

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1922

Vragen van de leden **Tang** en **Vos** (beiden PvdA) aan de minister van Financiën over *het mogelijk niet doorgaan van het superdividend van Schiphol*. (Ingezonden 23 februari 2009)

1  
Bent u op de hoogte van de berichtgeving over het superdividend Schiphol ter waarde van 500 miljoen euro, dat niet door zou kunnen gaan als gevolg van de aandelenruil tussen Schiphol en Aéroports de Paris?<sup>1</sup>

2  
Is het waar dat Schiphol als gevolg van deze transactie 160 miljoen euro minder waard is geworden, omdat te veel betaald is voor de Franse aandelen? Of heeft het bedrag van 160 miljoen euro betrekking op de netto uitstroom van financiële middelen uit Schiphol?

3  
Is het waar dat als gevolg daarvan Standard & Poor's de kredietwaardigheid van Schiphol naar beneden heeft bijgesteld van «A-status met stabiel vooruitzicht» naar «A-status met negatief vooruitzicht»? Zo nee, wat is dan de kredietstatus?

4  
Is het waar dat als gevolg daarvan Schiphol geconfronteerd wordt met hogere kapitaalkosten? Zo ja, hoeveel? Zo nee, wat is dan de situatie wat betreft de kapitaalkosten?

5  
Is het waar dat daardoor uitkering van de tweede tranche van het superdividend, ter waarde van 500 miljoen euro, niet door zou kunnen gaan? Zo nee, kunt u garanderen dat het superdividend wel wordt uitgekeerd?

6  
Was ten tijde van het sluiten van de transactie, op 27 november en 1 december 2008, bij u bekend dat de kredietwaardigheidstatus zou worden verlaagd? Zo nee, had u niet kunnen of moeten inschatten dat dit een mogelijk gevolg zou zijn?

7  
Welke acties kunt u ondernemen om de kredietwaardigheid van Schiphol weer op het oude niveau te brengen?

<sup>1</sup> FEM Business, 18 februari 2009: «Schiphols Franse slag».

### Antwoord

Antwoord van minister **Bos** (Financiën) (ontvangen 13 maart 2009)

1  
Ik ben op de hoogte van de berichtgeving omtrent de tweede tranche van het superdividend Schiphol.

2  
Schiphol is als gevolg van de transactie niet EUR 160 miljoen minder waard geworden. Het bedrag van EUR 160 miljoen is het verschil

tussen het bedrag dat Schiphol voor het belang van acht procent in Aéroports de Paris (feitelijk bestaat Aéroports de Paris uit drie luchthavens: Charles de Gaulle, Orly en Le Bourget) heeft betaald en van de Franse onderneming heeft ontvangen voor haar belang van acht procent in Schiphol. Aéroports de Paris is een grotere onderneming en is meer waard dan Schiphol Group. Eerder berichtte ik u over de methodiek die is gehanteerd om beide luchthavens op gelijke wijze te waarderen.

3  
Standard & Poor's heeft zijn outlook voor Schiphol Group van «stable» naar «negative» bijgesteld. Overigens heeft Moody's (een ander rating agency) nadien zijn eerdere A-rating én de «stable outlook» van Schiphol bevestigd. Het rapport van Standard & Poor's beschrijft dat de oorzaak van de bijstelling vooral is veroorzaakt door de ontwikkeling van de liquiditeitspositie van Schiphol. De liquiditeitspositie is onder meer beïnvloed door de in de vorige vraag beschreven betaling voor de aandelen van Aéroports de Paris. Het oordeel van Standard & Poor's kan echter niet los worden gezien van de huidige economische omstandigheden. Bij de beoordeling van de liquiditeitspositie worden, naast de huidige liquiditeitspositie, immers ook de verwachte

toekomstige kasstromen en winstgevendheid beoordeeld, in combinatie met de financieringsmogelijkheden op de huidige kapitaalmarkt. Standard & Poor's geeft in het rapport aan dat de outlook mogelijk opnieuw naar «stable» wordt bijgesteld indien Schiphol de liquiditeitspositie versterkt. De economische situatie en de onzekerheid op de financiële markten, die gekenmerkt wordt door een moeilijke liquiditeitsmarkt, bemoeilijken het versterken van de liquiditeitspositie door Schiphol op dit moment echter.

4

In hoeverre het bijstellen van de outlook heeft geleid tot een verhoging van de kapitaalkosten is moeilijk te zeggen; er is waarschijnlijk sprake van een gering negatief effect. Hierbij speelt ook het oordeel van Moody's, dat de outlook niet heeft aangepast, een rol. Het effect van de bijstelling van de outlook door Standard & Poor's lijkt verwaarloosbaar ten opzichte van het eerder genoemde effect van de verslechterde kapitaalmarkten en economische vooruitzichten.

5

Ten aanzien van de tweede tranche van het superdividend heeft altijd de voorwaarde gegolden van het behoud van een credit rating van minimaal single A flat. De directie van Schiphol heeft mij laten weten dat zij vanwege de huidige situatie op, en onzekerheden over de financiële markten, de wereldeconomie, de Nederlandse economie, de gevolgen van de vliegbelasting en de sterke afname van de winstgevendheid het niet prudent acht om een voorstel tot een tweede superdividend te doen. Ik heb Schiphol, gezamenlijk met medeaandeelhouders gemeenten Amsterdam en Rotterdam, gevraagd om een nadere (cijfermatige) onderbouwing. Indien nodig zal ik deze onderbouwing door een onafhankelijke partij laten toetsen. Gezien het eerder genoemde voorwaardelijke karakter van de afspraak over de tweede tranche van het superdividend, heb ik overigens nooit een tweede tranche kunnen garanderen.

6

Ik was op de hoogte van de veranderde outlook door Standard & Poor's, maar niet dat deze een direct verband zou hebben met de

investering in Aéroports de Paris. Gedurende de periode dat de investering in Aéroports de Paris werd voorbereid, is intensief contact geweest met het management van Schiphol, waarbij is verzocht om inzicht te geven in de invloed die de investering in Aéroports de Paris zou kunnen hebben op het superdividend. Mij is toen gemeld dat de kruisparticipatie op basis van de toenmalige inzichten geen invloed zou hebben op de zogenaamde credit rating en dat de impact op het superdividend beperkt zou blijven. Ik heb echter altijd rekening gehouden met de mogelijkheid dat de verslechterde economische situatie de credit rating van Schiphol zou kunnen beïnvloeden. Een dergelijke mogelijkheid is ook de achtergrond van het stellen van de voorwaarde van het behoud van een credit rating van minimaal single A flat geweest. Schiphol voert zelf ook de economische omstandigheden en de situatie op de financiële markten aan als reden geen voorstel te doen voor de uitkering van de tweede tranche.

7

In eerste instantie is het aan de directie en raad van commissarissen van Schiphol om maatregelen te treffen om de liquiditeitspositie te verbeteren. De onderbouwing waar ik Schiphol om heb verzocht, zal ik vervolgens (en indien nodig door een onafhankelijke partij) laten toetsen. Daarmee verwacht ik tevens te kunnen beoordelen of de huidige outlook van Standard & Poor's reden tot zorg is.