

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

371

Vragen van het lid **Boelhouwer** (PvdA) aan de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat over *kosten in verband met de deelneming van Schiphol in AdP*. (Ingezonden 31 augustus 2009)

- 1
Bent u bekend met de berichtgeving betreffende de halfjaarcijfers van Schiphol?
- 2
Wat wordt precies bedoeld met een «stijging van het negatieve saldo van de financiële baten en lasten met EUR 31,0 miljoen door een toename van de rentedragende schulden in de tweede helft van 2008, mede als gevolg van de uitkering van een superdividend en de kruisparticipatie van 8% in Aéroports de Paris (AdP)»?
- 3
Welk gedeelte van deze 31 miljoen euro is toe te schrijven aan de deelneming in AdP?
- 4
Waarom is volgens het uitgebreide persbericht de reële waarde van de deelneming AdP slechts 316 miljoen euro, terwijl 538 miljoen euro betaald is?
- 5
Hoe gaat Schiphol het verschil van 222 miljoen euro terugverdienen?
- 6
Hoeveel synergievoordelen zijn er inmiddels gerealiseerd?

7
Waarom zijn de 8,2 miljoen euro aan acquisitiekosten besteed? Bij wie is dit bedrag terecht gekomen?

Antwoord

Antwoord van minister **Bos** (Financiën), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 16 oktober 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 53

- 1
Ja.
- 2
Door het uitkeren van een superdividend worden financiële middelen aan de onderneming onttrokken welke moeten worden aangevuld door het aantrekken van vreemd vermogen. Ook voor het financieren van de deelneming in AdP heeft Schiphol deels vreemd vermogen moeten aantrekken. Beide brengen financiële lasten met zich mee in de vorm van rentebetalingen. Het negatieve saldo van financiële baten en lasten van de onderneming wordt door beide financieringslasten verhoogd.
- 3
Omdat het bedrag van 31 miljoen euro een saldo is van alle financiële baten en lasten van de onderneming, is niet aan te geven welk deel daarvan is toe te schrijven aan de deelneming in AdP. De deelneming is

voor het grootste deel gefinancierd middels uitgifte van eigen aandelen (EUR 360 miljoen), wat geen impact heeft op de financiële baten en lasten. Voorts is ten behoeve van de financiering van de kruisparticipatie circa EUR 160 miljoen aan extra vreemd vermogen aangetrokken tegen een gemiddelde rente voor de groep van 5,3% in 2008. Voor het superdividend is 500 miljoen euro aangetrokken, eveneens tegen een gemiddelde rente van 5,3% in 2008. Overigens ontvangt Schiphol Group als aandeelhouder ook dividenden van AdP. De eerste dividendbetaling was in juni van dit jaar en bedroeg circa EUR 11 miljoen. Deze dividendbetalingen zijn niet opgenomen in het overzicht van financiële baten en lasten.

4
De deelneming in Aéroports de Paris staat voor 538 miljoen euro op de balans van Schiphol. Dit bedrag is de waarde van de deelneming die is vastgesteld op basis van onder andere het business plan van de onderneming en waarderingsgrondslagen van vergelijkbare transacties. Het bedrag van EUR 316 miljoen betreft de voorlopige reële waarde van die activa en passiva die op grond van de geldende internationale richtlijnen voor financiële verslaggeving (IFRS) individueel op de balans in aanmerking mogen worden

genomen. Het verschil is de zogenoemde «goodwill», die verband houdt met de verwachte voordelen uit de strategische samenwerking en de te verwachten synergievoordelen. De onderneming past dus enkel de op haar van toepassing zijnde boekhoudkundige regels toe.

5

Dit bedrag weerspiegelt de waarde van de voordelen die de onderneming verwacht te halen uit de strategische samenwerking en uit synergievoordelen, hetgeen moet leiden tot lagere kosten.

6

De ondernemingen vinden het te vroeg om uitgebreid mededelingen te doen over de hoogte en mate van financiële synergievoordelen, aangezien de samenwerking pas ruim een half jaar oud is. Bovendien dienen mededelingen daarover zorgvuldig te gebeuren, omdat AdP beursgenoteerd is. Waar mogelijk zetten de luchthavens in op «quick wins» die op korte termijn tot een beter product moeten leiden voor de reizigers en de luchtvaartmaatschappijen, m.n. AirFrance/KLM, die het grootste deel van het verbindingennetwerk op Schiphol bepaalt.

7

Dit betreft de kosten van externe adviseurs, zoals strategy consultants, advocaten en accountants.