uitkering van achterstallig dividend – «superdividend» – aan de huidige aandeelhouders) wordt de waarde van de aandelen door deskundigen rond twee miljard euro geschat. De staatsschuld zal, bij verkoop van 49,9% van de aandelen, dus met een kleine miljard euro dalen.

Onze stelling is dat luchthaven Schiphol een veel grotere waarde vertegenwoordigt dan via de beurs kan worden opgehaald. Dit komt door twee belangrijke ontwikkelingen die thans onvoldoende worden of kunnen worden gewogen. Deze twee ontwikkelingen zijn: ingrijpende beslissingen van het publiek bestuur over de toekomst van Schiphol op korte termijn en het volstrekt onderschatten van de ontwikkelingscapaciteit van de Schipholregio.

Beslissingen van het publiek bestuur

De Luchtvaartsector heeft te kennen gegeven dat Schiphol op korte termijn (2008) tegen haar grenzen aan zal lopen. De geschiedenis herhaalt zich. Opnieuw zullen er van het publiek bestuur beslissingen worden gevraagd die in feite een vergroting van de capaciteit van de luchthaven inhouden. De wensen van de sector zijn duidelijk: het loslaten van het huidige milieugrenzen, een uitbreiding van het banenstelsel en de bouw van een nieuwe terminal. Zelfs als niet alle wensen van Schiphol worden gehonoreerd dan zal de ondernemingswaarde van Schiphol als luchthavenonderneming binnen niet al te lange tijd substantieel hoger zijn. Dankzij enkele publiekrechtelijke beslissingen zal er dus voor de nieuwe aandeelhouders een directe financiële bonus ontstaan die moeiteloos kan worden geïncasseerd.

Onderschatten van de ontwikkelingscapaciteit

Schiphol is dé toplocatie voor hotels, kantoren, businesscenters en allereerste hande cargovestigingen. Voor deze intrinsieke waarde van de locatie Schiphol en haar omgeving lijkt de regering een blinde vlek te hebben. Projectontwikkelaars in heel Nederland verwerven voor veel geld grond om – langs de lijn van het bouwclaimmodel – hun invloed veilig te stellen bij toekomstige stedelijke ontwikkelingen. In het geval van Schiphol geeft hier geeft de rijksoverheid zomaar de opbrengsten uit de ontwikkeling van honderden hectaren grond uit handen. De locatie Schiphol en omgeving is in onroerend goed termen gesproken «een nog niet ontgonnen goudmijn». Een goudmijn die de regering nog niet lijkt te hebben ontdekt. Zij privatiseert deze locatie alsof het hier gaat om een weinig rendabel bedrijfsterrein en boerengrond.

Het is onze stelling dat de Staat met de privatisering van Schiphol het kerngebied van Nederland uit handen geeft terwijl dit nou juist bij een goede regie de potentie heeft uit te groeien tot een van de meest hoogwaardige metropolitane gebieden van Nederland, en van Europa. De Minister van Financiën betoont zich een slecht koopman en hij bewijst de staatskas een slechte dienst, omdat de NV Luchthaven Schiphol veel meer waard is dan waar de regering in het kader van de privatisering van uitgaat. Er wordt hier niet alleen een luchthaven, maar ook een (toekomstige) werkstad geprivatiseerd.



2. PRIVATISERING SCHIPHOL KOST DE STAAT GELD

Het regeerakkoord¹ noemt als motief voor de privatisering van de Luchthaven Schiphol de financiering van het mobiliteitsbeleid. Op zichzelf zou dat een plausibele reden kunnen zijn als er sprake van een nijpend gebrek aan investeringsgeld en van een batig saldo na vervreemding van aandelen zouden zijn. Geen van beide is echter het geval. Van financieringsproblemen voor infrastructuurprojecten is momenteel geen sprake en wij betwijfelen of de verkoop van een minderheidsbelang van 49,9% van de aandelen van de NV Luchthaven Schiphol daadwerkelijk profijtelijk zal zijn voor de Staat en daarmee voor de Nederlandse samenleving.

Wij onderbouwen deze bewering aan de hand van de volgende punten:

- de Staat beurt al jaren een te laag dividend
- de jaarlijkse waardevermeerdering van de NVLS is groter dan de opbrengst van de eenmalige verkoop van aandelen
- de privatisering gaat de Staat geld kosten
- de grond gaat wel over in handen van de Staat, maar de waardeontwikkeling wordt niet verdisconteerd
- eigendom en zeggenschap: waar ligt straks het primaat, bij de Beurs of de Tweede Kamer?

De Staat beurt al jaren een te laag dividend

De NV Luchthaven Schiphol is een zeer renderende onderneming waarvan alle aandelen in handen zijn van de overheid (rijk, Amsterdam en Rotterdam). Het is een buitengewoon professioneel overheidsbedrijf waar ook de burger trots op is. Schiphol is in de wereld van de luchthavens een voorbeeld. Het «one terminal concept» heeft lange tijd model gestaan voor een efficiënte en een klantvriendelijke luchthaven.

Financieel rendement heeft bij de huidige drie overheidsaandeelhouders nooit voorop gestaan. Het gaat hier immers om een zeer vitaal publiek belang, namelijk het aanbieden en verzorgen van luchtvaartinfrastructuur die een grote bijdrage levert aan onze economie.

Het gaat hierbij overigens niet alleen om start- en landingsbanen. De rijksoverheid heeft stevig bijgedragen aan de weg- en railinfrastructuur die de luchthaven kwalitatief versterkt heeft. Kosten nog moeite zijn hiervoor gespaard. De aanleg van de spoortunnel, al weer dertig jaar geleden, heeft de luchthaven direct verbonden met de railinfrastructuur van ons land. Vanuit alle grote steden is Schiphol comfortabel te bereiken. Schiphol is een multimodaal (lucht-, wegverkeer en openbaarvervoer) knooppunt geworden.

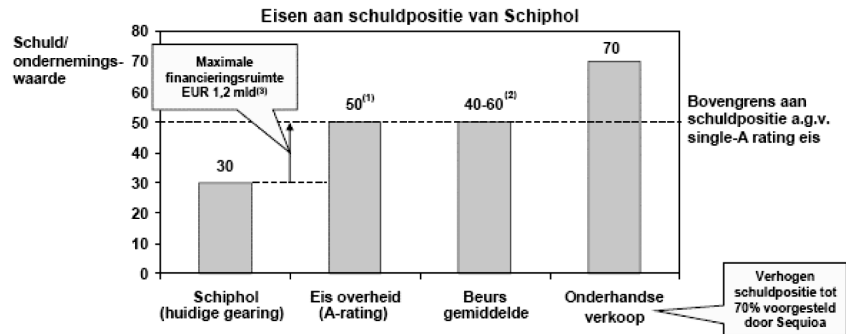
De meest recente investering op dit terrein is de aanleg van de HSL. Ook hierdoor neemt de kwaliteit van de luchthaven toe doordat het verzorgingsgebied van de luchthaven door een betere bereikbaarheid met snelle en regelmatige treinverbindingen groeit.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden van de betekenis die de overheid toekent aan een goed functionerend Schiphol en de inspanningen die zij zich getroost om de positie van deze luchthaven te versterken.

De huidige aandeelhouders hebben zich bescheiden gedragen als het ging om de winstuitkeringen (dividend). Daardoor heeft Schiphol een riant eigen vermogenspositie kunnen opbouwen (figuur 1).

¹ «Teneinde additionele middelen ten behoeve van het mobiliteitsbeleid te verkrijgen kan in de komende kabinetsperiode, op een financieel opportuun moment, een minderheidsaandeel in Schiphol worden verkocht. Daarbij dienen de betrokken publieke belangen adequaat door middel van een wettelijke regeling te zijn gewaarborgd. De continuïteit van de luchthaven mag voorts niet in gevaar komen (b.v. door te ambitieuze investeringen in het buitenland) en er moeten toereikende waarborgen bestaan om misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen (KLM) te voorkomen». Regeerakkoord Balkenende I, 2002.

FIGUUR 1: "SINGLE-A" RATING EIS VAN OVERHEID MAAKT VERHOGEN VAN SCHULDPOSITIE BOVEN 50% ONMOGELIJK
 Derhalve geen verschil in superdividend voor privatiseringsopties



Bron: Privatisering NV Luchthaven Schiphol, prof. Dr. K. Cools, december 2005.

Deze wijze van financiering wordt in de markt «conservatief» gevonden. Privaat georganiseerde bedrijven maken veel meer gebruik van vreemd vermogen (leningen). Hierdoor stijgen de winsten extra door het zogenaamde «hefboom effect» dat ontstaat als de te betalen rente lager is dan het behaalde winstpercentage. De verhouding eigen vermogen/vreemd vermogen is bij Schiphol momenteel 70/30. Daardoor bezit de NVLS momenteel een «Triple A Rating», wat iets zegt over de betrouwbaarheid van een bedrijf om leningen terug te kunnen betalen. Door die hoge rating kan Schiphol goedkope leningen afsluiten. Deze rating kan volgens de regering terug naar een meer marktconforme «Single A». Dat betekent dat de verhouding eigen vermogen/vreemd vermogen terug kan naar 50/50. De Minister van Financiën wil daarom, voor het vallen van het doek, aan de aandeelhouders een zogenaamd «super dividend» uitkeren. Het zou hier gaan om een uitkering van maximaal 1.2 miljard. Dit is feitelijk een achterstallige betaling van het dividend waar de huidige aandeelhouders al recht op hadden maar dat ze bewust – in het belang van Schiphol – aan het eigen vermogen hebben toegevoegd. Het is de vraag of president-directeur Cerfontaine van de NV Luchthaven Schiphol deze verslechtering van de vermogenspositie op het oog had toen hij zijn hartstochtelijke pleidooien hield voor een private luchthaven. Voor Cerfontaine was het wezenlijke argument voor de privatisering de toegang tot de kapitaalmarkt. Zijn eerste gang naar die kapitaalmarkt zal nu zijn om het aan de aandeelhouders in de vorm van een superdividend uitgekeerde eigen vermogen aan te zuiveren met vreemd vermogen. Voor dit vreemde vermogen moet hij bovendien een hogere prijs betalen dan voorheen vanwege de «Single A rating». Een aangename start lijkt het niet te worden.

Jaarlijkse uitkering van dividend draagt meer bij aan verlaging staatsschuld

De privatisering van Schiphol moet geld op brengen. Het moet een bijdrage leveren aan de vergroting van de middelen voor een betere mobiliteit. Een nobel doel. Het komt er op neer dat de Staat, door de baten van de beursgang in de staatskas te storten, minder rente over de schuld hoeft te betalen. De vrijgevallen rentekosten worden in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) gestort. Wie zou daar nu tegen kunnen zijn.

Maar is het werkelijk zo dat de verkoop van 49,9 % van de aandelen ook

een forse som geld zal gaan opleveren? In het rapport van professor Cools¹ is een overzichtelijk staatje opgenomen van de door twee verschillende adviseurs geschatte opbrengst. Deze schattingen lopen uiteen – minus de eerder aangehaalde «superbonus» – van 1.0 miljard euro bij beursgang tot 1.55 miljard euro bij onderhandse verkoop. Dit laatste bedrag is alleen dan mogelijk wanneer de overheid veel van zijn zeggenschap inlevert. Minister Zalm op zijn beurt wil geen inzicht geven in zijn winstverwachting: «het lijkt de Staat niet raadzaam uitspraken te doen over de te verwachten verkoopopbrengsten».² Hij gaat daarmee het debat uit de weg over de mogelijke waarde bij de verkoop van de aandelen versus een andere benadering waarbij juist de zelfstandige waarde van het onroerend goed wordt gewaardeerd in relatie tot de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven.

TABEL 1: PREMIE VAN ONDERHANDSE VERKOOP IS BEPERKT
Aanpassing herkapitalisatie en multiple leidt tot klein verschil in opbrengsten

	IPO-waarde Sequoia (mln EUR)	Onderhandse verkoop waarde Sequoia (mln EUR)	Correctie op onderhandse verkoop (mln EUR)
Bedrijfswaarde Schiphol			
• EBITDA	465	465	465
• EV/EBITDA multiple	8.6x	10.8x	8.6-11.0x
• Bedrijfswaarde	4,000	5,000	4,000-5,100
Huidige uitstaande schuld	800	800	800
Additionele schuld door herkapitalisatie⁽²⁾	1,200	2,700	1,200
Totale waarde eigen vermogen	2,000	1,500	2,000-3,100
Cash opbrengsten voor overheid⁽¹⁾	2,200	3,450 ⁽³⁾	2,200-2,750

(1) Opbrengsten voor overheid: 51% van eigen vermogen waarde + additionele schuld door herkapitalisatie
(2) Inschatting van maximale herkapitalisatie voor behouden S&P A-rating = EUR 1,2 miljard
(3) Additionele schuld van EUR 1,5 miljard levert overheid circa EUR 20 mln per jaar minder belastinginkomsten op
(4) Verlaagd omdat: 1. geen zeggenschap voor minderheidsaandeelhouder, 2. beperkte schuldprioriteit a.g.v. A-rating eis
3. verbeterpotentieel beperkt en 4. beperkte concurrentie verwacht
Bron: Sequoia

Bron: Privatisering NV Luchthaven Schiphol, Prof. dr. K. Cools, december 2005.

Wanneer wij sec kijken naar de jaarlijkse uitkering van een dividend aan de Staat dan leert een eenvoudige rekensom al dat dit een grotere leen-capaciteit vertegenwoordigt dan investeringen in bijvoorbeeld de verbetering van de mobiliteit. Op grond van het beleid voor staatsdeelnemingen streeft de Rijksoverheid bij al haar deelnemingen naar een rendement van 7%. Het rendement is hierbij de optelsom van het dividend (de winst die wordt uitgekeerd) en de waardetoeename (de winst die in het bedrijf blijft en leidt tot een toename van de waarde van het eigen vermogen). De vermindering van de staatsschuld levert slechts een 3,5% aan verminderde renteaflissing op.

Volgens het vigerende beleid worden opbrengsten uit privatisering gebruikt om de staatsschuld te reduceren. Jaarlijks bespaart de staat dan dus 3,5% rente die niet hoeft te worden uitgekeerd aan de houders van staatsobligaties. Er ontstaat daarmee een negatief saldo van 3.5% (7 – 3.5) op de aandelen die verkocht worden. Verkoop van 49,9% van de aandelen ter waarde van de 1 miljard euro (Tabel 1: Sequoia-berekening) leidt dus tot een jaarlijks permanent terugkerende verliespost van 35 miljoen euro. Privatisering op deze manier (goed renderende aandelen verkopen in ruil voor slecht renderende staatsschuldreductie) kost de gemeenschap dus veel geld. De kip met gouden eieren wordt hier geslacht.

Anders gezegd de verkoop van aandelen van Schiphol is «penny wise, pound foolish». Het is merkwaardig dat een goed koopman, en daar laat de Minister van Financiën zich toch op voorstaan, warm pleitbezorger is

¹ Privatisering NV Luchthaven Schiphol, Prof. dr. K. Cools, december 2005.

² Kamerstuk 25 435, nr. 10, 15 november 2005.

van het afstoten van de aandelen van de luchthaven Schiphol. Vanuit financiële overwegingen lijkt in ieder geval de ratio aan het voorstel te ontbreken.

Privatiseringswet dwingt de Staat tot investeren in nieuwe aandelen

Met de komst van private partijen zal ook de besluitvormingsstructuur van Schiphol ingrijpend wijzigen. De wetten van de markt gaan gelden. Private aandeelhouders zullen een afdoend rendement op hun aandelenkapitaal willen zien. Dat kan leiden tot een grotere druk te investeren in de meest rendabele onderdelen, dat wil zeggen de niet-luchthavengebonden activiteiten. Maar ook voor het aantrekken van leningen zal Schiphol afhankelijk worden van de private kapitaalmarkt. Niet moet worden uitgesloten dat het uitgeven van nieuwe aandelen nodig zal zijn om te voorzien in de kapitaalbehoefte. Dit zou nodig zijn bij grote investeringen als een nieuwe baan of een nieuwe terminal. Voor de meerderheidsaandeelhouder leidt het uitgeven van nieuwe aandelen tot de plicht zelf ook aandelen te kopen. Immers conform het amendement Haverkamp (CDA) is de Staat wettelijk verplicht altijd 50% + 1 van de aandelen in overheidshanden te behouden. Anders verliest zij immers haar meerderheidspositie. In dat geval zal de Staat aandelen bij moeten kopen en daarmee de staatsschuld weer vergroten.

Eigen grond om niet, maar de grond van waarde komt niet mee

Om de privatisering voor de Tweede Kamer acceptabel te maken heeft het kabinet gekozen Schiphol bij wet te reguleren met behulp van een exploitatievergunning. De wet die dat moet gaan regelen is de Wet Exploitatie Luchthaven Schiphol¹. Deze wet is thans nog in behandeling bij de Eerste Kamer. Binnen de Eerste Kamer zijn er twijfels of de regulering van een zo belangrijk deel van onze infrastructuur voldoende is gegarandeerd. In de wet is de (theoretische) mogelijkheid opgenomen om als ultieme daad de vergunning tot het houden van een luchthaven in te trekken. De Staat zal in zo'n geval een nieuwe exploitant moeten werven die de exploitatie van de luchthaven voortzet².

Als voorwaarde voor de mogelijkheid een exploitatievergunning te kunnen verstrekken, zal de grond (die thans in eigendom is van de NV Luchthaven Schiphol) om niet worden overgedragen aan de Staat. Gelijktijdig zal diezelfde grond door de Staat weer in eeuwigdurende erfpacht worden uitgegeven aan de NV Luchthaven Schiphol. «De erfpacht zal eeuwigdurend zijn zonder dat een canon verschuldigd is».³ Erfpacht is een zakelijk recht. En in dat opzicht vergelijkbaar met eigendom van grond. Dat wil zeggen dat de rechten voor de ontwikkeling van de grond primair bij de eigenaar ligt. De waardeontwikkeling eveneens. Onze stelling is dat hiermee miljoenen, zo niet miljarden aan ontwikkelingswinst wordt prijsgegeven. Maar het is nog zorgelijker. Immers: «De erfpacht eindigt als de exploitatievergunning is ingetrokken zoals voorzien in het wetsvoorstel en als de Staat in verband met een ingebruikneming van een andere luchthavenlocatie de exploitatie van de luchthaven Schiphol beëindigt; in dat geval vergoedt de eigenaar aan de erfpachter de waarde van de erfpacht en de opstallen uitgaande van een «going concern» (luchthaven) bestemming⁴. De nieuwe eigenaar (exploitant), dat kan de Staat zijn in het geval er geen andere particuliere kandidaten zijn, zal worden geconfronteerd met een megaclaim.

Bovendien, «slechts» die gronden die behoren tot het zogenaamde luchthavengebied gaan over naar de Staat⁵. Andere gronden die in eigendom zijn van de NVLS (zie verder paragraaf 6) lijken voor een belangrijk deel buiten beschouwing te blijven. Ook die gronden vertegenwoordigen een zeer omvangrijke ontwikkelingswaarde. Door deze gronden buiten de transactie te houden zullen de nieuwe eigenaren van de luchthaven profiteren van de waardestijging als gevolg van een functieverandering. Juist

¹ Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol, 28 074.

² Door de Raad voor Verkeer en Waterstaat is dit aangeduid als de atoombomconstructie: het zou desastreuze gevolgen kunnen hebben voor de mainport.

³ Kamerstuk 25 435, nr. 10, 15 november 2005.

⁴ Eerste Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2005–2006, Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol, 28 074.

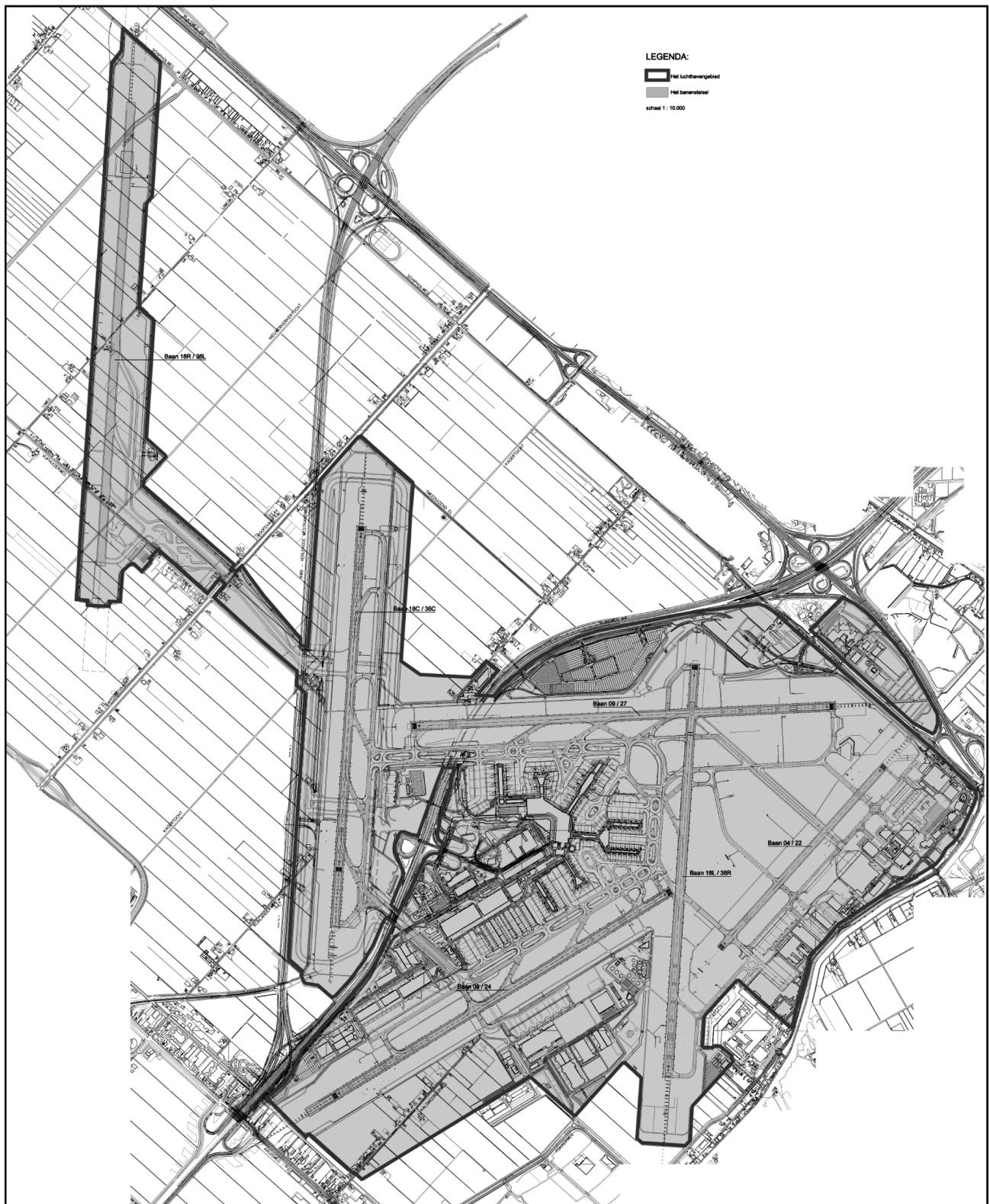
⁵ In het kader van de privatisering heeft onze fractie nadere vragen gesteld over het grondeigendom van de NVLS. Minister Zalm heeft hierop geantwoord: «(...) Hieronder valt in ieder geval het luchthavengebied, destijds omschreven als «het aangewezen luchtvaartterrein». Daarnaast gaat het om daaraan direct aangrenzende en ingesloten terreinen, voor zover in eigendom van NVLS. Over een exacte afbakening van de gronden, waarop de erfpacht betrekking heeft, vindt nog overleg plaats met NVLS». Tweede Kamer, 30 300 XII, nr. 10, 5 december 2005.

hier ligt het voor de hand om juist álle gronden die in bezit zijn van Schiphol om niet in handen te stellen van de staat. Bij de uitgifte in erfpacht dient te worden vastgelegd dat bij functiewijziging als gevolg van het planologisch beleid van de overheid er automatisch sprake zal zijn van een bijstelling van de canon. Op deze wijze zal de waardeestijging van de grond ten goede komen aan de Staat. En dus aan de Nederlandse burgers.

Beurs en Tweede Kamer, waar ligt het primaat?

Schiphol is een buitengewoon gevoelig onderwerp in ons land. Zonder enige twijfel is de luchthaven van grote betekenis voor onze economie en heeft de ontwikkeling van de Randstad een goed functionerende internationale luchthaven nodig. Maar er is ook een keerzijde. En dat is de overlast die Schiphol met zich meebrengt. Dat varieert van het geluid van vliegtuigen, milieuvervuiling tot verkeerscongestie. Schiphol is dus niet onomstreden en met grote regelmaat is zij dan ook onderdeel van het politieke debat. Dat is goed. Met een eventuele beursgang wordt daar een nieuwe dynamiek aan toegevoegd, namelijk de idee van de beursvloer. De uitwerking daarvan laat zich nog raden maar duidelijk is dat beurs en politiek elkaar regelmatig zullen tegenkomen. Ongewis is wie er aan het kortste eind zal trekken.

Na een beursgang kan iedere aanpassing van geluidsnormen, iedere commissievergadering in de het parlement en zelfs iedere uitspraak van een Kamerlid zich onmiddellijk vertalen in de beurskoers. Hierdoor ontstaat grote druk op de politiek om vooral niets te doen dat de aandelenkoers van Schiphol kan benadelen en de aandeelhouders tegen de haren in zou kunnen strijken. Hoe lager de koers, hoe groter bovendien de kans op een vijandige overname door, bijvoorbeeld, een buitenlandse luchthaven. Hierdoor wordt het sturen op en handhaven van milieudoelstellingen nog complexer. Het zal lastig worden eisen te stellen aan geluid, veiligheid, ruimtegebruik en uitstoot. Het primaat van de politiek voor de ontwikkeling van een vitaal gebied in de Randstad komt hierdoor op een oneigenlijke manier onder druk te staan. De mogelijkheden om al dan niet verder te groeien behoren, naast ontwikkelingen in de internationale luchtvaartsector, vooral bepaald te worden door een democratische belangenafweging in het parlement.



Bovenstaande kaart geeft «het luchthavengebied» weer zoals vastgesteld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) van 26 november 2002. De begrenzing behelst meer dan alleen de gronden die nodig zijn voor het banenstelsel. Ook de bedrijven- en kantorenlocaties op Schiphol Centrum, Zuid, Zuidoost, Oost, Noord vallen onder de privatiserings- en erfpachtafspraken.

3. SCHIPHOL ALS LUCHTHAVENONDERNEMING

In vrij korte tijd heeft Schiphol haar luchthavenareaal uitgebreid tot 3 120 hectare. In 2000 is begonnen met de bouw van de vijfde baan, de Polderbaan, die begin 2003 in gebruik is genomen. Tot die tijd werd het gebied tussen Amsterdam en Haarlem in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra nog aangemerkt als rijksbufferzone. Dit soort zones zou nodig zijn als «open goed ingerichte ruimten tussen stadsgewesten». Maar ook met deze nieuwe vijfde baan loopt de luchthaven Schiphol op korte termijn tegen haar grenzen op. Er bestaat de forse ambitie bij de sector om over zo'n vijftien jaar een verdubbeling in passagiersaantallen en vracht op Schiphol te kunnen afhandelen. Een besluit over het al dan niet verder groeien zal door een volgende regering genomen moeten worden. Het is daarom onze overtuiging dat het nu niet hét moment is voor een privatisering. Het is niet in het belang van de Staat dat een publieke beslissing die op korte termijn genomen zal moeten worden over de groei van de luchthaven een private waardevermeerdering garandeert.

Om welke cijfers in de capaciteitsontwikkeling gaat het? In 2004 hebben 42,5 miljoen passagiers gebruik gemaakt van Schiphol. De hoeveelheid vracht in tonnen bedroeg 1,5 miljoen. Het aantal vliegbewegingen was 418 000. In Europees verband staat Schiphol op de «derde» plaats wat betreft vracht, en op de «vierde» plaats wat betreft passagiers.

Schiphol: 3e luchthaven in Europa in vracht.

Luchthaven	Vracht in tonnen in 2004
1. Frankfurt	1,9 miljoen
2. Charles de Gaulle	1,8 miljoen
3. Schiphol	1,5 miljoen
4. Heathrow	1,4 miljoen

Schiphol: 4e luchthaven in Europa in passagiers.

Luchthaven	Passagiers in mln in 2004
1. Heathrow	67,8
2. Charles de Gaulle	51,3
3. Frankfurt	51,1
4. Schiphol	42,5

Voor de periode tot 2020 gaat Schiphol uit van 80 à 85 miljoen passagiers, 3 miljoen ton cargo en 800 tot 900 000 vliegbewegingen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat sluit zich aan bij die cijfers. Ook de ministeries van V&W, VROM en EZ gaan uit van een verdubbeling in de groei. Zij rekenen voor 2020 met een groei naar 64 tot 96 miljoen passagiers, 2,2 tot 3,5 miljoen ton vracht, en een groei tot 807 000 vliegbewegingen¹. Ook voor de verdere planningshorizon zijn de ambities van Schiphol gericht op verdere groei. Het bureau OMA (Office for Metropolitan Architecture) heeft bijvoorbeeld in opdracht van Schiphol een studie² verricht naar mogelijk toekomstige herconfiguraties van het banenstelsel en terminaluitbreidingen. Deze vergaande studie plaatst keuzes voor investeringen op de korte termijn in een context van een optimale luchthaven die over zo'n dertig jaar 100 miljoen passagiers moet kunnen afhandelen.

¹ Mainport Schiphol beleidsinformatie, Ministeries VenW, VROM en EZ, december 2005, pag. 107 t/m 110.

² Navigator – redesign, Office for Metropolitan Architecture, 2002.



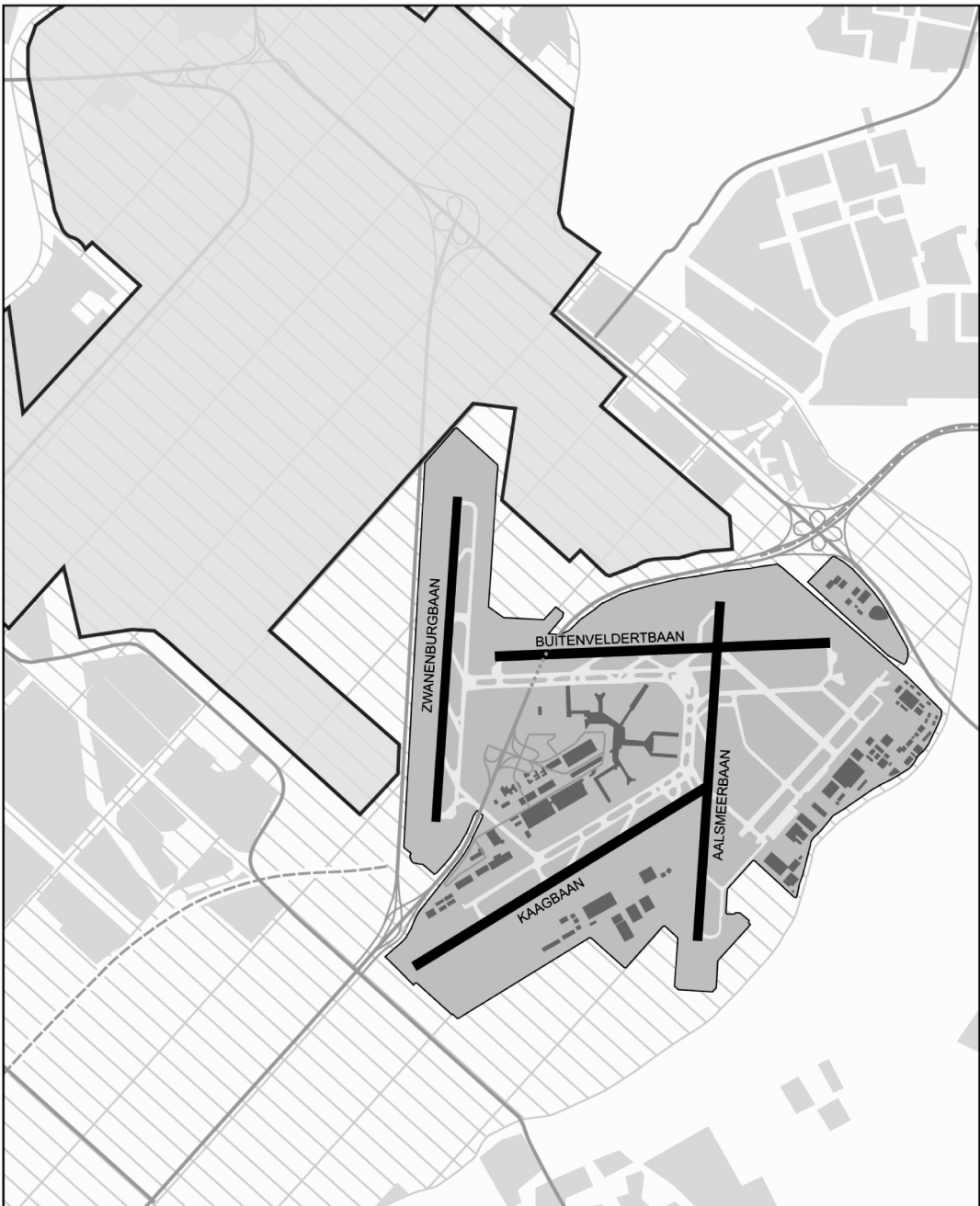
Studie van OMA in opdracht van Schiphol naar een optimale luchthaven voor 100 miljoen passagiers.

Het huidige banenstelsel en de huidige terminal zouden nog zo'n tien jaar de behoefte aan starts en landingen fysiek aankunnen. Daarna is het op. Al eerder – over twee tot vier jaar – loopt Schiphol aan tegen de huidige geluidsgrenzen. Bovendien verloopt in 2008 de planologische reservering voor een zesde en zevende baan in het streekplan van de provincie Noord-Holland¹.



Ook voor de uitbreiding van de terminal liggen grootse plannen in het verschiet. Voor een uitbreiding van de terminal wordt nu gestudeerd op het zogenaamde Noordwestareaal. Dit gebied is gelegen tussen de Zwanenburgbaan, Buitenveldertbaan en de A4, A5 en de te verleggen A9 (ten zuiden van Badhoevedorp). Dit is in het streekplan aangeduid als «uitwerkingsgebied». Schiphol werkt thans aan een businesscase waarbij de huidige terminal doorgroeit tot 60 à 65 miljoen passagiers en de nieuwe, tweede terminal 20 à 25 miljoen passagiers afhandelt. De afhandeling van vracht blijft geconcentreerd op Schiphol Zuid/Zuidoost.

De volgende regering zal de beslissing moeten nemen over de vraag of groei ter plaatse moet worden toegestaan – dus méér banen en een tweede terminal – en/of er segmenten van het luchtverkeer naar regionale luchthavens (bijvoorbeeld Lelystad) moeten worden uitgeplaatst, of besluiten om een einde aan de groei te maken. Veel scenario's zijn denkbaar. Zij zal zich daarbij ook baseren op de binnenkort af te ronden evaluatie van de Schipholwet. Dit zijn uitermate belangrijke beslissingen waarbij een regering de gevolgen voor economie, milieu en de ruimtelijke ordening vrijelijk moet kunnen afwegen. De angst voor schadeclaims van aandeelhouders mag die besluitvorming niet beïnvloeden.

¹ Het betreft een nieuwe baan tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan en een nieuwe baan parallel aan de Kaagbaan. In november 2005 heeft GS van Noord-Holland besloten om de reserveringstermijn die eind 2006 zou aflopen te verlengen tot uiterlijk 1 april 2008.



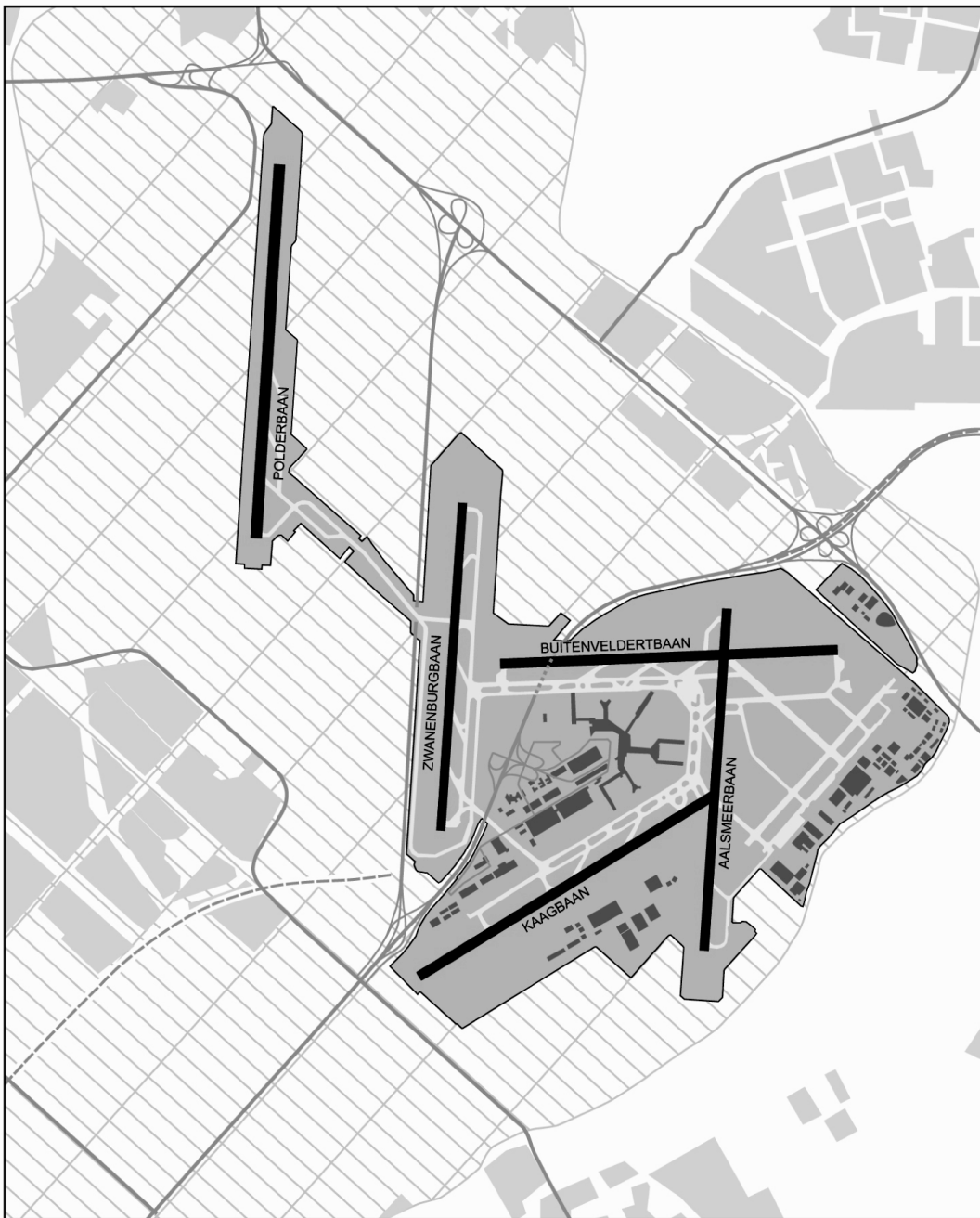
4 BANEN

-  banen
-  bufferzone

0 1 2 km



Zes jaar geleden was nog sprake van een rijksbufferzone en volstond een vierbanenstelsel.



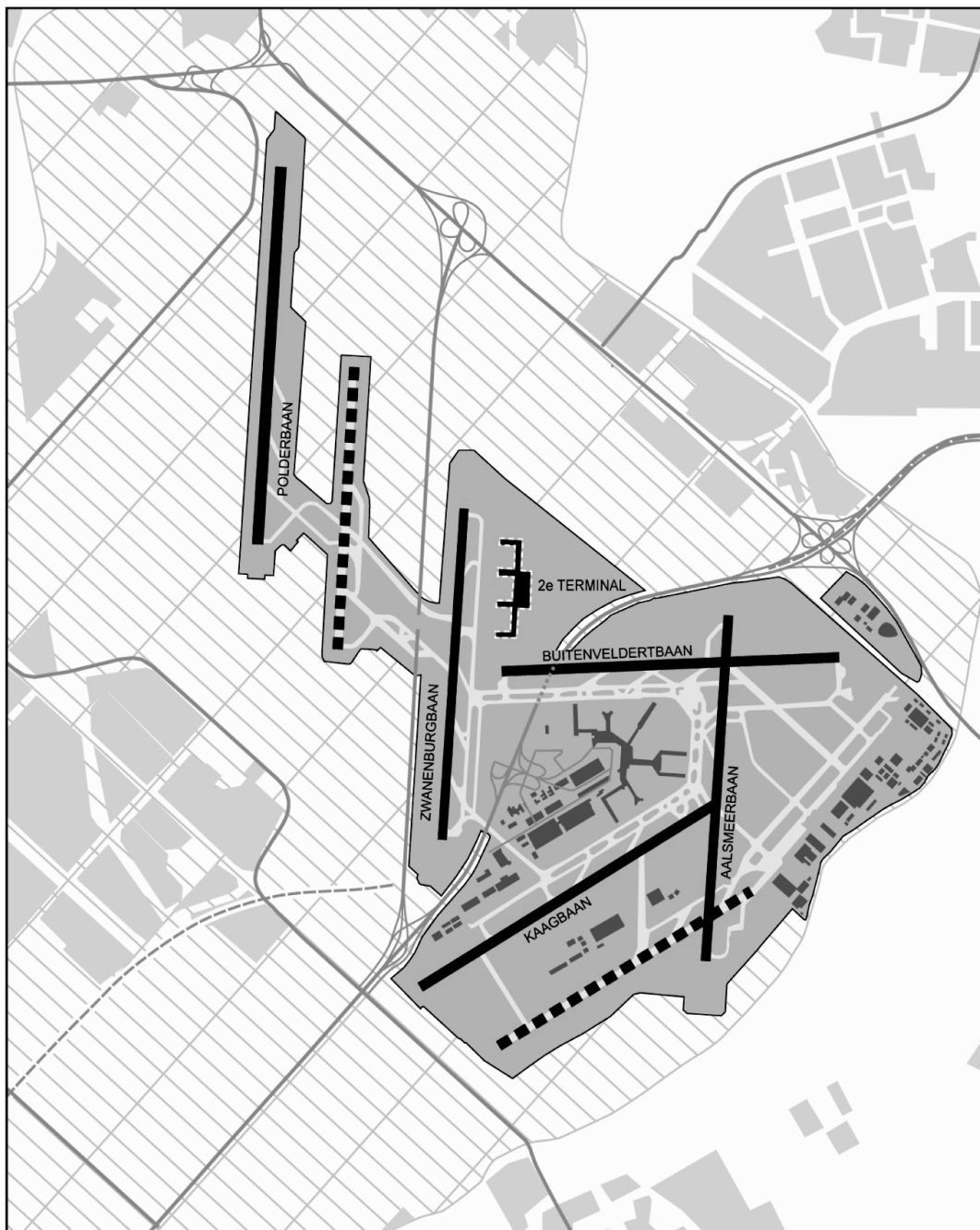
5 BANEN

— banen




0 1 2 km



Drie jaar geleden werd de Polderbaan geopend en was de bufferzone ter ziele.



7 BANEN

-  banen
-  geplande banen
-  2e Terminal

0 1 2 km



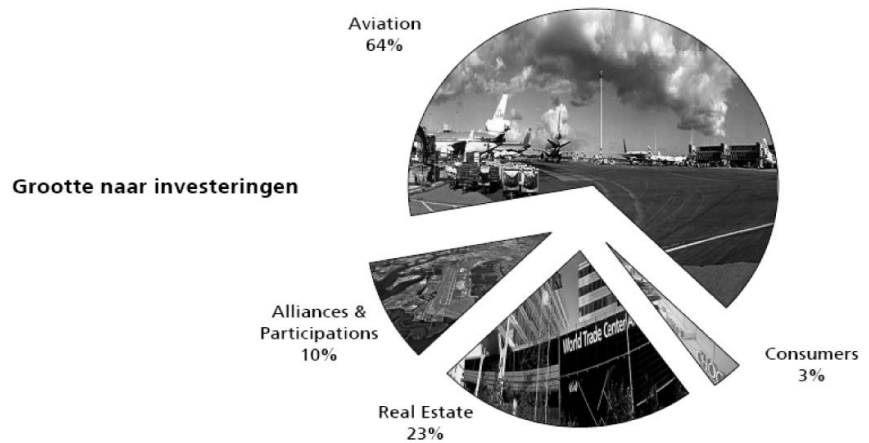
Al weer een volgende regering zal moeten beslissen over de uitbreiding van het banenstelsel en een tweede terminal



4. SCHIPHOL ALS VASTGOEDONTWIKKELAAR

Onze stelling is dat met de privatisering van de luchthaven Schiphol ook een vastgoedontwikkelaar wordt geprivatiseerd. De *land side* van de luchthaven heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een ware *Airport City*. De directe omgeving van Schiphol zal binnen twintig tot dertig jaar zijn volgebouwd. Als er daarbij gewerkt wordt met een visionair plan en een grootstedelijke ambitie, dan heeft dit gebied de potentie om alle concurrenten voorbij te streven.

De NV Schiphol Luchthaven exploiteert al jaren meer dan «een luchthaven in de zin der wet». Schiphol heeft al vele jaren met toenemend succes winkels (tot medio 1999 de populaire tax-free shops) en parkeerterreinen voor auto's geëxploiteerd. Ook andere internationale luchthavens zijn in de jaren negentig steeds meer als commerciële ondernemingen gaan functioneren, waarbij ze steeds meer winkels en kantoorlocaties zijn gaan ontwikkelen.





De non aviation activiteiten (consumers en real estate) zijn goed voor 77% van het exploitatieresultaat van Schiphol.

Bron: NV Luchthaven Schiphol.

De laatste tien jaar ontwikkelt en exploiteert Schiphol met succes commercieel vastgoed: kantoorgebouwen op toplocaties (Schiphol Centrum, huren tussen de 400 en 500 euro per m²), specifiek werkmilieu (Schiphol Oost, huren tussen de 170 en 210 euro per m²), en bedrijfsgebouwen en loodsen voor vracht (Schiphol Zuid en Zuidoost, huren kantoren tussen de 140 en 155 euro per m² en huren bedrijven tussen de 65 en 85 euro per m²).

Schiphol Real Estate

Sinds 1998 zijn de diverse activiteiten van de Schiphol Groep ondergebracht in zelfstandige business units. Eén daarvan is Schiphol Real Estate. Zo'n 13% van de omzet van Schiphol komt uit vastgoed, de bijdrage aan de winst ligt met 23% aanzienlijk hoger. Vastgoed levert een forse bijdragen aan de winst van de Schiphol Groep. CFO Pieter Verboom van Schiphol Real Estate vertelt: «Ons belegd vermogen is 900 miljoen euro. De rendementsverwachting is dat we een beter rendement maken dan het gemiddelde in de vastgoedmarkt. Dat is ons ook verleden jaar weer gelukt. Wij hebben 8,2% gemaakt, de markt 6%. Dan praat ik overigens over het directe rendement; de huuropbrengst. Daarnaast heb je nog het indirecte rendement: de waardeinstijgingen. (...) Wij zijn één van de duurste, maar ook één van de beste locaties. Tussen de 400 en 500 euro per vierkante meter».¹ Schiphol Real Estate kent vier poten: het grondbedrijf, een projectontwikkelingsafdeling, een beleggingsafdeling en een afdeling voor beheer en verhuur. SRE heeft dus alle vastgoeddisciplines in huis. «We hebben grond in eigendom, een ontwikkelingspoot, een beleggingsspoot en een beheerpoot», aldus Ad Mast, algemeen directeur van SRE. «Binnen de Schiphol Group hebben we naast commercieel vastgoed in binnen- en buitenland, ook operationeel vastgoed in bezit, voor onszelf en voor de luchthaven, zoals de terminal, platforms en landingsbanen».² Dit gegeven, gekoppeld aan de unieke locatie, maakt een enorme synergie mogelijk. Elk procent extra vliegbewegingen gaat gepaard met een procent extra gebruik van kantoorruimte. Anders dan bij veel andere vastgoedbedrijven staan de SRE-activiteiten niet op zichzelf. Vastgoedbeslissingen zijn bepalend voor de toekomst van de luchthaven, en vice versa.

Een nationale luchthaven met diverse (inter)nationale vastgoedondernemingen

Een veelheid van groepsondernemingen en vennootschappen waarin de NVLS participeert richt zich op vastgoed. Zo heeft SRE in 2002 een eigen vastgoedbeleggingsfonds, het Acre Fund, op de markt gebracht. SRE

¹ Onroerend goed draait om locatie, Schiphol Real Estate, RTL Nieuws 6 april 2005.

² PWC Vastgoed update, november 2004.

bracht zeven van haar panden onder in een vennootschap, en verkocht vervolgens 50% van de aandelen van dit fonds aan institutionele beleggers. Doel van het fonds is om extra middelen binnen te halen die kunnen worden gebruikt voor nieuwe investeringen¹. Het luchthavenfonds vormt een «pilot-project» voor een groter fonds met vastgoed op luchthavens in het buitenland. Dit fonds, het ACRE International Fund richt zich op de luchthavens waar SRE ook actief is, onder meer Malpensa, Hongkong en Brisbane. Het jaarverslag van de NVLS geeft inzicht in de diverse deelnemingen van de Schiphol Groep. Duidelijk is dat de luchthaven- en vastgoedactiviteiten samen de peilers onder de onderneming vormen, ook in het buitenland.

SRE is namelijk niet alleen actief in Rotterdam, Eindhoven en Lelystad, maar ook buiten de landsgrenzen. Zo neemt SRE deel aan een consortium met Grontmij Real Estate om een nieuw bedrijvenpark te ontwikkelen bij Malpensa Airport in Milaan. Het nieuwe kantorenpark wordt naar voorbeeld van de AirportCity-formule van Schiphol Groep ontwikkeld tot een kantorenpark voor luchthavengerelateerde en internationaal georiënteerde bedrijven. Op het Australische Brisbane is SRE betrokken bij de ontwikkeling van een kantoor/hotelcomplex, en samen met Frankfurt probeert Schiphol het management van de luchthaven Rome te verwerven. Ook daar behoort ontwikkeling van onroerend goed vervolgens tot de mogelijkheden.

Inventarisatie vastgoed SRE / Schiphol Groep op en rond Schiphol

Schiphol is uitgegroeid tot een optimale onroerend goed locatie. SRE heeft op dit moment 260 duizend m² vastgoed (ca. 65% kantoorruimte, 35% bedrijfsruimte). De balanswaarde van gebouwen en gronden staan voor 908,9 miljoen euro opgenomen in de kerngegevens van de SRE (1 januari 2004).

Het volgende overzicht² geeft inzicht in de verdere plancapaciteit van SRE tot 2030.

Locatie	plancapaciteit tot 2030	kwaliteitsmilieu
Schiphol Centrum	235 000 m ² bvo	topmilieu
Schiphol Oost	205 000 m ² bvo	specifiek werkmilieu
Elzenhof (SADC ontwikkeling)	200 000 m ² bvo	specifiek werkmilieu
Badhoevedorp Zuid *	250 000 m ² bvo x 20%	specifiek werkmilieu
A4 Zone(SADC ontwikkeling)*	1 552 000 m ² bvo x 44,4%	specifiek werkmilieu, bedrijvenlocatie
subtotaal	1 379 088 m ² bvo	

Locatie	plancapaciteit tot 2030	kwaliteitsmilieu
Schiphol Zuid	–	kantoren, bedrijven
Schiphol Zuidoost	100 ha netto	kantoren, bedrijven
Schiphol Noord	3 ha netto	kantoren, bedrijven
Schiphol Logistics Park*	45 ha x 50%	logistics
Golf, Hotel & Business Park	–	golfsbaan, clubhuis en hotel
subtotaal	> 125,5 ha netto (± 1mln m ² bvo)	

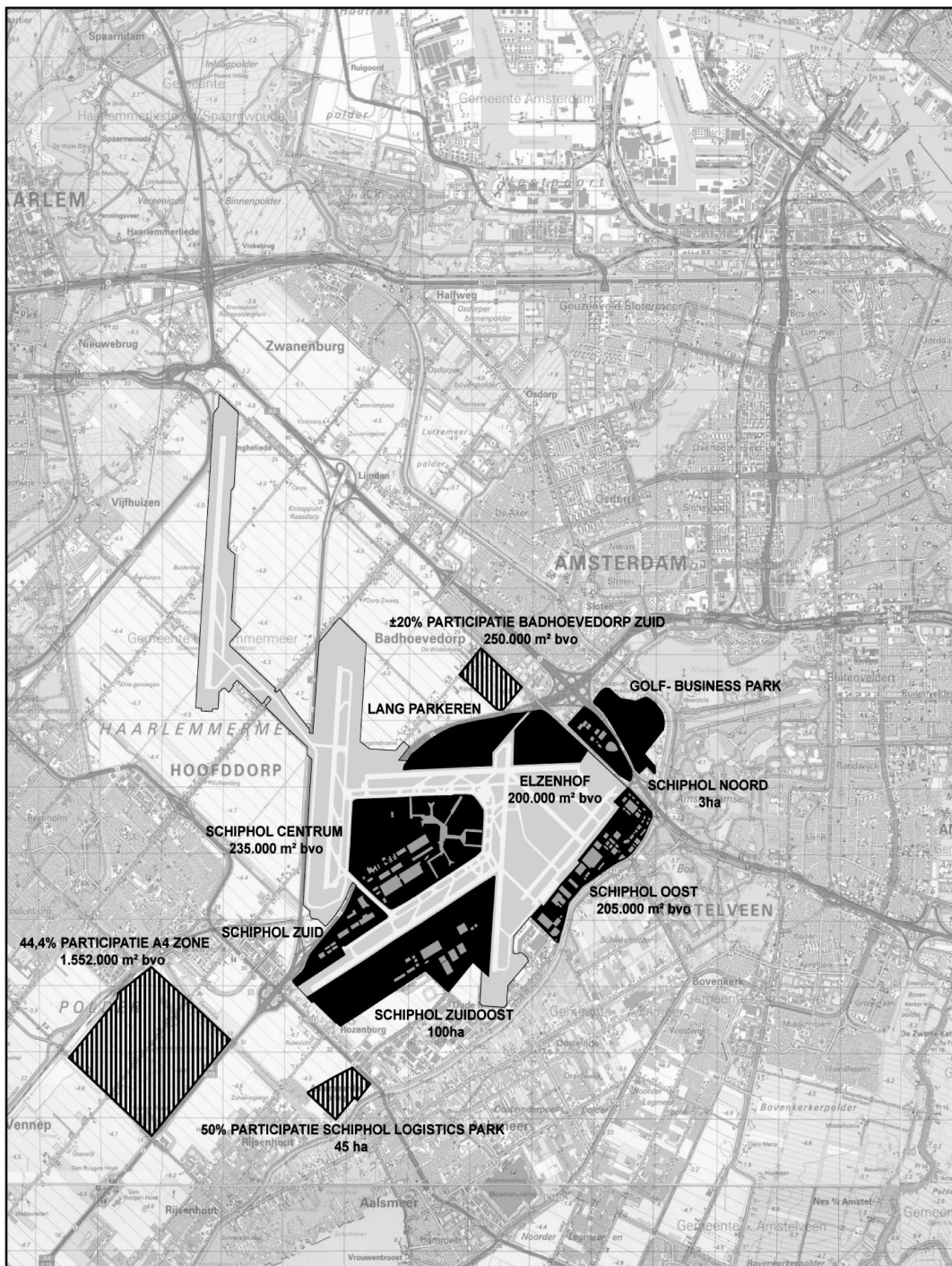
¹ Het initiële investeringsbedrag is opgebracht door vijf institutionele beleggers (ING Real Estate, het artsenpensioenfonds en het pensioenfonds van oliemaatschappij Total, Stena Airport Real Estate en een belegger die niet bekend wilde worden) en Schiphol zelf. Beide nemen 50% voor hun rekening. Het is de bedoeling dat de portefeuille van het Schiphol vastgoedfonds groeit naar zo'n 400 miljoen euro in 2006.

² Bronnen: Ruimtelijke economische visie Schipholregio, de uitwerking, 2002, p. 58. Voor Schiphol Noord en SLP: Property Guide, Amsterdam Airport Area 2005. De opgave voor de A4 Zone is afkomstig van SADC.

* deelnemingen

De bovengenoemde plancapaciteit bevindt zich grotendeels op het luchthaventerrein zelf. Dit is het terrein dat in het kader van de privatisering om niet aan de Schiphol Groep wordt uitgegeven (zie hoofdstuk 2). Daarmee bevindt de SRE zich, in vergelijking tot andere commerciële ontwikkelaars, in een fortuinlijke positie. Daarnaast beschikt de SRE over deelnemingen in ontwikkelingslocaties buiten het luchthavenareaal. Voor de locatie Badhoevedorp Zuid gaat het waarschijnlijk om zo'n 20%. Voor Schiphol Logistics Park betreft het 50%, en voor de A4 Zone gaat het om 44,4%. De plancapaciteit van de SRE tot 2030 komt overeen met ruim 2 miljoen m² bvo (acht maal de huidige vastgoedvoorraad van de SRE).

Door middel van strategische grondaankopen heeft de SRE zich een positie bij deze vastgoedontwikkelingen verworven. Voor de A4 zone heeft SRE bijvoorbeeld in 1999 gronden aangekocht van in totaal 104 hectare voor zo'n 35 euro per m² (zie overzicht grond aankoop transacties). Deze locatie wordt in een samenwerkingsverband met de gemeente Haarlemmermeer en de SADC ontwikkeld. Ander voorbeeld, voor de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park heeft de SRE 61 hectare grond verworven. Dit is een ontwikkeling waarin SRE samen met de KLM participeert. De prijs per m² bedroeg 27,92 euro.



ONTWIKKELINGSCAPACITEIT

- Schiphol Groep / SRE
- Schiphol Groep / SRE participatie



Grond aankoop transacties rond Schiphol

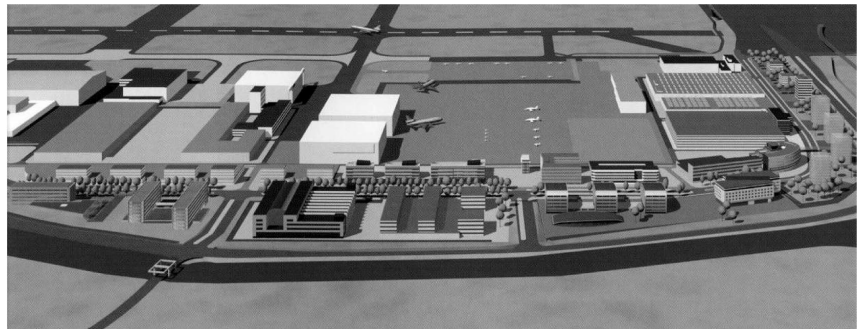
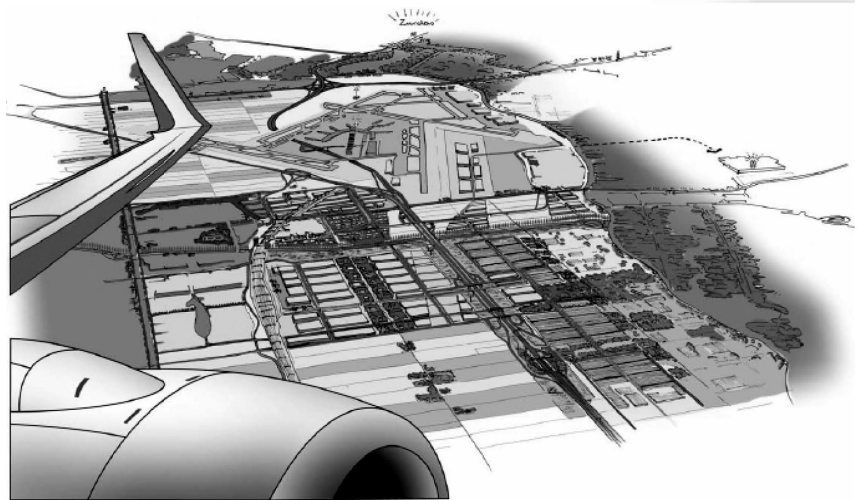
Locatie	Kad.gemeente	Kad. Sectie	Kad.nr	type grond	datum	opp. in m2
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	1158	Landbouwgrond	- 16-7-1997	50.500
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	943	Landbouwgrond	30-10-1998	53.460
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	944	Landbouwgrond	30-10-1998	53.460
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	945	Landbouwgrond	30-10-1998	53.460
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	957	Landbouwgrond	1-6-1999	340.180
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	148	Bouwland+boerderij	15-10-1999	199.760
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	1032	Landbouwgrond	20-12-1999	286.180
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	1035	Landbouwgrond	20-12-1999	129.488
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	867	Landbouwgrond	20-12-1999	101.072
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	602	Landbouwgrond	20-12-1999	173.329
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	154	Landbouwgrond	20-12-1999	200.260
A4-zone	Haarlemmermeer	AL	155	Landbouwgrond	20-12-1999	151.025
SPL NW	Haarlemmermeer	AI	104	Landbouwgrond	3-11-2003	189.850
SPL NW	Haarlemmermeer	AI	166	Landbouwgrond	3-11-2003	184.433
SPL NW	Haarlemmermeer	AI	392	Landbouwgrond	3-11-2003	55.199
SPL-ZO	Haarlemmermeer	AK		Landbouwgrond	31-12-2003	614.960
Hoofddorp	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	163.865
Lijnden	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	351.146
Badhoevedorp	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	13.000
Badhoevedorp	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	180.110
Badhoevedorp	Haarlemmermeer			Kantoorbestemming	mei-05	78.345
Badhoevedorp	Haarlemmermeer			Kantoorbestemming	mei-05	140.000
Badhoevedorp	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	164.252
Hoofddorp	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	370.040
Rozenburg	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	91.709
Rozenburg	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	27.203
Aalsmeerderbrug	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	6.200
Rijsenhout	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	128.090
Rijsenhout	Haarlemmermeer			Landbouwgrond	mei-05	577.877

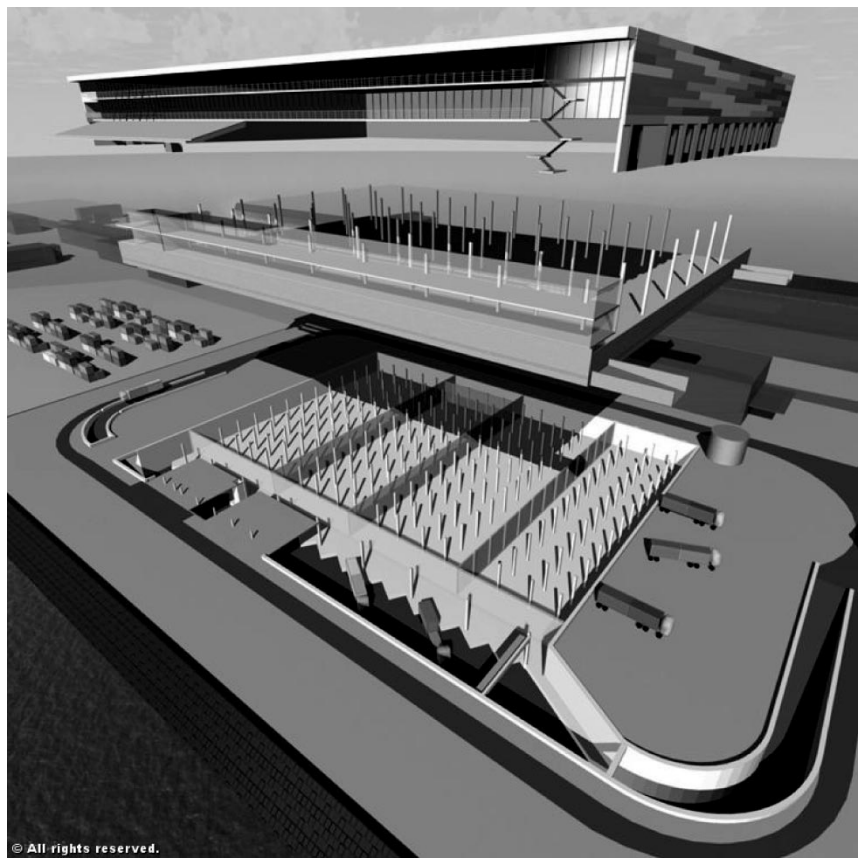
Aankoop in Euro	BKK	Totaal in Euro	Prijs/m2 in Euro	Gekocht door	Opmerkingen
2.525.000,00		2.525.000,00	50,00	Gemeente	
1.871.000,00		1.871.000,00	35,00	Gemeente	van Arkel
1.871.000,00		1.871.000,00	35,00	Gemeente	van Arkel
1.871.000,00		1.871.000,00	35,00	Gemeente	van Arkel
16.665.000,00	59.959,18	16.724.959,18	49,17	Gemeente	
9.100.000,00	13.789,21	9.113.789,21	45,62	Gemeente	
10.016.300,00		10.016.300,00	35,00	SRE	De Groot
4.532.080,00		4.532.080,00	35,00	SRE	De Groot
3.537.520,00		3.537.520,00	35,00	SRE	De Groot
6.066.515,00		6.066.515,00	35,00	SRE	
7.009.100,00		7.009.100,00	35,00	SRE	De Groot
5.285.875,00	750.000,00	6.035.875,00	39,97	SRE	De Groot
4.862.485,66		4.862.485,66	25,61	SRE	Hooge Huys
4.723.744,10		4.723.744,10	25,61	SRE	Hooge Huys
1.413.770,59		1.413.770,59	25,61	SRE	Hooge Huys
17.180.000,00		17.180.000,00	27,94	SRE	Tienhoven
1.392.853,00		1.392.853,00	8,50	SRE	Landinvest
4.564.898,00		4.564.898,00	13,00	SRE	Landinvest
182.000,00		182.000,00	14,00	SRE	Landinvest
2.521.540,00		2.521.540,00	14,00	SRE	Landinvest
6.167.696,00		6.167.696,00	78,72	SRE	Landinvest
11.021.475,00		11.021.475,00	78,72	SRE	Landinvest
4.434.804,00		4.434.804,00	27,00	SRE	Landinvest
3.330.360,00		3.330.360,00	9,00	SRE	Landinvest
1.650.762,00		1.650.762,00	18,00	SRE	Landinvest
625.669,00		625.669,00	23,00	SRE	Landinvest
806.000,00		806.000,00	130,00	SRE	Landinvest
1.793.260,00		1.793.260,00	14,00	SRE	Landinvest
8.090.278,00		8.090.278,00	14,00	SRE	Landinvest





Impressie van de ontwikkelingscapaciteit SRE. Van boven naar onder, links naar rechts: Schiphol Centrum, Elzenhof, Golf & Business Park, Werkstad A4, Schiphol Oost, Schiphol Logistics Park.





5. SCHIPHOL AREA DEVELOPMENT COMPANY

Behalve dat de Schiphol Groep / SRE zelf actief is als vastgoed-onderneming is zij ook een van de belangrijkste aandeelhouders in de gebiedsontwikkelaar Schiphol Area Development Company (SADC). De SADC is in 1987 opgericht om de concurrentiepositie van Schiphol en haar omgeving te versterken door middel van de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dit doel is terug te voeren op het Plan van aanpak Schiphol (Paso) uit de jaren tachtig. Toen werd Schiphol herkend als economische motor waarvoor een actief grondbeleid noodzakelijk was. In 1987 hebben de gemeente Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de NV Luchthaven Schiphol het Schiphol Convenant getekend waarin zij hun samenwerking hebben vastgelegd met als doel «door een krachtige en gecoördineerde aanpak te komen tot optimale benutting van kansen op economische groei die de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol genereert». In de jaren negentig heeft de SADC de locaties Oude Meer, Lijnden en Osdorp tot ontwikkeling gebracht.

SADC II

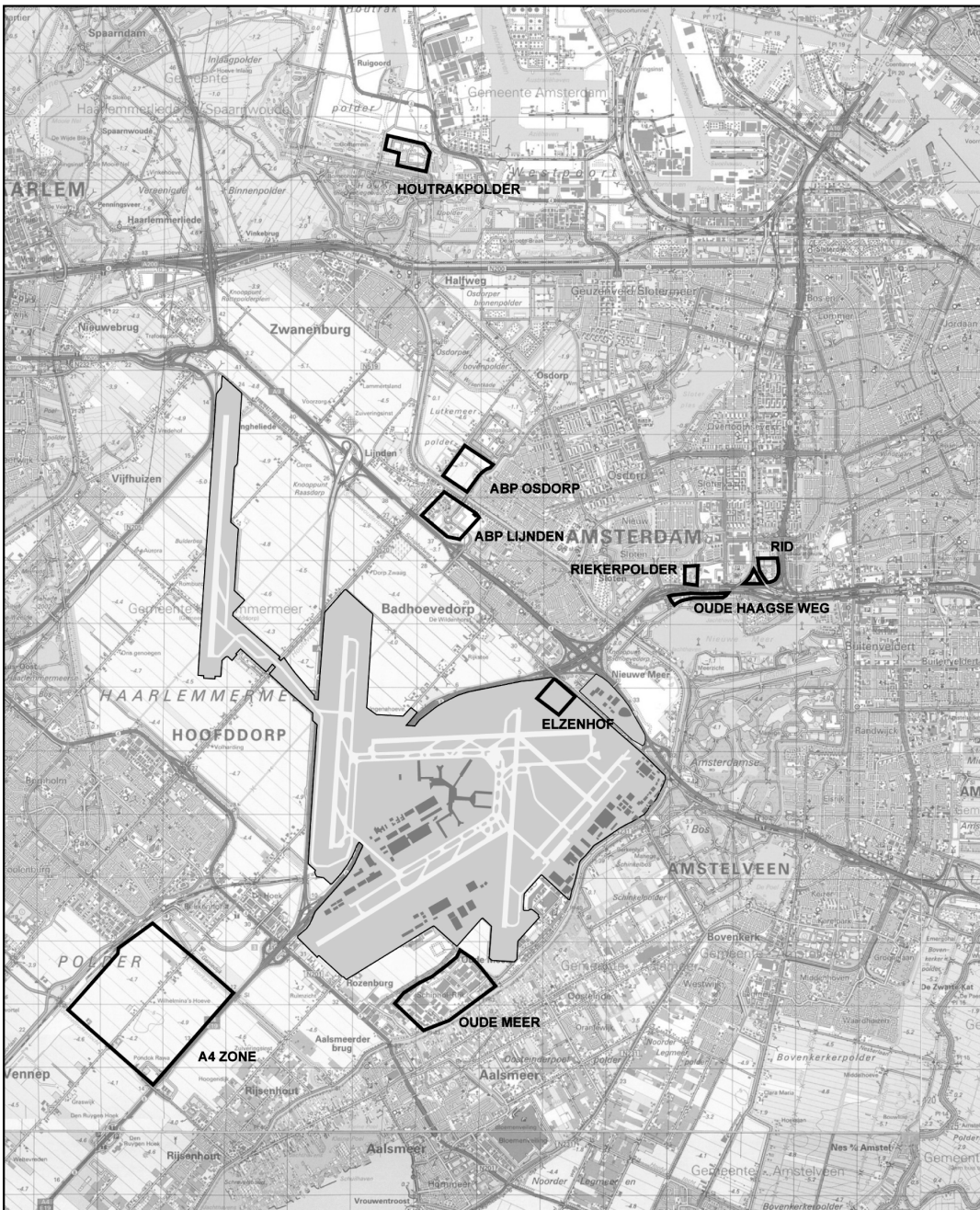
Eind jaren negentig constateerden de aandeelhouders dat SADC al haar eigen locaties had ontwikkeld en dat gedacht diende te worden aan nieuwe ontwikkellocaties. De actuele aandelenverhouding is:

NV Luchthaven Schiphol	33,3%
Gemeente Amsterdam	24,3%
Gemeente Haarlemmermeer	24,3%
Provincie Noord-Holland	18,1%

Besloten werd dat iedere aandeelhouder (de provincie uitgezonderd) eigen grond tegen taxatiewaarde aan SADC beschikbaar zou stellen om te ontwikkelen. Dat is verder uitgewerkt in een samenwerkingsovereenkomst SADC II. Hierin is bepaald dat SADC de grond namens de oorspronkelijke eigenaar ontwikkelt en verkoopt. De ontwikkelwinsten gaan naar de eigenaren van de grond. Wordt boven de taxatieprijs verkocht dan wordt de overwinst verdeeld onder alle eigenaren volgens een verdeelsleutel die is gerelateerd aan het aantal m² dat ontwikkeld wordt (dus niet de aandelenverhouding). De sleutel luidt: NV Luchthaven Schiphol 43,6%, gemeente Amsterdam 20,4%, gemeente Haarlemmermeer 18% en SADC 18%. De provincie brengt geen grond in en deelt dus niet mee.

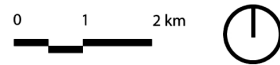
De volgende locaties vallen onder de SADC II overeenkomst:

Locatie	m ²	eigendomsstructuur
Houtrakpolder	180 000 m ²	100% in eigendom gemeente Amsterdam
RID gebied	50 000 m ²	100% in eigendom gemeente Amsterdam
Riekerpolder	113 000 m ²	100% in eigendom gemeente Amsterdam
Oude Haagseweg	36 500 m ²	100% in eigendom gemeente Amsterdam
Elzenhof	200 000 m ²	100% in eigendom NVLS
Werkstad A4	1 552 000 m ²	33,3% in eigendom NVLS, 33,3% gemeente Haarlemmermeer, 33,3% SADC
Totaal m ²	2 131 500 m ²	



SADC

 ontwikkelingen SADC I en II







Enkele SADC ontwikkelingen:

Van boven naar onder, van links naar rechts: Houtrakpolder (Atlaspark), ABP Osdorp, ABP Lijnden, Riekerpolder.

6. ONBESPROKEN RESERVES

Nergens is in beeld gebracht wat de ruimtelijke consequenties zijn van de ambities van Schiphol om te groeien tot een luchthaven die 3 miljoen ton cargo en 85 miljoen passagiers kan verwerken. Deze ambitie kan echter niet gerealiseerd worden zonder dat een ingrijpende verandering van de Haarlemmermeer zal plaatsvinden. Een verdere verstedelijking is daarvan automatisch de consequentie.

Feit is ook dat Nederland volgens de Vijfde Nota tot 2030 zo'n 34 000 ha aan bedrijventerrein nodig heeft. De vraag is dan ook niet zozeer óf de landbouwgrond in de Schipholregio omgezet wordt in bedrijventerreinen, de vraag is alleen wanneer, en met welke regie. Juist de druk op de Schiphol regio, als economisch hart van Nederland, zal zeer hoog zijn. Gronden die nu nog een agrarische bestemming hebben zullen in de toekomst beschikbaar komen als bedrijventerrein. Over twintig, dertig jaar zal de omgeving rondom Schiphol verder zijn dichtgeslibd met bedrijventerreinen. In dit verband willen we de opmerking plaatsen dat er terecht een discussie is gestart over de bedroevende kwaliteit van de bedrijventerreinen in Nederland¹.

Grondverwerving SRE

De SRE wacht het moment niet af dat de agrarische gronden een nieuwe bestemming krijgen. De SRE verwerft sinds de jaren negentig strategisch gronden voor uitbreiding van de luchthaven dan wel vastgoedontwikkeling (zie ook hoofdstuk 4). Schiphol had door de omvang van haar banenstelsel in vergelijking tot andere internationale luchthavens al veel grond tot haar beschikking. Met de aanleg van de Polderbaan is ze in een ideale situatie terecht gekomen. Er kan «van buiten naar binnen» worden gewerkt; de grondeigenaren die destijds zijn ingesloten komen als vanzelf voor het blok te staan.

In het kader van de privatisering heeft onze fractie aan de Minister nadere vragen gesteld over het grondeigendom en de ontwikkelingsmogelijkheden van de NV Luchthaven Schiphol. Hierop moest de Minister ons het antwoord schuldig blijven: «Schiphol heeft aangegeven dat het gezien de vele onzekerheden niet goed mogelijk is om hiervan een reële inschatting te maken»². Zelf vindt de Minister het kennelijk niet de moeite waard om het te inventariseren. Wij vinden het wel de moeite waard, en hebben getracht een overzicht te maken. Een indicatie³ van de gronden die in bezit zijn van de SRE is ingetekend in de kaart «grondeigendom». Duidelijk is dat de gronden die nodig zijn voor de bouw van een tweede terminal op het Noordwestareaal in bezit zijn van de SRE. De verwachting is dat in 2011 begonnen kan worden met de bouw, mits dat uiteraard het streven is van een volgende regering. Ook voor de aanleg van een parallelle Kaagbaan beschikt de NVLS over de noodzakelijke gronden. Mocht niet worden besloten tot de groeivariant dan komen de gronden beschikbaar voor vastgoedontwikkeling. In beide scenario's vertegenwoordigen de gronden een belangrijke waarde. Maar behalve over deze gronden beschikt SRE over meer gronden, zie de «eigendomskaart».

¹ Zie onder meer: De Logica van de Lelijkheid, Welstand Noord-Holland, 2005. Vademecum bedrijventerreinen, Stef van de Gaag, Uitgeverij 010, 2004.

² Kamerstuk 25 435, nr. 10.

³ Een volledige en juiste inventarisatie vergt diepgaand onderzoek. Maar ook dan zal er geen volledig overzicht bestaan van de grondposities omdat onderhandse contracten met grondeigenaren nergens openbaar geregistreerd zijn.



Pachterskaart Haarlemmermeer rond 1888.

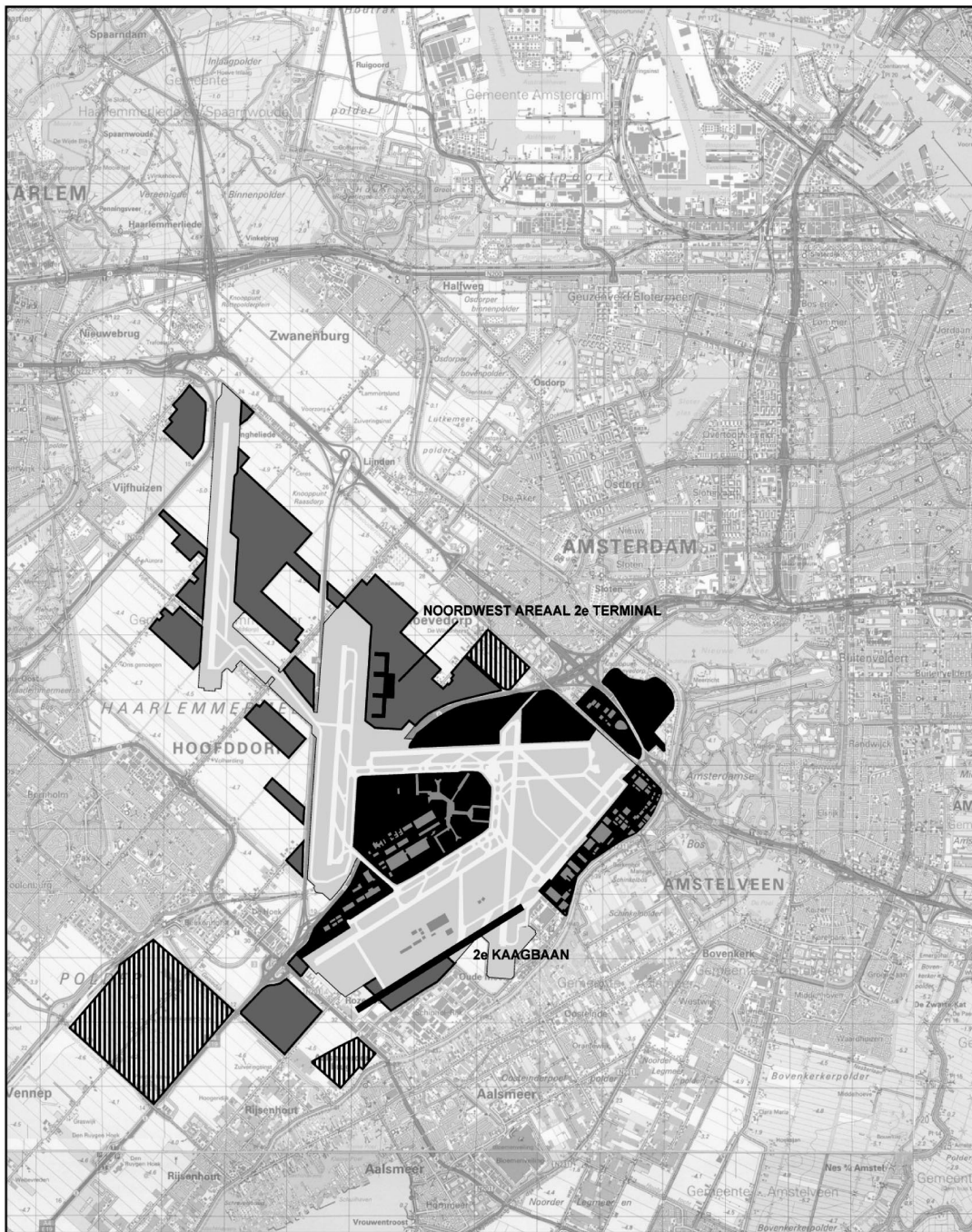
Landinvest /SRE deal	Naam	kadastraal oppervlak	verkochte	Opgave SRE	Landinvest.xls 22-8-2005	
25-mei-05						
Hoofdweg 200 Lijnden	van Gaalen	AI 148 AI 150	200.400 150.746	1 € €	2.605.200,00 1.959.698,00	€ 13,00 € 13,00
Sloterweg 337	P.C. Van Wijk	AI 184	13.000	2 €	182.000,00	€ 14,00
Sloterweg 312	C.J. Bos	AI 391	78.345 LPH I BV	3 €	6.167.318,40	€ 78,72
Sloterweg 326	H.A. Bus BV	AI 541	140.000 LPH XVI BV 140.010	4 € €	11.020.800,00 3.780.270,00	€ 78,72 € 27,00
Aalsmeerderweg 553	kas	AL 107 AL 108	11.102 CPH 4 16.001 CPH 4	5 € €	255.346,00 368.023,00	€ 23,00 € 23,00
Hoofdweg 293	Kamper Agri	AL 1500 AL 1502	126.070 Norinvest 37.740 Norinvest	6 € €	1.071.595,00 320.790,00	€ 8,50 € 8,50
Sloterweg 423	vd Water	AL 171 AL 174 AI 275 AI 280	148.920 1.980 25.970 3.240	7 € € € €	2.084.880,00 27.720,00 363.580,00 45.360,00	€ 14,00 € 14,00 € 14,00 € 14,00
Hoofdweg 440	de Leeuw	AK 994 AK 1967	50.790 319.250	8 € €	457.110,00 2.873.250,00	€ 9,00 € 9,00
Aalsmeerderweg 547	vd Maarl	AL 1401 AL 1599	37.200 46.321	9 € 10 €	669.600,00 833.778,00	€ 18,00 € 18,00
Totaal oppervlak			1.547.085			
Koopsom			€ 34.300.000		€ 35.086.318,40	
gemiddelde prijs per m2			€ 22,17			

Bovenstaand overzicht van grondtransacties illustreert dat SRE bijvoorbeeld vorig jaar mei van Landinvest voor 34,3 miljoen euro 154,7 hectare land gekocht heeft. Het betreft diverse locaties in de omgeving van het luchthaventerrein. De gemiddelde aankoop prijs bedroeg 22,17 euro per m².

Onze stelling is dat in het kader van de privatisering minstens de gronden in bezit van de SRE benoemd en gewaardeerd moeten worden. Daarbij komt dat ook de overige landbouwrealen rondom het banenstelsel waarvan Schiphol nu of in de nabije toekomst eigenaar zou kunnen worden, een belangrijke waarde vertegenwoordigen. (Bestaan er bijvoorbeeld onderhandse contracten? Niemand weet het behalve de SRE en de grondeigenaar die het aangaat). Hetzelfde geldt voor de andere gronden, met veelal nu nog een agrarische bestemming.

Vastgoedcirkel

De SRE wordt dankzij haar groeiende grondbezit in staat gesteld om de vastgoedcirkel nog beter onder controle kan brengen. Het interessante is dat het beschikbaar komen van grote stukken grond in de directe omgeving van de luchthaven nieuwe perspectieven biedt voor het centrale areaal. Wanneer de omliggende terreinen eenmaal ontsloten zijn, zullen zij een deel van de minder rendabele functies van het centrum kunnen gaan overnemen. Op deze manier komt gefaseerd steeds meer bebouwbaar terrein ter beschikking.



GRONDEIGENDOM

- bestaande ontwikkelingscapaciteit Schiphol Groep / SRE
- participatie in bestaande ontwikkelingscapaciteit
- overige gronden Schiphol Groep / SRE



Alleen het verplaatsen van P3 en P40 (het terrein voor lang parkeren) betekent dat één van de meest aantrekkelijk kantorenlocatie in Nederland tot ontwikkeling kan worden gebracht. Het bureau OMA noteerde in een studie dat het in opdracht van Schiphol in 1996 verrichtte: «Op het centrum ontstaat een soort hyperconditie waarin louter nog wordt geprofiteerd van de aankomst van vliegtuig, HSL, trein, metro en auto. Eigenlijk betekent dit een radicalisering van een reeds bestaande tendens van substitutie waarbij luchthaven genererende activiteiten de luchthaven gebonden activiteiten van het centrale areaal verdringen».¹

Vastgoed is een goudmijn, een oliebron. Is het niet nu, dan wel in de toekomst. De vraag is of we dat door een geprivatiseerde organisatie laten ontwikkelen, of niet. Indien de balans uitvalt in het voordeel van de private NV dan kan het niet zo zijn dat die goudmijn ver onder de waarde wordt verkocht.

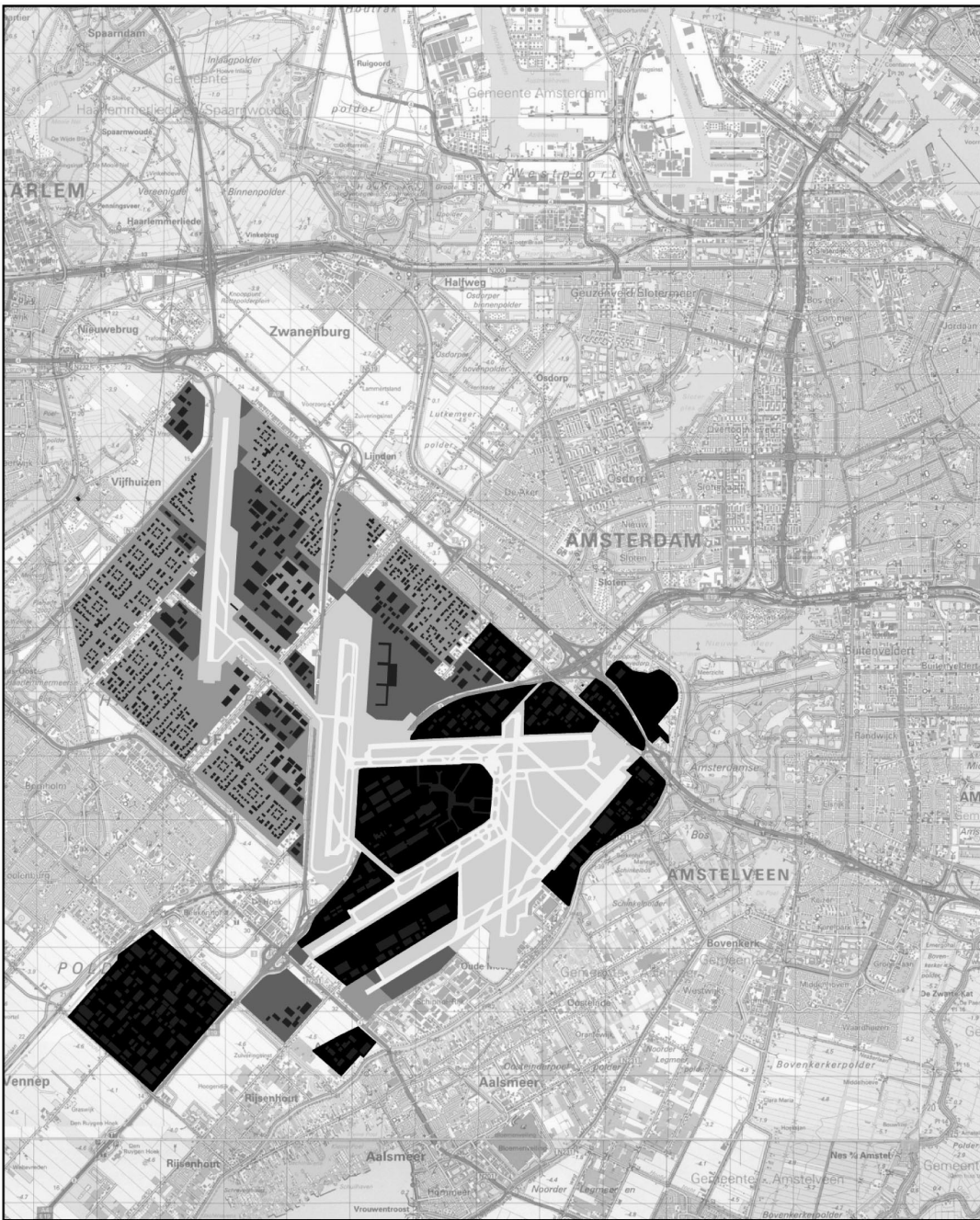
Inventarisatie potentiële capaciteit

Onderstaand overzicht laat een indicatie zien van de hoeveelheid kantoren en bedrijfsvloeroppervlak die in de toekomst potentieel door Schiphol/SRE gerealiseerd zou kunnen worden. De werkelijke capaciteit is uiteraard afhankelijk van de planologische ruimte die gaat ontstaan, de opnamecapaciteit van de markt, en de verdere grondaankopen van SRE. Wanneer echter de schaal en de aard van het gebied in ogenschouw wordt genomen zal duidelijk zijn dat de mogelijkheid van een onbesproken reserve met zo'n 10 miljoen m² bvo immens is.

<i>Locatie</i>	<i>potentiële capaciteit</i>	<i>milieu</i>
Optimaliseren P3 en P40 (lang parkeren)	600 000 m ² bvo	topmilieu
Verdichting overig bestaand luchthavenareaal	200 000 m ² bvo	kantoren, bedrijven
Schiphol Zuidoost *	400 000 m ² bvo	loodsen, bedrijven
Noordwestareaal	250 000 m ² bvo	kantoren, evt. terminal 2
Overige SRE gronden (400 ha netto)	2 000 000 m ² bvo	kantoren
	1 500 000 m ² bvo	loodsen, bedrijven
Potentieel te verwerven gronden (> 600 ha netto)	2 500 000 m ² bvo	kantoren
	2 500 000 m ² bvo	loodsen, bedrijven

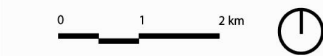
* indien parallelle Kaagbaan niet wordt aangelegd.

¹ OMA studie, Studie Corridor Schiphol Amsterdam Zuid-WTC, 1996.



SCHIPHOL WERKSTAD

- bestaande ontwikkelingscapaciteit
- potentiële ontwikkelingscapaciteit



7. TOEKOMSTWAARDE SCHIPHOL ALS VASTGOEDLOCATIE

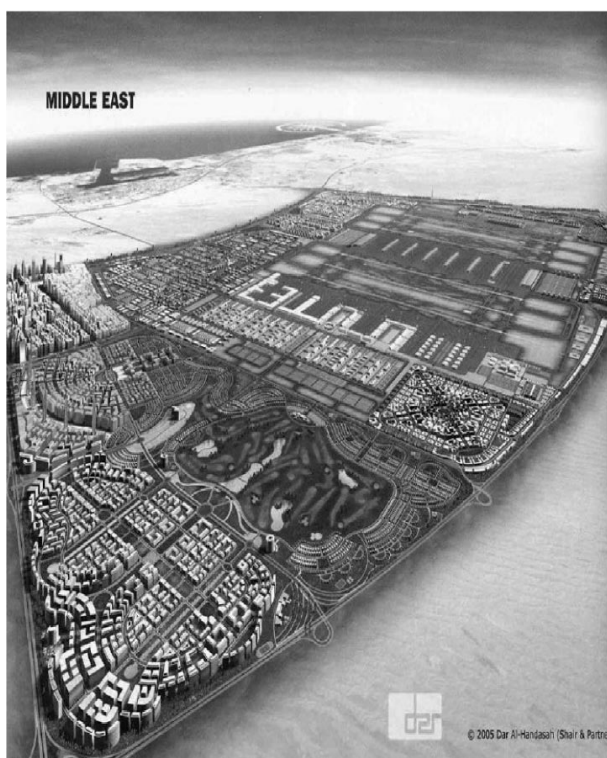
De toekomstwaarde van een vastgoedlocatie laat zich over het algemeen niet voorspellen. Toch zijn er indicatoren die inzicht geven in de mogelijke vastgoedontwikkeling van een locatie. Voor de regio Schiphol is dit een viertal, te weten:

- synergie stad en internationale luchthaven
- ontwikkelingen in onroerend goed prijzen in de Schiphol regio
- specifieke kwaliteiten Nederland
- specifieke kwaliteiten Schiphol regio

Synergie stad en internationale luchthaven

Voor de SRE heeft Maurits Schaafsma het onderzoek «Luchthavens en Stad» verricht. In deze studie wordt een indrukwekkend overzicht gegeven van de ontwikkelingsplannen van vliegvelden «all over the world». Schaafsma onderscheidt een drietal typen vastgoedontwikkeling bij luchthavens:

- AirportCity: geïntegreerde knooppunt- en vastgoedontwikkeling in het hart van de luchthaven (airport authority, gepland)
- Aerotropolis: separate vastgoedontwikkeling nabij de luchthaven (privaat)
- AirportCorridor: geïntegreerde vastgoed- en infrastructuurontwikkeling tussen stad en luchthaven (deels gepland)



Airport City ontwikkelingen uit de studie «Luchthaven en Stad», links Dubai, rechts Seoul.
Bron: Studie «Luchthaven en Stad», Maurits Schraafsma, 9 juni 2005.

De studie laat overtuigend zien dat de tijd waarin een vliegveld vooral de plek van aankomst en vertrek was ver achter ons ligt. Luchthavens zijn economische centra in zichzelf, Airportcities, geworden. De exploitanten van luchthavens zijn vastgoedbedrijven geworden. De studie maakt eveneens duidelijk dat de stad de luchthaven volgt en de luchthaven stad wordt. Aanvankelijk was dit een min of meer geleidelijke ontwikkeling.

Inmiddels is het in een stroomversnelling geraakt. De economische aantrekkingskracht van luchthavens is onomstreden en ze worden steeds meer onderdeel van het stedelijk ruimtelijk beleid. Internationale luchthavens zijn veel meer dan een logistiek knooppunt. Luchthavens als Frankfurt, München, Hong Kong, Seoul en Osaka hebben omvangrijke verstedelijkings- en dus vastgoedambities. Het meest ambitieuze plan op dit moment is wel «Dubai Jebel Ali Airport City». Hier gaat het om een luchthaven die deel uitmaakt van een volledige stad.

Ook in Nederland is een metropolitane ontwikkeling gaande in de Schiphol regio. In de jaren tachtig is een aanvang genomen met het bebouwen met het Centrumgebied. Voorgaande hoofdstukken hebben laten zien waar we nu staan: Schiphol is al lang geen vervoersknooppunt «pur sang» meer, Schiphol is zich aan het ontwikkelen tot een van de belangrijkste werksteden van Nederland, met een omvangrijke capaciteit aan ontwikkelingsmogelijkheden. Ook de stad Amsterdam heeft zich economisch richting Schiphol ontwikkeld. Hoe sterk die krachten zijn laat zich goed illustreren aan de hand van het mislukken van de IJ-oever en het succes van de Zuid-as. De IJ-Oever zou, naar de opvatting van het toenmalige gemeentebestuur, het nieuwe economische centrum van Amsterdam moeten worden. De «decision makers» in de Raden van Bestuur van het ING en de ABN/AMRO hadden echter hun eigen opvattingen over een gewenste locatie. Zij verkozen te gaan bouwen in de randen van de A4. Een op het oog onaantrekkelijke locatie maar wel tussen Schiphol en het centrum van Amsterdam in. Inmiddels is de Zuid-As uitgegroeid tot een erkende toplocatie waar plaats is voor hoogwaardige kantoren met ruim 1 miljoen m² bvo.

Hoewel de studie «Luchthaven en Stad» van de SRE laat zien dat luchthaven en stad meer en meer samengaan is het opvallend dat dit onderwerp binnen de Nederlandse politiek geen onderwerp is. In de Tweede Kamer meent men nog steeds dat er sprake is van twee los van elkaar staande ontwikkelingen. De ene wordt besproken door de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat, de ander door de Vaste Commissie van VROM. De luchthaven wordt nog steeds beschouwd als een zelfstandig luchthavenbedrijf met een functie die vrijwel los van zijn ruimtelijke context kan worden beschouwd. Alleen wanneer het gaat over geluidsoverlast wordt er een directe relatie met de ruimtelijke inrichting gelegd. Een aantal potentiële kopers van Schiphol zullen die relatie met vastgoedontwikkelingen wél leggen. Zij zullen de stelling van de SRE op hun netvlies hebben en weten dat «de stad de luchthaven volgt en de luchthaven stad wordt».

Ontwikkeling in onroerend goed prijzen in de Schiphol regio

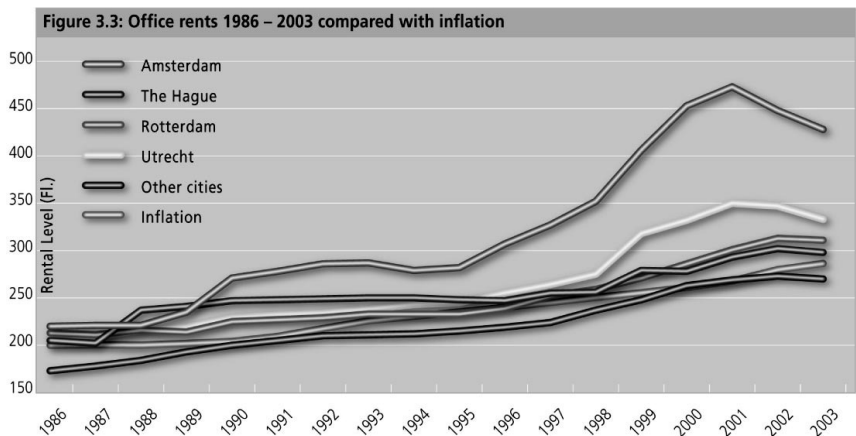
De recente studie «Valuation and Construction Issues in Real Estate Indices» van Aart Hordijk¹, directeur van de Raad voor Onroerende Zaken (ROZ), geeft inzicht in de waardeontwikkeling van vastgoed. In deze studie worden de Nederlandse steden vergeleken, en wordt Amsterdam op haar beurt nog eens vergeleken met Londen City en Manhattan New York. Hoewel Hordijk's dissertatie bedoeld is als hulpmiddel voor het portfolio-management van institutionele beleggers, geeft het zeer interessante informatie over de ontwikkeling van het vastgoed in Amsterdam. Zo zien wij dat 25 jaar geleden Amsterdam voor wat betreft de hoogte van het huurniveau van kantoren op de derde plaats stond. Nu is het de absolute toplocatie voor kantoorruimte in Nederland. Waar in 2003 in Utrecht gemiddeld 121 euro betaald werd zien wij in Amsterdam een gemiddelde huurprijs van 194 euro.

¹ Valuation and Construction Issues in Real Estate Indices, Aart Hordijk.

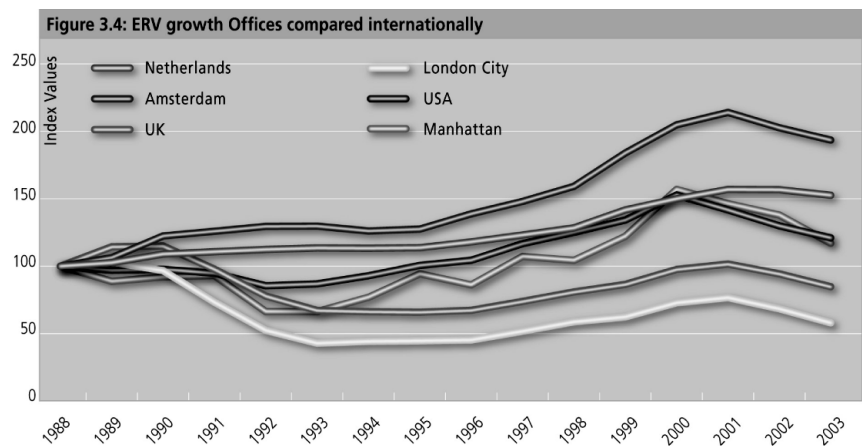
	Amsterdam	The Hague	Rotterdam	Utrecht	Other cities
1977	84	88	79	114	72
1978	79	94	84	98	74
1979	95	96	92	113	81
1980	96	97	93	89	77
1981	106	100	90	109	79
1982	99	103	87	97	83
1983	102	99	93	113	84
1984	94	100	89	101	77
1985	111	104	87	89	76
1986	100	93	97	95	79
1987	100	92	96	95	80
1988	100	108	98	98	41
1989	107	110	97	99	88
1990	123	112	102	104	91
1991	126	113	103	105	93
1992	130	113	104	106	95
1993	130	114	106	108	96
1994	127	114	106	110	96
1995	128	113	106	111	98
1996	139	112	109	116	99
1997	148	116	114	120	102
1998	160	116	118	125	108
1999	184	127	123	144	113
2000	206	127	130	151	119
2001	215	133	137	159	122
2002	203	137	142	148	124
2003	194	135	141	151	123

SOURCE: VASTGOEDMARKT / TROOSTWIJK / DTZ / ROZ

Hordijk laat verder zien dat de «office rents 1986–2003» de ontwikkeling van de inflatie volgen. «Alleen Amsterdam laat een huurstijging zien die uitkomt boven de gemiddelde inflatie van de afgelopen 25 jaar».



In internationaal perspectief zien wij dat Amsterdam wat betreft de ERV (Estate Return Value) niet alleen een topositie binnen Nederland inneemt, maar op de kantorenmarkt de laatste jaren zelfs gunstig afsteekt ten opzichte van Londen City en Manhattan New York.



Specifieke kwaliteiten Nederland

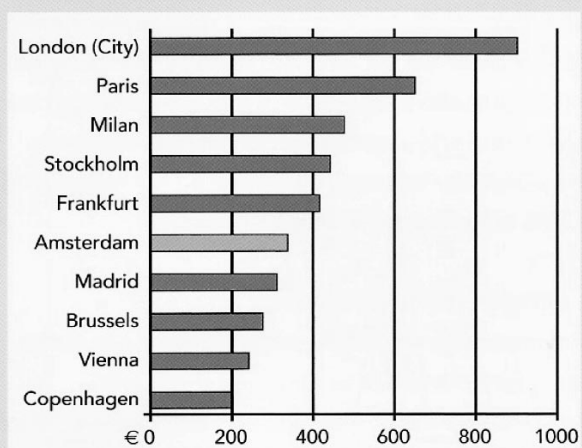
Nederland wordt gezien als een Europese toplocatie voor investeringen, schrijven de partners van de Amsterdam Airport Area¹. De helft van alle Amerikaanse en Aziatische logistieke centra in Europa bevinden zich in Nederland. Maar liefst 51% van de European Logistics Centres zijn gehuisvest in Nederland. Zij ligt daarmee ver voor op België (18%), Duitsland (11%), Frankrijk (8%), Engeland (8%) en andere (4%). Deze logistieke- en distributiecentra kunnen gedijen in een voor deze sector gunstig belastingklimaat (waaronder geen belasting op opgeslagen goederen in «a customs bonded warehouse») en de aanwezigheid van veel ervaren, geschoolde en flexibel inzetbare werknemers. Zo spreekt 91% van de Nederlanders tenminste een buitenlandse taal², en zijn de werktijden hoger en de loonkosten lager dan in België, Duitsland en Frankrijk. De groei in kantoren en bedrijfsterreinen is de afgelopen jaren aanzienlijk geweest. Uiteraard is de luchthaven Schiphol een van de voornaamste redenen waarom internationale ondernemingen voor een vestiging in de Amsterdam Airport Area kiezen. Maar ook de nog relatief lage huren en grondprijzen, in vergelijking met steden als London, Parijs en Frankfurt (zie onderstaande figuren), maken een vestiging in Nederland aantrekkelijk.

Nederland blijkt in veel opzichten een aantrekkelijk land voor directe investeringen. De Economic Intelligence Unit 2003 (The Economist) voor 2004–2008 ziet in Nederland de «prime location in Europe for direct investment». Ons land blijft daarmee Finland, UK, Denemarken, Zwitserland, Ierland en Zweden voor.

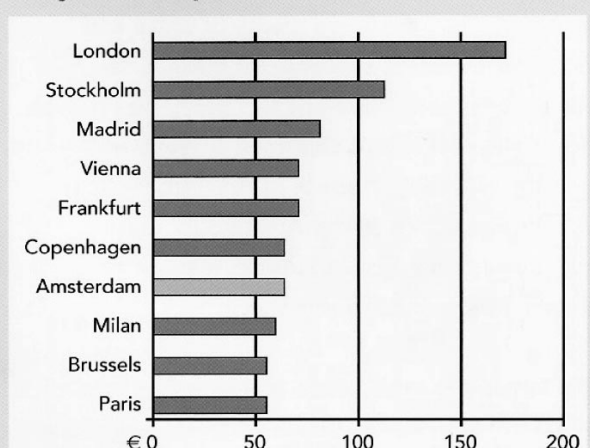
¹ De partners in AAA: gemeente Amsterdam, Amsterdams Havenbedrijf, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Real Estate, Schiphol Area Development Company, provincie Noord-Holland, KFN, KLM, ING Real Estate, AM Vastgoed, in: Property Guide, Amsterdam Airport Area 2005.

² Ernst en Young, 2002.

Prime office rents in major European cities



Prime industrial rents in major European cities



Bron: Property Guide Amsterdam Airport Amsterdam 2005.

Specifieke kwaliteiten van de regio Schiphol

De waarde van het vastgoed wordt bepaald, zo is de stelling, door drie factoren: locatie, locatie en locatie. Met andere woorden de kwaliteit van de locatie is de meest bepalende factor. Dat Schiphol zich als een toplocatie heeft kunnen ontwikkelen heeft mede te maken met het gegeven dat van hieruit een optimale toegang mogelijk is tot de Europese markt waaronder de commerciële en industriële centra in Londen, Parijs, Frankfurt en Hamburg. Deze economische centra zijn goed verbonden door middel van een veelvoud van dagelijkse vlieg- en treinverbindingen. Per vrachtvervoer zijn de meeste bestemmingen binnen 24 uur bereikbaar. Maar liefst 170 van de 425 miljoen Europeanen bevinden zich binnen een straal van 500 kilometer. Dat alles maakt Schiphol tot een aantrekkelijke vestigingsplek voor ondernemingen die het Europese achterland als werkplaats hebben.

Schiphol is de vierde grootste passagiersluchthaven, en de derde grootste vrachtluchthaven. De luchthaven Schiphol ligt zeer gunstig ten opzichte van de Randstad en op slechts 15 minuten afstand (trein of auto) van het hartje van Amsterdam, de hoofdstad van Nederland. De luchthaven heeft met 251 bestemmingen toegang tot 90 landen, 30 directe dagelijkse vluchten naar de Verenigde Staten en meer dan 25 directe vluchten naar Azië.

Schiphol staat bekend als de beste «European Cargo Airport», en het is nadrukkelijk het streven van de Schiphol Groep om de tonnage aan vracht te verdubbelen. Hier worden goederen vanuit de gehele wereld samengebracht en opnieuw gedistribueerd. Dit vindt plaats via een netwerk van logistieke centra waarvan maar liefst 1100 internationale ondernemingen zijn gehuisvest in de Schiphol regio. Het zijn ondernemingen die werkzaam zijn in sectoren als IT, electronica, biotechnologie, mode en beperkt houdbare producten.

Bovendien kent de Schiphol regio geen schaarste aan uitbreidingsmogelijkheden voor de afhandeling van vracht. Er zijn in de Schiphol regio veel mogelijkheden voor bestaande en nieuwe logistieke centra om te kunnen (door)groeien.

Met deze doelstellingen stevenen wij af op een luchthaven die zijn HUB functie voor een belangrijk deel ontleent aan de vrachtfunctie. Dit roept op zich tal van vragen op die tot op heden nog geen onderdeel hebben uitge-

maakt van het politieke discours in Nederland. Het gaat dan om de vraag hoe duurzaam die economische functie is. Wat is haar toegevoegde waarde aan de Nederlandse economie? Deze kwaliteiten vertalen zich in de meest directe zin in aantrekkelijke vooruitzichten van de ontwikkelaars en exploitanten van vastgoed. De Schiphol regio is een toplocatie als het gaat om grondprijzen en de huurprijzen per vloeroppervlak voor zowel kantoor- als bedrijfsruimte.

Conclusie

Wanneer wij kijken naar de factoren die van invloed zijn op de waarde ontwikkeling van het vastgoed dan moet worden geconstateerd dat de kansen op Schiphol en de directe omgeving in alle opzichten gunstig zijn. De grootste bedreiging is mogelijk dat er teveel ruimte ineens wordt ontwikkeld zonder dat er sprake is van een goed en doordacht ruimtelijke ordeningsplan. Tegen die achtergrond moet twijfel worden geplaatst bij het huidige ruimtelijke ordeningsbeleid van zowel de (rijks)overheid als ook van Schiphol zelf. Feitelijk is er sprake van een salami ruimtelijk beleid. Locaties worden bij plakjes ontwikkeld. Een integraal plan ontbreekt volledig. Deze ontwikkeling kan zich tegen Schiphol keren omdat de kwaliteit van de concrete ontwikkelingen onder de maat zijn. Met de SADC hebben de gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer, de Schiphol Groep en de provincie Noord-Holland een publiek-private onderneming die zeker marktregulerend zal kunnen optreden wanneer het gaat om tot een evenwichtige ontwikkeling van locaties te komen.



Schiphol Rijk met recente vastgoedontwikkelingen in de Schipholregio. Rechts onder het areaal waarop SRE in een samenwerkingsverband Schiphol Logistics Parc gaat ontwikkelen.

8. GRONDWAARDE EN POTENTIËLE ONTWIKKELINGSWAARDE

De vaststelling van de toekomstwaarde van grond blijft altijd een hachelijke zaak. Tal van factoren spelen hierbij een rol. Feit is echter wel dat de waarde van de grond sinds het begin van de vorige eeuw vrijwel ononderbroken is toegenomen. Dat geldt al helemaal voor die gebieden waarin sprake is van een hoge verstedelijkingsdruk. In het buitenland hebben wij dat zelfs exceptioneel kunnen waarnemen. Steden als Londen, New York en Tokio hebben ongekennde prijsstijgingen meegemaakt. Wij zien dat daar de oorspronkelijke grondwaarden honderden malen over de kop zijn gegaan. In Nederland hebben wij een meer gematigde situatie, maar iedereen heeft in de afgelopen 25 jaar in zijn eigen omgeving kunnen waarnemen hoezeer de waarde van grond en het vastgoed zijn gestegen. In Amsterdam is die stijging naar Nederlandse maatstaven zelfs nog sterker.

De kernvraag is hoe een goed en verantwoord inzicht kan worden verkregen in:

- de werkelijke waarde van het huidige grondbezit van Schiphol
- de ontwikkelingsmogelijkheden van deze locaties, en
- het mogelijke ontwikkelingspotentieel van die locaties die nog geen eigendom zijn van Schiphol maar waarvan wel aannemelijk is dat deze op termijn – vrijwel alleen door of onder regie van – door Schiphol kunnen worden ontwikkeld.

In de huidige methode van privatisering van de luchthaven is sprake van een overname van de aandelen. Met deze aandelen wordt het (deel)recht verworven op het gehele bedrijf inclusief het onroerend goed en de mogelijke toekomstwaarde ervan. Dat maakt vooral de vraag opportuun wat de potentiële ontwikkelingswaarde is op het huidige luchthavenareaal (bijvoorbeeld door middel van het optimaliseren van de locatie voor lang parkeren, P3 en P40), en al die locaties die thans wel in eigendom zijn van Schiphol maar niet aan de Staat zullen worden overgedragen. Bij al deze gronden is naar onze opvatting sprake van een zeer omvangrijke verborgen financiële reserve.

Een verantwoorde manier om de werkelijke waarde van een locatie te berekenen vindt thans plaats aan de Zuid As. Daar wordt op nadrukkelijke instigatie van de Minister van Financiën door particuliere investeerders gerekend aan een hernieuwde planexploitatieopzet. In deze planexploitatie moet aan de hand van het toegestane bouwvolume de grondwaarde in beeld worden gebracht die moet worden toegerekend aan het plan. Op basis hiervan wordt berekend of het plan rendabel is dan wel dat de rijksoverheid door middel van een eenmalige bijdrage de onrendabele top weg zou moeten nemen. Op basis van een commercieel verantwoord plan zouden particuliere investeerders vervolgens daadwerkelijk over kunnen gaan tot de realisering van de Zuid As.

In het geval van Schiphol lijken er andere wetten te gelden. Daar toont dezelfde Minister van Financiën zich een minder goed koopman. In de aanloop naar een beursgang wordt in beeld gebracht wat de waarde van de huidige onderneming is, maar de werkelijke grondwaarde en de potentiële ontwikkelingswaarde ervan blijven buiten beeld.

Waarom is dat belangrijk? Omdat na een privatisering andere mechanismen en andere wetten gaan gelden. Een illustratie hiervan is de overname van Vendex KBB. Het detailhandelconcern is in juli 2004 in handen gekomen van investeerders Kohlberg Kravis Roberts (KKR) en Alpinvest (VDXX Acquisition). Eind 2005 heeft dit consortium het vastgoed doorverkocht aan een ander groep investeerders. Met die verkoop hebben de investeerders afstand gedaan van 73 panden waarin de filialen van HEMA,

V&D en Bijenkorf zijn gehuisvest. Deze winkelketens zitten op de populairste locaties in onze binnensteden. Hoewel er geen financiële gegevens openbaar zijn gemaakt, gaan analisten er vanuit dat de opbrengst van deze verkoop zo hoog is dat een belangrijk deel van de oorspronkelijke overnamekosten van Vendex KBB hiermee zijn gedekt. Met andere woorden er bleken omvangrijke verborgen reserves in de onderneming te zitten. Dat is ook het geval bij de NV Luchthaven Schiphol is onze stelling.

De potentiële ontwikkelingswaarde

De potentiële ontwikkelingswaarde van de gronden in eigendom van de Schiphol Groep vormen een belangrijke factor bij de bepaling van de werkelijke waarde van Schiphol. Deze ontwikkelingswaarde is om uiteenlopende redenen niet eenvoudig vast te stellen:

- het ontwikkelingspotentieel is afhankelijk van nog te formuleren ruimtelijk beleid door diverse overheden (er immers nog geen integrale ontwikkelingsvisie vastgesteld voor Schiphol e.o.);
- het gaat om een zeer groot gebied, waar dus een zeer groot programma kan worden gerealiseerd; dat moet uiteraard goed worden afgestemd op ontwikkelingskansen in de markt;
- eerst in het verloop van vele jaren kan een en ander volledig gerealiseerd worden, en
- rekenmodellen hiervoor kennen vele variabelen, die met zorg in onderlinge samenhang in beeld gebracht moeten worden.

In het kader van een mogelijke privatisering van Schiphol is een gedegen onderzoek naar de ontwikkelingswaarde van belang omdat er reële kans bestaat dat deze waarde een substantiële omvang kan bereiken. Dat die kans reëel aanwezig is, mag uit de volgende globale benadering blijken: Zoals in het hoofdstuk 4 opgenomen overzicht van grondtransacties is te zien is in de jaren 1999 tot 2005 door SRE circa 438 ha grond aangekocht voor onder meer de A4 Zone en het Schiphol Logistics Parc tegen een gemiddelde verwervingsprijs van rond 26 euro per m² terrein. Dat is de gebruikelijke waarde voor «ruwe» bouwgrond in dit gebied. Grond met een agrarische bestemming die potentieel een herbestemming tot bouwgrond kan krijgen. De afgelopen decennia heeft dat proces zich ook daadwerkelijk in de gemeente Haarlemmermeer voltrokken. Het ligt voor de hand dat dat proces ook in de toekomst plaats zal blijven vinden. Als die agrarische gronden ontwikkeld kunnen worden, ontstaat een andere waarderinggrondslag. Dat kan worden geïllustreerd aan de hand van de ontwikkelingslocaties van SADC II (met bestemmingen variërend van bedrijfsruimten tot kantoren). Deze zijn door DTZ Zadelhoff in 2003 gemiddeld getaxeerd op circa 440 m² euro bruto vloeroppervlak.

NIEUWE LOCATIES			input	output	input	output	input	output	input	output	Ontwikkelings-	Grondwaarde
Plaats	Locatie	Typologie	Huurwaarde per m ² /vvo	BAR	Gekapitaalbeede- waarde	Grondwaarde na m ² bebouwing	Grondwaarde	REN	REN op m ² bebouwing	Ontwikkelings- volume m ² /vvo/ha/ha	Grondwaarde totaal	Grondwaarde
Schiphol	Elzenhof	kantoor	250	7,00%	3.571	300	25,2%	84	200.000	180.000.000		
Amsterdam	Riekerpolder	kantoor	220	7,00%	3.143	800	25,5%	80	40.000	32.000.000		
Amsterdam	RID-gebied	kantoor	200	7,20%	2.778	750	27,0%	80	63.000	47.250.000		
Amsterdam	RID-gebied3	bedrijfsruimte	75	8,30%	938	325	34,7%	79	60.000	19.500.000		
Amsterdam	Oude Haagseweg-zone	kantoor	200	7,15%	2.797	750	26,8%	78	30.000	22.500.000		
Amsterdam	Houtrakpolder	bedrijfsruimte	60	8,60%	698	175	25,1%	58	180.000	31.500.000		
Hoofddorp	A4-zone	kantoorruimte	190	7,30%	2.603	610	23,4%	78	350.000	213.500.000		
Hoofddorp	A4-zone	kantoor/bedrijfsruimte	145	7,75%	1.871	400	21,4%	70	120.000	48.000.000		
Hoofddorp	A4-zone	bedrijfsruimte	70	7,85%	892	285	32,0%	70	870.000	247.950.000		
												842.200.000



Als daarbij als uitgangspunt wordt genomen dat bebouwing in het luchthavengebied met efficiënt ruimtegebruik gepaard moet gaan, is een Floor-Space-Index (FSI) van 2,5 à 3 een minimaal na te streven bebouwingsdichtheid. Dat betekent dus een prijs per m² terrein van 2,5 à 3 maal 440 euro is 1100–1320 euro. Ofwel circa 40 à 50 maal de oorspronkelijke aankoopkosten van 26 euro.

Zelfs bij een aanname dat de helft (conservatieve inschatting) van de 438 ha (uit het overzicht van de grond transacties in hoofdstuk 4) aangekochte gronden van SRE uitgifbaar is dan, dan nog komt een ontwikkelingswaarde in beeld van 2,5 à 3 miljard euro.

Dit is slechts een eerste exercitie. Een raming van de waarde van de ontwikkelingscapaciteit (hard en zacht) vergt het nodige rekenwerk. Zo zou het bij de aangekochte gronden (438 ha, waaronder Zone A4, SLP) die als voorbeeld zijn genomen uiteindelijk kunnen gaan om een lagere prijs per m² en een lagere FSI. Voor dit deel van de ontwikkelingscapaciteit zou de mogelijke opbrengst van de SRE dan lager kunnen liggen. Genoemde ontwikkelingen betreffen echter maar slechts een deel van het totale potentieel. Voor andere ontwikkelingen als verdichting van Schiphol Centrum, de ontwikkeling van een geheel nieuwe locatie als Elzenhof, of de ontwikkeling van een tweede terminal (na 2011) gelden bijvoorbeeld wel de prijzen van een topmilieu en een hoge FSI. (Zie voor een inventarisatie van de bestaande ontwikkelcapaciteit hoofdstuk 4.) En dan hebben we de gronden die nu nog een agrarische bestemming hebben, en waarvan we in deze notitie betogen dat die op termijn een bedrijvenbestemming kunnen krijgen nog buiten beschouwing gelaten.

Wat bovenstaande berekening overtuigend duidelijk maakt is dat veel meer inzicht nodig is in de ontwikkelingswaarde van de gronden op en rond Schiphol. Dat kan alleen door experts worden vormgegeven. Daarom is ons voorstel dat de regering opdracht krijgt de ontwikkelingswaarde in verschillende alternatieven en varianten in beeld te brengen. Pas dan krijgt de Tweede Kamer inzicht in de vraag of de thans voorgenomen privatisering ook in financieel opzicht een verantwoorde aangelegenheid is.

9. NADER ONDERZOEK NAAR FINANCIËLE OPBRENGSTEN EN VERBORGEN RESERVES SCHIPHOL NOODZAKELIJK

Het regeerakkoord Balkenende 1 (overgenomen in Balkenende 2) stelt:

«Teneinde additionele middelen ten behoeve van het mobiliteitsbeleid te verkrijgen kan in de komende kabinetsperiode, op een opportuun moment, een minderheidsaandeel in Schiphol worden verkocht. Daarbij dienen de betrokken publieke belangen adequaat door middel van een wettelijke regeling te zijn gewaarborgd. De continuïteit van de luchthaven mag voorts niet in gevaar komen (b.v. door te ambitieuze investeringen in het buitenland) en er moeten toereikende waarborgen bestaan om misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen (KLM) te voorkomen».

Leidt privatisering tot additionele middelen?

- Is het werkelijk zo dat de verkoop van 49,9 % aandelen NV luchthaven Schiphol geld zal opleveren? Met de privatisering wordt immers beoogd geld op te halen dat wordt geïnvesteerd in het mobiliteitsbeleid.
- Het rapport van professor Cools geeft een overzicht van de door financieel adviseur Sequoia geschatte opbrengst¹. Deze schatting gaat uit van 1 miljard euro bij een beursgang en 1.55 miljard euro bij onderhandse verkoop. Het gaat om een eenmalige financiële opbrengst van de aandelen. Het jaarlijkse rendement van 7% op de aandelen vervalt. De jaarlijkse rentelasten op de staatsschuld bedragen 3,5%.
- Een eenvoudige rekensom laat zien dat dit voor de staat financieel nadelig is. Tegenover het rendement (gemiddeld 7%) op de aandelen staat slechts het vervallen van de rentelasten (gemiddeld 3,5%) als gevolg van de vermindering van de staatsschuld.
- Het inzetten van het rendement op aandelen Schiphol vertegenwoordigt dus een hoger investeringsniveau dan het aangaan van eventueel nieuwe leningen dan wel een staatsschuldreductie.

De vraag die de regering aan beide Kamers der Staten Generaal niet heeft beantwoord is of de privatisering van de NV Luchthaven Schiphol werkelijk leidt tot additionele middelen. Anders gezegd is privatisering profijtelijk dan wel «penny wise pound foolish»? Is er hier eigenlijk wel sprake is van goed koopmanschap? Van de Minister van Financiën had minstens verwacht mogen worden dat hij inzichtelijk had gemaakt langs de lijn van de verschillende rekenmodellen hoe een en ander zich financieel zal kunnen gaan ontwikkelen. Van de beide Kamers der Staten Generaal mag je verwachten dat zij zich inhoudelijk laat overtuigen van de profijtelijkheid van de voorgenomen privatisering. Beide is tot nog toe nog niet gebeurd.

Voorstel: De Tweede Kamer verzoekt de Algemene Rekenkamer om zo spoedig mogelijk in beeld te brengen of de privatisering van de NV Luchthaven Schiphol per saldo leidt tot additionele middelen voor de Rijksbegroting.

Is de toekomstwaarde van Schiphol wel gewaardeerd?

- Het is in het belang van een verantwoorde privatisering dat beide Kamers der Staten Generaal en de gemeente Amsterdam ervan overtuigd zijn dat de toekomstwaarde van Schiphol en de eventuele (verborgene) reserves voldoende zijn onderkend en gewaardeerd.
- Feit is dat op niet al te lange termijn de Tweede Kamer zich geplaatst weet voor ingrijpende beslissingen, zoals de uitbreiding van het banenstelsel en de bouw van een tweede terminal. Deze publieke beslissingen zullen bij een positief besluit tot een omvangrijke waardevermeerdering leiden van de aandelen van de NV Luchthaven

¹ Zie hoofdstuk 2.

Schiphol. De regering heeft tot nu toe nagelaten deze waarde in beeld te brengen.

- Uit het onderzoek van Duivesteijn/Tellinga «De verkoop van de luchthaven Schiphol, de privatisering van een werkstad» blijkt dat de NV Luchthaven Schiphol grootgrondbezitter en tevens monopolist is in een gebied dat in schaal gelijk is aan het grondgebied van Amsterdam binnen de ringweg (A 10). Met de privatisering van Schiphol komt de ontwikkeling van deze gronden in private handen. De ontwikkelingscapaciteit vertegenwoordigt een waarde die door de regering tot nu toe niet in beeld is gebracht. Per saldo ontstaat er met de privatisering echter – naar analogie van de Vinex – een superbouwclaim voor Schiphol Real Estate.
- Hoewel er geen duidelijkheid is over deze mogelijke ontwikkelingswaarde, is wel duidelijk dat de vastgoedontwikkelaar van de NV Luchthaven Schiphol in de loop van de tijd het «goud in de grond» kan gaan delven. Alleen al de ambitie van Schiphol om haar vrachttransport te verdubbelen naar 3 miljoen ton (jaar 2020) maakt een explosieve ontwikkeling van bedrijfsterreinen op het grondgebied van Schiphol mogelijk.
- Met de grondpositie en ontwikkelingscapaciteit zal de NV Luchthaven Schiphol in het vervolg haar invloed als private onderneming doen gelden op vrijwel iedere ruimtelijke ontwikkeling in de Noordvleugel van de Randstad. Zij kan deze bevorderen dan wel stagneren. Het te voeren beleid van Schiphol Real Estate zal van grote invloed zijn op de economische structuur van de Noordvleugel van de Randstad, en in het bijzonder van Amsterdam.

De beide Kamers der Staten-Generaal en de gemeente Amsterdam hebben van de regering geen enkel inzicht gekregen in de mogelijke waardevermeerdering die Schiphol als gevolg van de publieke beslissingen over de uitbreidingsmogelijkheden zal gaan krijgen. Zeker is ook dat de toekomstige eigenaren van Schiphol een veelvoud kunnen gaan verdienen aan de ontwikkeling en exploitatie van de gronden van Schiphol e.o. De Minister van Financiën had tenminste aan de beide Kamers der Staten-Generaal inzichtelijk moeten maken welke mogelijke toekomstwaarde de gronden en de ontwikkelingscapaciteit van Schiphol vertegenwoordigen. Het is nu de verantwoordelijkheid van de Staten-Generaal om zich een beter inzicht te verwerven naar de financiële effecten van de ontwikkelings- en exploitatiemogelijkheden van het vastgoed van de NV Luchthaven Schiphol.

Voorstel: De Tweede Kamer versterkt aan een onafhankelijke deskundige op het terrein van onroerend goed een opdracht om zo spoedig mogelijk in beeld te brengen welke ontwikkelingsmogelijkheden het vastgoed, de gronden en de exploitatie van het onroerend goed vertegenwoordigen en doet hiervan verslag.

Is het moment van privatisering wel opportuun gekozen?

- Het kabinet onderkent in het recent uitgebrachte «Eindrapport Evaluatie Schipholbeleid» dat «duidelijkheid en een lange termijn perspectief van het Rijk over de toekomst van Schiphol en de beperkingen van het ruimtegebruik rond de luchthaven van groot belang is, zowel voor de omwonenden, gemeenten, bedrijven als voor Schiphol, de luchtvaartmaatschappijen en de luchtverkeersleiding». Deze duidelijkheid ontbreekt thans volstrekt.
- Hoewel het kabinet wil dat de luchthaven op de huidige locatie tot 2030 optimaal blijft functioneren, is dit – als gevolg van de Wet Luchtvaart – onmogelijk. De groei van de luchtvaart zal vanaf 2012, en vermoedelijk zelfs al in 2008 (over twee jaar dus!) stagneren. Om die reden heeft de luchtvaartsector de regering verzocht het huidige stelsel

open te breken zodat een groei van de luchtvaart in de toekomst gegarandeerd kan blijven worden.

Voorkomen moet worden dat opnieuw een dossier van een groot project zijn «rationele» basis slechts baseert op een afspraak in het regeerakkoord. De ratio van een voorstel dient voorop te staan en in zichzelf overtuigend te zijn. Nu zo duidelijk is dat in het lopende jaar over zo veel aangelegenheden die de kern van het beleid voor Schiphol betreffen nog beslissingen moeten worden genomen door regering en Staten-Generaal lijkt aan de voorwaarde van het regeerakkoord dat «het moment van privatisering opportuun moet zijn» niet te zijn voldaan.

Voorstel: Een pas op zijn plaats met de verkoop van aandelen van Schiphol is op zijn plaats. Eerst dient er duidelijkheid te zijn over het te voeren lange termijn beleid. Vanzelfsprekend dient een lange termijn visie ingebed te zijn in een ruimtelijke visie en een programma voor de Noordvleugel.

Productie kaarten

MUST Stedebouw, Amsterdam

Ter voorbereiding van deze notitie is gesproken met de volgende personen van de Schiphol Groep: prof drs. G. Cerfontaine, president-directeur; drs. J. Krul, directeur Airport Development; ing. M. Schaafsma, senior planoloog Ruimtelijke Ordening; drs. J. S. Hartkamp, senior beleidsadviseur Public Affairs. Verder met drs. J.H.R. Bergh, directeur van Schiphol Area Development Company, met de heren P. Poot en M. Poot van Chipshol Holding, en met M. Dijkman, editor-in-chief Europe Real Estate Publishers.