

Vergaderjaar 1990–1991

21 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van hoofdstuk XII (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) voor het jaar 1991

Nr. 56

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 20 juni 1991

De vaste Commissie voor verkeer en waterstaat¹ heeft op 16 mei 1991 mondeling overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over de **verzelfstandiging van de Rijksluchtvaartschool** (21800-XII, nr. 47).

Van dit overleg brengt de commissie als volgt verslag uit. De minister heeft op 29 mei 1991 een brief gestuurd, die als bijlage bij dit verslag is gedrukt.

Vragen en opmerkingen van de commissie

De heer **Hillen** (CDA) kon in beginsel instemmen met afstoting van de Rijksluchtvaartschool (RLS) aan de KLM. Het is voor een grote internationale luchtvaartmaatschappij interessant om een opleiding in eigen beheer te hebben. Bij afstoting van dergelijke opleidingen mag niet alleen de prijs bepalend zijn, maar moeten zeker ook andere belangen in het oog worden gehouden. In tegenstelling tot de kritiek die tijdens de recente hoorzitting naar voren kwam, nl. dat de overgang van de KLM op den duur concurrentievervalsend zou kunnen werken, kan ook worden gezegd dat door deze overgang op den duur wel eens concurrentievoordelen kunnen ontstaan. In de loop van enkele jaren wordt de rijkssubsidie immers afgebouwd. Op den duur zal de KLM dus ook onder marktvoorwaarden moeten gaan presteren, zoals andere opleidingen nu al doen.

Om te bezien in hoeverre de staat zichzelf benadeelt, vroeg de heer Hillen waarom de minister met de KLM in zee is gegaan, zeker nu van andere kanten zeer lucratieve aanbiedingen lijken te zijn gedaan. Had het budgettaire voordeel dat met de overgang naar de KLM wordt behaald niet groter kunnen zijn?

De fractie van het CDA wilde enkele kanttekeningen plaatsen bij het privatiseren van een rijksopleiding en bij het cursusgeld ad f 150 000 per leerling. Zij zou er geen bezwaar tegen hebben als bij dergelijke cursussen wat meer werd gewerkt met het profijtbeginsel. De overheid voert op dit punt een wat onevenwichtig beleid. Ook het universitair onderwijs kent tamelijk veel vrij specifieke opleidingen, op den duur leidend tot een hoog inkomen, maar daar vindt geen enkele differentiatie plaats in hoogte van collegegeld. Op zich kan het voor een bedrijf nuttig

¹ Samenstelling:

Leden: Castricum (PvdA), ondervoorzitter, Spieker (PvdA), Van Vlijmen (CDA), Blauw (VVD), Lankhorst (Groen Links), Nijland (CDA), Korthals (VVD), Jorritsma-Lebbink (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), Eisma (D66), J. T. van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Wolffensperger (D66), Frissen (CDA), Roosen-van Pelt (CDA), Esselink (CDA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Feenstra (PvdA), Van der Vaart (PvdA), Van Gijzel (PvdA), A. de Jong (PvdA), De Graaf (CDA) en Akkermans (PvdA).
Plv. leden: Van Gelder (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Melkert (PvdA), Reitsma (CDA), Blaauw (VVD), Rosenmøller (Groen Links), Hillen (CDA), Koning (VVD), Te Veldhuis (VVD), Wolters (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Schutte (GPV), Ruigrok-Verreijdt (PvdA), Tommel (D66), M. D. T. M. de Jong (CDA), Koetje (CDA), Mateman (CDA), Leers (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Leerling (RPF), Witteveen-Hevinga (PvdA) en Netelenbos (PvdA).

zijn om zeer gespecialiseerde opleidingen in eigen beheer te hebben en is het logisch dat bij bepaling van het cursusgeld het profijtbeginsel wordt toegepast, maar waarom bij deze opleiding wel en bij andere niet? Zou de gang van zaken rondom de RLS dan niet moeten worden gezien als een precedent voor andere opleidingen?

Volgens het contract zal het rijk jaarlijks 0,5 mln in het garantiefonds storten t.b.v. studenten die buiten hun schuld hun financiële verplichtingen niet kunnen nakomen en zal er na 5 jaar een evaluatie plaatsvinden. Dat fonds moet voorkomen dat de cursus een elitaire opleiding wordt. De CDA-fractie vond deze subsidie inconsequent en ongewenst. Of de overheid ziet dergelijke opleidingen als een eigen taak en privatiseert deze dan ook niet en zijn deze subsidies ook niet aan de orde, of zij stoot dergelijke opleidingen af en behoren deze niet meer gesubsidieerd te worden. Gebeurt dan wel, dan moeten vergelijkbare opleidingen eveneens worden gesubsidieerd. Het CDA kan zich wel voorstellen dat in de periode waarin het rijk zich geleidelijk aan terugtrekt, 4 à 5 jaar, tijdelijk een subsidie wordt gegeven, maar die dient zeker na de volledige overgang naar de KLM te worden beëindigd.

In art. 5.2 van de overeenkomst wordt gesproken over mogelijke extra kosten voor het rijk als gevolg van door de minister na 10 juli 1990 met betrekking tot de RLS specifiek genomen maatregelen. Zijn die genomen of worden ze overwogen en, zo ja, wat bedragen dan de extra kosten?

Volgens de overeenkomst is geen onderzoek gedaan naar mogelijke bodemverontreiniging en vrijwaart de staat de KLS voor kosten van sanering en aanspraken van derden voor verontreiniging die is opgetreden tussen 1 januari 1953 en 1 juli 1991. Dat lijkt een blanco cheque. De CDA-fractie verzoekt de minister te zamen met de KLM een onderzoeksbureau op te dragen een onderzoek in te stellen naar mogelijke bodemverontreiniging, opdat vooraf duidelijk is met welke claims mogelijk rekening moet worden gehouden.

De heer Hillen stemde in met de regeling inzake de pensioenvoorziening en de personele voorwaarden. Op dat punt zijn gelukkig geen problemen meer te verwachten. Het is verheugend dat de KLM voor enkele jaren en voor het gehele personeel een werkgelegenheidsgarantie heeft afgegeven. Leidt het afstoten van de RLS tot het verdwijnen van arbeidsplaatsen elders bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat en telt een eventuele afstoot van arbeidsplaatsen mee bij de grote efficiency operatie en, zo ja, in welke mate?

Welk deel van de budgettaire besparingen zal worden aangewend voor isolatie van het vliegveld Beek en wanneer? Mag de minister de opbrengst van deze operatie geheel ten goede laten komen van haar begroting? Zo ja, is hier dan sprake van nieuw beleid van het ministerie van Financiën of van Verkeer en Waterstaat? Het gaat immers niet om de verkoop van exploitatie, maar om de verkoop van activa. De opbrengst van één gulden is het resultaat van de activa minus exploitatie. Feitelijk doet het rijk 48 mln. aan activa van de hand. Vrijkomende budgettaire gelden zouden deels dan ook als opbrengst van de activa worden beschouwd. Is de structurele besparing van 18 mln. te beschouwen als een ombuiging? De staat betaalt de overdrachtsbelasting. Hoeveel en ten laste van welke begroting?

De dienstverlening van de RLS, straks KLS, aan koninklijk huis, Defensie, Rijksluchtvaartdienst en regering zal onverminderd worden voortgezet. Gelden daarvoor dezelfde voorwaarden en tarieven? Mocht de nieuwe samenwerking niet bevallen, kan een van beide partijen die dan opzeggen?

Ook na vele gesprekken met o.a. accountants waren de cijfers voor het CDA nog steeds niet echt duidelijk. Hier en daar lijkt er ten minste wat slordig mee te zijn omgegaan. Kan precies worden aangegeven met welke cijferopstelling moet worden gerekend en wat het uiteindelijke budgettaire voordeel is?

De heer **Feenstra** (PvdA) memoreerde de uiterst belangrijke randvoorwaarden voor de onderhandelingen die de minister in haar brief van 21 maart 1991 heeft opgesomd: het voortbestaan van een adequate vliegopleiding, het behoud van de vestigingsplaats Eelde en een adequate regeling voor het personeel. Als het resultaat van de onderhandelingen wordt gezien, moet worden geconstateerd dat aan de drie randvoorwaarden is voldaan en dat dit dus een alleszins geslaagde privatiseringsoperatie is die van de RLS binnen vijf jaar een volwaardige marktpartij maakt.

De heer Feenstra sloot zich aan bij de al gestelde vragen over mogelijke bodemverontreiniging, de toekomstige dienstverlening van de KLS aan de vermelde instanties en het garantiefonds. De brief van de minister gaf zijns inziens onvoldoende aan waarom nu tot deze privatisering kon worden besloten. Deze vraag staat los van de algemene wens van o.a. de PvdA tot privatisering. Het rijk heeft de RLS na de Tweede Wereldoorlog opgezet met als belangrijkste motieven zijn belang bij een goede vliegopleiding en het verminderen van de zuigkracht op luchtmachtvliegers. Nu deze school wordt geprivatiseerd, mag dan worden verondersteld dat aan beide motieven iets ten goede is veranderd?

Met vele personen en instellingen is over een overname van de RLS gesproken, maar de uiteindelijke keuze is dus op de KLM gevallen, hoewel bij voorbeeld uit onderzoek naar voren is gekomen dat ook IHC een adequate vliegopleiding zou kunnen verzorgen. Waarom dan toch de KLM?

In de brief van de minister staat dat het rijk zonder privatisering over een periode van vijf jaar ca. 114 mln. aan de RLS kwijt zou zijn en met privatisering ca. 66 mln., zodat de uiteindelijke budgettaire verbetering over die periode ca. 66 mln. zou zijn. Van dat bedrag wilde de minister ca. 60 mln. gebruiken voor isolatie van het vliegveld Beek. Het restant zou worden aangewend in het kader van de grote efficiency op het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aangezien het verschil tussen 114 en 66 mln. al kleiner is dan 60 mln. vroeg de heer Feenstra zich af hoe dat precies zit. Is overigens overwogen om de exploitatietekorten van de RLS zelf te verkleinen?

Uit de beschikbare gegevens bleek de heer Feenstra aanzienlijke verschillen in karakteristiek tussen de RLS en andere bestaande particuliere opleidingen, allereerst wat betreft de leerlingbijdragen (variërend van f 70 000 tot enkele tonnen), de opgedane vliegervaring (van 230 tot 2500 vlieguren) en de werkgelegenheidskansen die bij de ene opleiding hoger liggen dan bij de andere. Wordt op dit punt niet de stelling «alle waar naar zijn geld» gelogenstraft? Levert de duurste opleiding inderdaad de minst goede resultaten op? Worden alle leerlingen na afloop van hun opleiding door de KLM opgenomen en geldt voor allen dan ook een bijdrage aan de opgebouwde schuld. Kunnen ze kiezen voor een andere maatschappij en welke consequenties heeft dat voor de opgebouwde studieschuld?

De heer Feenstra leek een vergoeding van de staat aan het garantiefonds gedurende de overgangperiode van vijf jaar zeker op haar plaats, maar na die periode zou een dergelijke bijdrage heel opmerkelijk en uitzonderlijk zijn.

De school is ca. 50 mln. waard; 17 mln. gebouwen en 33 mln. activa. Voor dit alles betaalt de KLM één gulden. Tijdens de hoorzitting werd aangegeven dat er in Eelde ca. 100 personeelsleden te veel zouden rondlopen. Als dat al waar is geeft de KLM toch een werkgelegenheids-garantie. Als je dat voor die 100 mensen over een periode van vijf jaar kapitaliseert, kom je al gauw in de buurt van 50 mln. Daarom mag die ene gulden niet uit de context van de gehele deal worden gelicht.

Zeer onlangs kreeg de heer Feenstra een schrijven van de advocaten van VNLO en IHC waarin op basis van dezelfde voorwaarden een interessant aanbod lijkt te worden gedaan. Wat is de reactie van de minister daarop? Een dergelijk bod op dit moment vindt hij in elk geval geen sterk kenmerk van management en timing dat vertrouwen geeft in continuïteit.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD) wees erop dat de VVD nog steeds van mening is dat de RLS geprivatiseerd moet worden. Deze school rekent zij althans niet meer tot de kerntaken van de rijksoverheid.

Tegenwoordig wordt steeds meer de vraag gesteld of studenten van een vliegopleiding niet een bredere vooropleiding behoren te hebben dan slechts een middelbare school. Het lijkt de VVD verstandig dat dergelijke opleidingen een meer HTS-achtige vooropleiding eisen, ook al omdat in de praktijk vliegers soms heel korte tijd kunnen blijven vliegen. Met uitsluitend een vliegopleiding zijn ze dan wel erg smal gevormd.

De fractie van de VVD was ook tot de conclusie gekomen dat de KLM de goede kandidaat is voor overname, ook al omdat andere grote nationale luchtvaartmaatschappijen zelf een opleiding hebben. Deze zijn wel eens concurrerend voor opleidingen in Nederland. Mevrouw Jorritsma had van de KLM begrepen dat zij niet stond te springen om de verliesgevende RLS over te nemen en in dat licht moet worden bezien of de overheid een normale of een zeer ruimhartige bijdrage levert. In ieder geval is het een behoorlijke bijdrage. De eerste jaren wanneer sanering van de te hoge exploitatiekosten moet plaatsvinden valt dat wel mee, mede gezien de werkgelegenheidsgarantie, maar daarna kan een andere situatie ontstaan, ten dele veroorzaakt door hetgeen de eerste jaren wordt gedaan, maar ook door de waarde van de overdracht. Hoe verhoudt zich de netto contante waarde van de exploitatietekorten na 1995 zich tot het bedrag van f 1? Als daar erg veel ruimte tussen zit, is de kritiek van anderen wel begrijpelijk en zou van bevoordeling kunnen worden gesproken.

Ook mevrouw Jorritsma zag graag een meer inhoudelijke argumentatie waarom alleen de KLM in aanmerking kwam. Waarom beoordeelt overigens een bureau zijn eigen waardebeoordeling uit een vorig rapport en heeft niet een ander bureau een contra-expertise gepleegd?

Na herhaalde malen de brief van de minister van 21 maart jl. te hebben gelezen waren de daarin opgenomen berekeningen nog steeds niet duidelijk. Kan de minister een wat duidelijker cijferopstelling overleggen? Als de in de begrotingen van Verkeer en Waterstaat van de afgelopen jaren opgenomen opbrengsten uit de RLS bij elkaar worden opgeteld, zou het exploitatietekort lager zijn dan uit de bijlage bij het rapport van Van Dien blijkt. Ook in de vergoedingen van Defensie is enig verschil te constateren. De vermelde budgettaire verbetering is evenmin duidelijk. Volgens mevrouw Jorritsma was daarin niet opgenomen de derving van inkomsten op andere ministeries. In de brief, noch in het rapport van Van Dien wordt de positie van het ministerie van Financiën geschetst, terwijl dat toch minimaal bij deze transactie betrokken moet zijn geweest. De derving van inkomsten uit activa is ook nergens te vinden. Het cijfermateriaal is kortom wat rommelig en niet erg inzichtelijk.

Wat het garantiefonds betreft sloot mevrouw Jorritsma zich aan bij de al gemaakte opmerkingen. Met name gelet op het principe van gelijke behandeling zou zij er de voorkeur aan geven als de bijdragen van het rijk aan het garantiefonds uit de overeenkomst kon worden gelicht, want daarmee wordt toch afbreuk gedaan aan het uitgesproken standpunt dat het rijk geen eigen vliegopleiding in stand moet houden.

Antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat

De **minister** stelde toe dat de RLS vlak na de Tweede Wereldoorlog met name is opgericht om te voorzien in de behoefte aan goed geschoolde en opgeleide verkeersvliegers. Tot nu toe heeft de school daarin voor een zeer belangrijk deel voorzien. De belangen van de overheid bij een voldoende aanbod van vliegers, met name gelet op de zuigkracht die werd uitgeoefend op luchtmachtvliegers, en de zorg van de overheid voor een goed functionerende luchtvaartsector waren argumenten om deze opleiding als een overheidsvoorziening op te zetten en tijd in stand te houden. Met het thans voorliggende contract wordt getracht eerdergenoemde belangen zo goed mogelijk te behartigen. De minister gaf toe dat het een zeer specifieke opleiding is en dat zij in die zin net als in omliggende landen wel kon worden beschouwd als een bedrijfsopleiding. Daarom zou hantering van het profijitbeginsel wel te verdedigen zijn, maar zolang bij voorbeeld ziekenhuizen er geen behoefte aan hebben om de artsopleiding zelf ter hand te nemen, kan niet van een bedrijfsopleiding worden gesproken. De minister sloot echter niet uit dat er meer specifieke opleidingen zijn waarvan moet worden afgevraagd of die wel op zeer specifieke overheidsinstellingen moeten plaatsvinden en niet beter kunnen worden overgenomen door desbetreffende bedrijven of organisaties.

In 1985 is besloten een onderzoek in te stellen naar mogelijkheden van privatisering van de RLS. In februari 1986 begon een ambtelijke werkgroep met een haalbaarheidsstudie. In het kader daarvan heeft zij gesproken met vele bedrijven en instanties. In maart 1987 kwam zij tot de conclusie dat privatisering zeker haalbaar en te verdedigen was. In 1987 gaf de minister van Verkeer en Waterstaat opdracht tot een nadere verkenning bij potentiële belangstellenden om hun bereidheid te polsen om de opleiding over te nemen. Ook in het kader daarvan hebben gesprekken met vele bedrijven en instellingen plaatsgevonden. Op basis van de resultaten van deze verkennende besprekingen zijn nadere gesprekken gevoerd met de KLM, Defensie, Martin Air en Nedlloyd. De uiteindelijke conclusie was dat gezocht moest worden naar een privatiseringsvorm waarin genoemde partijen plus het ministerie van Verkeer en Waterstaat zouden deelnemen. Daarna stemde de minister van Verkeer en Waterstaat in met het voortgaan op de weg naar privatisering van de RLS. Eind 1987 is informeel overleg gevoerd met de potentiële deelnemers. De minister kon dat geen vreemde procedure vinden; bij de bouw van de tunnel onder de Noord is eenzelfde gevolgd; eerst een brede groep, daarna wordt op grond van enkele criteria een kleinere groep geselecteerd en uiteindelijk blijven er meestal twee of zelfs maar een over. Nedlloyd viel af vanwege het afstoten van zijn luchtvaartbelangen; daarna resteerden nog de KLM en de maatschappijen waarin zij een grote zeggenschap had. Na vele gesprekken is de KLM uiteindelijk als enige overgebleven. Op 31 maart 1989 besloot de ministerraad de RLS daadwerkelijk te privatiseren en de onderhandelingen met de KLM in te gaan uiteindelijk resulterend in de thans voorliggende overeenkomst die op 26 februari jl. onder voorbehoud van goedkeuring door de Kamer getekend.

Tijdens de recent gehouden hoorzitting is veel kritiek geuit op de prijs van f 1 en op de afspraak dat de staat gedurende een aantal jaren de voorgerecalculeerde exploitatietekorten zou afdekken, terwijl de KLM toch kapitaalgoederen ter waarde van ca. 50 mln. verwerft. De minister kon zich de verbazing over die ene gulden wel voorstellen. Aangezien zij ervan overtuigd was dat de staat er uiteindelijk beter van zou worden had het van haar zelfs voor twee kwartjes gemogen. De KLM heeft zich immers verplicht de huidige school ongewijzigd gedurende vijf jaar voort te zetten, dus inclusief personeel. Gelet op de huidige exploitatie van de school blijft er bij ongewijzigd beleid tot 1995 een tekort bestaan. Tekortafdekking door de staat gedurende deze vijf jaar moet dan ook

worden gezien als een prijs die hij bereid is te betalen om van een onrendabele activiteit af te komen. De contante waarde van de toekomstige door de KLM te dragen tekorten is berekend op in de eerste plaats de aangegeven 29 mln. negatief. Indien de bijdrage per leerling niet was verhoogd zou de contante waarde 60 mln. negatiever zijn geweest. Vandaar dat de minister met veel liefde die ene gulden heeft gevraagd. Als alles op een rijtje wordt gezet is het zeer de vraag of anderen bereid zouden zijn geweest om op basis van precies hetzelfde contract de RLS over te nemen. Niet ontkend mag worden dat het ook voor de KLM van belang is om deze bedrijfsopleiding in eigen beheer te krijgen. Zij vond het prima dat de overheid deze school exploiteerde, maar toen bleek dat de overheid de school wilde privatiseren, was het voor de KLM van strategisch belang deze vertrouwde en goede opleiding in eigen hand te hebben. Als alle aspecten, criteria en voorwaarden op een rij worden gezet moest de minister wel tot de conclusie komen dat de RLS heel goed bij de KLM past.

Zij was graag bereid het financiële plaatje nogmaals op schrift te zetten en zo mogelijk te verduidelijken (wordt als bijlage bij dit verslag gedrukt), begreep de naar voren gebrachte argumenten tegen de stortingen in het garantiefonds en gaf toe dat het geen goede zaak zou zijn als de overheid er tot in lengte van jaren op deze manier bij betrokken zou blijven. Na de afgesproken vijf jaar zal met storting worden gestopt, maar zij voelde er niet voor om de afgesproken stortingen opnieuw ter discussie te stellen. Daarmee zou het gehele contract op losse schroeven kunnen komen te staan. Wellicht kan wel de mogelijkheid worden gezien om de vijf jaarlijkse stortingen in één bedrag af te kopen. De minister zal de KLM zeker kenbaar maken dat de Kamer grote bezwaren zou hebben tegen continuering van de stortingen na de eerdergenoemde vijf jaar. Desgevraagd verklaarde zij de besprekingen met de KLM in september te zullen hebben afgerond.

Het leek ook haar voor beide partijen van belang thans te laten vaststellen wat de graad van eventuele bodemvervuiling is. Op basis daarvan kan worden bepaald of het noodzakelijk is een en ander op te ruimen. Wanneer vervuiling wordt aangetroffen zal degene die daarvoor verantwoordelijk is natuurlijk ook moeten betalen.

De netto verbetering voor het rijk na privatisering over de periode 1991-1995 bedraagt volgens berekeningen 46 mln. Als 1996 erbij wordt gezien, komt het uit op 60 mln. Voor Beek zal in 1993, 1994 en 1995 20 mln. worden ingezet. Gelet op de middelen die uit de operatie-Eelde worden verkregen, zullen voor Beek dus ook wat andere middelen moeten worden gezocht. Afgesproken is dat een deel zal worden ingezet voor de grote efficiency en wel in de zgn. 40-60-verhouding. De netto verbetering inclusief 1997, wordt na aftrek van de 60 mln. voor Beek in de verhouding 40-60 ingezet voor de grote efficiency operatie; dat betreft dus de 18 mln. structureel. De ministerraad, dus ook het ministerie van Financiën, is daarmee akkoord gegaan. De minister zegde toe ook deze berekening in het beloofde overzicht te zullen opnemen. De ca. 0,6 mln. overdrachtsbelasting komt voor rekening van haar ministerie.

De dienstverlening aan koninklijk huis, Defensie, enz. zal door de nieuwe school op dezelfde wijze worden voortgezet. Op dit moment wordt voor deze diensten ook betaald. De betalingen die in het vervolg aan de school zullen moeten plaatsvinden zijn meegenomen in het budgettaire voordeel.

Na vijf jaar discussie vond de minister het moment wel aangebroken waarop tot privatisering kon worden besloten. Het is algemeen kabinetsbeleid om overheidstaken af te stoten of te privatiseren die heel goed zelfstandig of door iemand anders kunnen worden uitgevoerd.

Zij stelde dat er bij meer onderwijsinstellingen verschillen zijn te constateren in kosten, inhoud en duur van opleiding. Er zijn echter altijd

minimumnormen. De RLS heeft altijd zeer hoge normen gesteld qua voorselectie, aantal vliegers, begeleiding, enz. Door de hoge toelatingseisen is het afvalpercentage relatief laag. Het aantal leerlingen dat wordt opgenomen door hoogwaardige luchtvaartmaatschappijen is zeer hoog. De school levert al met al hooggekwalificeerde piloten af, waarmee niet gezegd is dat piloten van andere scholen niet goed zijn. Iedere piloot moet aan dezelfde basisvoorwaarden voldoen. Tegengesproken moet worden dat de RLS in vergelijking met andere opleidingen een gering aantal vliegers heeft. Na de heroverweging in 1984 is naar besparingsmogelijkheden gezocht en zijn vele vliegers, met name in de eindopleiding, vervangen door simulatoruren. Oorspronkelijk waren het er 350 vliegers, nu iets minder dan 200. Als wordt gesteld dat andere opleidingen meer vliegers hebben, dan is daarbij waarschijnlijk ook betrokken de ervaring die men moet opdoen bij luchtvaartmaatschappijen. Het gaat echter niet alleen om het aantal vliegers, maar ook om de begeleiding die de RLS die van groot belang. Als wordt gezegd dat de RLS wel wat veel personeel lijkt te hebben, mag niet worden vergeten dat het personeelsbestand sinds 1985 bij een uitbreiding van taken toch met 20% is afgenomen: van 186 tot 144,5! De algehele efficiency-operatie bij de rijksoverheid heeft natuurlijk ook invloed gehad op de situatie op de RLS. Na een periode van rust kan altijd worden bezien of meer efficiencyverbeteringen mogelijk zijn. Bij navraag was de minister gebleken dat inderdaad enigszins sprake is van een lichte overcapaciteit in de technische begeleiding, maar niet in die mate dat daaruit zelfstandige bedrijfjes zouden kunnen voortkomen.

De minister was er verheugd over dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat de afgelopen tijd enkele grote privatiseringsoperaties heeft kunnen afronden zonder al te veel onrust onder de betrokken werknemers, vaak zelfs met vooraf of tegelijkertijd opgelegde pittige taakstellingen. In dit stadium leek haar het laatste bod van IHC niet meer zo relevant. Kan een fax van 1,5 kantje wel een serieus aanbod worden genoemd? In het verleden zijn voldoende mogelijkheden geboden om mee te doen. Degenen die nu zeggen dat ook zij wel een dergelijk contract hadden willen afsluiten, zullen zich goed van de plussen hebben vergewist, maar minder van de minnen.

De minister gaf toe dat het niveau van de opleiding en het uiteindelijke inkomen wat ver uit elkaar lijken te liggen. Er moet echter rekening worden gehouden met hetgeen internationaal gebruikelijk is. Door een zeer zware selectie komen er steeds meer kandidaten met een hogere beroepsopleiding, vaak een HTS, maar dat mag niet als eis worden gesteld, ook al omdat dit niet bij andere opleidingen en in andere landen gebruikelijk is. Er vindt als het ware een natuurlijke selectie plaats uit het grote aanbod.

De minister dacht al voldoende te hebben weerlegd dat de overheid een ruimhartige bijdrage levert. Dat zal ook wel blijken uit het toegezegde cijferoverzicht. Aangezien de privatisering later wordt geëffectueerd dan oorspronkelijk de bedoeling was, kunnen de meerjarencijfers niet helemaal worden vergeleken met de cijfers uit het rapport van Van Dien omdat die uitgaan van de huidige situatie. Deze cijfers zullen in de eerstvolgende begroting zijn gecorrigeerd.

Gedachtenwisseling in tweede termijn

De heer **Hillen** herhaalde zijn vraag over art. 5.2 van de overeenkomst, waarin sprake is van mogelijke extra kosten voor het rijk. Het verheugde hem dat de bijdrage aan het garantiefonds niet worden gecontinueerd na 1995 en dat er een bodemverontreinigingsonderzoek zou komen. Met belangstelling wacht hij het toegezegde cijferoverzicht af, maar denkt niet dat daaruit zodanig nieuwe feiten naar voren zullen

komen dat hij niet nu al namens zijn fractie instemming kan betuigen met de voorgenomen privatisering.

De heer **Feenstra** ondersteunde het strategische belang van de KLM bij een eigen vliegopleiding, maar dat had wel iets duidelijker in de brief van de minister kunnen worden aangegeven. Hij herhaalde zijn vraag naar de keuzemogelijkheden van de leerlingen na afloop van hun opleiding. De door de minister geschetste afwerking van het garantiefonds is heel bevredigend. Gemeten naar de gestelde randvoorwaarden is sprake van een zeer geslaagde privatiseringsoperatie. Het cijferoverzicht zal nog meer duidelijkheid verschaffen. Op voorhand kon de heer Feenstra namens zijn fractie spreken over een geslaagde operatie.

Mevrouw **Jorritsma** vond de vergelijking met aanbesteding van de tunnel onder de Noord niet correct. Criteria voor dergelijke aanbestedingen worden te voren publiek gemaakt, hetgeen bij de RLS niet is gebeurd. Daar is heel duidelijk naar kwaliteitscriteria gekeken, terwijl daarnaast het strategisch belang een grote rol heeft gespeeld. De keuze voor de KLM is in dit licht gezien dan ook wel begrijpelijk.

Zij vond het jammer dat de afspraak over stortingen in het garantiefonds niet meer kan worden teruggedraaid, want zo ontstaat er toch een discrepantie met andere vergelijkbare, ook particuliere opleidingen, maar in ieder geval moet het na 1995 afgelopen zijn. Zijn de stortingen overigens afhankelijk gesteld van de aanspraken die op dat fonds worden gemaakt?

Mevrouw Jorritsma herhaalde haar vraag over de beoordeling van Van Dien in het tweede rapport van de eigen cijferopstelling in het eerste rapport en hoopte dat de plannen met betrekking tot Beek iets duidelijker in het beloofde overzicht zullen worden aangegeven.

De **minister** antwoordde dat het tweede rapport van Van Dien meer moet worden gezien als een aanvulling op het eerste en niet als een screening. Wat ongelukkig wordt er over «bevindingen» gesproken. Een contra-expertise is gepleegd door de heer Kottman van Berenschot en de departementale accountantsdienst.

De gang van zaken met Beek zal eveneens in het cijfermatige overzicht worden verduidelijkt.

Op basis van het verleden wilde de minister een deskundige vragen een berekening te maken van de te verwachten aanspraken op het garantiefonds. Dat kan een objectieve basis vormen voor een afronding. Wellicht moet, om achteraf moeilijkheden te voorkomen, daarvoor een andere constructie worden gevonden. Daarover zal de landsadvocaat worden geraadpleegd. Daarbij moet er wel van uit worden gegaan dat de KLM ermee instemt.

De minister hechtte eraanmaals te stellen dat kwaliteit en continuïteit heel belangrijke elementen waren voor de uiteindelijke keuze voor de KLM.

Leerlingen van de RLS/KLS hebben doorgaans een sponsor om het cursusgeld van f 200 000 te betalen. In vele gevallen zal de KLM als sponsor optreden. Andere maatschappijen die hun vliegers bij de KLS willen laten opleiden, kunnen dat ook doen. Het spreekt vanzelf dat de leerlingen wel een tijd bij hun sponsor moeten blijven.

De minister antwoordde de heer Hillen dat eind 1990 de markttoelage van de vliegstructureurs van de RLS is aangepast, waarmee gedurende vijf jaar ca. f 150 000 is gemoeid. Daarmee is in het contract al rekening gehouden. Andere maatregelen worden niet meer overwogen.

Tot slot zegde de bewindsvrouwe toe de Kamer omstreeks september te zullen informeren over de nadere gesprekken met de KLM.

De voorzitter van de commissie,
Eversdijk

De griffier van de commissie,
Teunissen

Tijdens het mondeling overleg over de privatisering van de Rijksluchtvaartschool (RLS) van 16 mei jl. is afgesproken dat u nog eens – maar dan overzichtelijker – de wijziging van meerjarencijfers gepresenteerd zou krijgen.

Bovendien was er in de aanbiedingsbrief van 21 maart 1991 bij de overeenkomst, een onduidelijkheid door u geconstateerd met betrekking tot de hoogte van de vrijvallende gelden in verband met de financiering van de isolatiekosten «Beek».

Wat betreft de wijziging in de meerjarencijfers als gevolg van de privatisering van de RLS mag ik u verwijzen naar het als bijlage (1) toegevoegd overzicht zoals dat ook is gepresenteerd voor de behandeling in de Ministerraad van 18 januari 1991.

De netto verbetering voor V&W conform bijgevoegde staat voor de ministerraad luidt als volgt (in mln. gulden):

1991	1992	1993	1994	1995	(1996)	(1997 e.v)
- 5,65	9,35	13,9	13,45	13,55	(16)	(17,5)

Totaal ca. f 60 mln. (periode 1991-1996).

In de ministerraad is afgesproken dat uit de netto opbrengst van de privatisering van de RLS het V&W-aandeel in de isolatiekosten «Beek» (f 60 mln.) gefinancierd zal worden.

Isolatie van «Beek» ad f 60 mln wordt gefinancierd in 3 tranches van f 20 mln.; elk als volgt:

1993	1994	1995
20	20	20

De uitgaven voor Beek sluiten niet aan bij het kasritme van de opbrengst privatisering RLS.

Dit probleem wordt ondervangen door kasverschuivingen. De verdere opbrengst na 1996 komt in een verhouding 60/40 ten goede aan de Grote Efficiency Operatie.

* 60% is bestemd voor de V&W-taakstelling voor de Grote Efficiency Operatie; 40% is bestemd voor de V&W-begroting.

**Wijziging meerjarencijfers a.g.v. privatisering RLS per 1 juli 1991
1991-1996 + 2005**

	1991	1992	1993	1994	1995	2005
<i>Zonder privatisering</i>						
Begrotingsuitgaven (excl. uitgaven voor dienstverlening door RLS geleverd aan rijksdiensten anders dan V en W)						
<i>V en W</i>						
1. Personeel	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6
2. 01.02 Appar. uitgaven	1,2	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
3. 08.06 Exploitatie	7,4	7,7	7,5	7,5	7,5	7,5
4. 08.06 Spec. uitgaven	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
5. 08.06 Investerings vliegtuigen	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
6. FLO	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
7. Uitgaven V en W totaal (1+2+3+4+5+6)	27,7	28,4	28,2	28,2	28,2	28,2
8. RGD	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
9. Uitgaven van het Rijk totaal (7+8)	28,0	28,7	28,5	28,5	28,5	28,5
Begrotingsinkomsten V en W						
10. 01.02 Algemeen	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
11. 08.06 RLS van derden	8,0	5,1	4,8	4,8	4,8	4,8
12. van Rijksinstanties*	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
13. Inkomsten V en W totaal (10+11+12)	10,8	7,9	7,6	7,6	7,6	7,6
14. Saldo ten laste van V en W (7-13)	16,9	20,5	20,6	20,6	20,6	20,6
Saldo ten laste van het Rijk:						
15. Ten laste van V en W = 14	16,9	20,5	20,6	20,6	20,6	20,6
16. Ten laste van RGD = 8	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
17. Ten laste van overige Rijksinstanties = 12	2,7	2,7	2,7	2,7	3,7	2,7
18. Totaal ten laste van het Rijk (15+16+17)	19,9	23,5	23,6	23,6	23,6	23,6
<i>Met privatisering</i>						
19. Personeel + overig	10,8	-	-	-	-	-
20. Investering vliegtuigen	4,0	-	-	-	-	-
21. Bijdrage exploitatietekort	3,85	5,35	2,55	2,1	2,1	-
22. Bijdrage exploitatietekort a.g.v. wijziging arbeidsvoorwaarden	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	-
23. Bijdrage derving leerlingenbijdrage	2,85	2,85	-	-	-	-
24. Bijdrage garantiefonds	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
25. FLO	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	-
26. Totaal uitgaven t.b.v. RLS	24,85	11,55	5,9	5,45	5,45	0,5
27. Ontvangsten het 1e halfjaar van 1991**	2,9	-	-	-	-	-
28. Ontvangsten van leerlingen en KLM	0,8	3,0	1,8	0,9	1,0	0,0
29. Saldo uitgaven t.b.v. RLS (26-27-28)	21,15	8,55	4,1	4,55	4,45	0,5
30. Uitgaven dienstverlening t.l.v. V&W***	1,1	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
31. Uitgaven dienstverlening t.l.v. andere departementen	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
32. Bijdrage brandweer Eelde	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
33. Saldo uitgaven V&W (29+30+32)	22,55	11,15	6,7	7,15	7,05	3,1
34. Saldo uitgaven v.h. Rijk (29+30+31+32)	25,15	13,85	9,4	9,85	9,75	5,8
<i>Vershilanalyse</i>						
35. (=14) Saldo t.l.v. V&W zonder priv.	16,9	20,5	20,6	20,6	20,6	20,6

**Wijziging meerjarencijfers a.g.v. privatisering RLS per 1 juli 1991
1991-1996 + 2005**

	1991	1992	1993	1994	1995	2005
36. (=33) Saldo t.l.v. V&W met priv.	22,55	11,15	6,7	7,15	7,05	3,1
37. Verbetering voor V&W (35-36)	- 5,65	9,35	13,9	13,45	13,55	17,5
38. (=18) Saldo t.l.v. Rijk zonder priv.	19,9	23,5	23,6	23,6	23,6	23,6
39. (=34) Saldo t.l.v. Rijk met priv.	25,15	13,85	9,4	9,85	9,75	5,8
40. Verbetering voor het Rijk (38-39)	- 5,25	9,65	14,2	13,75	13,85	17,8

* Inkomsten van Rijksinstanties:

- regeringsvluchten	150 000
- opl. Defensie	2 500 000
Totaal	2 650 000

** Gedurende het 1 e halfjaar van 1991 heeft V en W nog ontvangsten uit exploitatie, n.l.:

- regeringsvluchten	80 000
- opl. Defensie	1 350 000
- KLM-bijdrage	400 000
- eigen bijdr. mil. omsch.	50 000
- Simulator	50 000
- BWK-opleiding	800 000
Totaal	2 930 000

*** Uitgaven van het Rijk aan dienstverlening door de geprivatiseerde school:

- regeringsvluchten	400 000
- opleidingen defensie	2 500 000
- meetvliegen	1 870 000(evt. LVB)
- mil. omscholers	200 000
Totaal	4 970 000

In het jaar 1991 zijn ½ van de door V en W gedane uitgaven begrepen in de exploitatietekorten. Het totaal is daarom in 1991 als volgt opgebouwd:

- regeringsvluchten	300 000
- opleidingen Defensie	2 500 000
- meetvliegen	935 000
- mil. omscholers	100 000
Totaal	3 835 000