Rapportage omvorming SACN

Van privaatrechtelijk naar publiekrechtelijk zbo

UBR|EC O&P ORGANISATIEADVIES
WWW.UBRIJK.NL/ORGANISATIE/UBR-EXPERTISECENTRUM-ORGANISATIE-PERSONEEL

23 februari 2017

Van, voor en door de overheid. Dat is UBR. Als collega's kennen we de ontwikkelingen en zien we de trends op het gebied van bedrijfsvoering. Met het delen van onze kennis, kunde en capaciteit dragen wij bij aan een effectieve en efficiënte overheid. UBR laat de overheid beter presteren. Zo maken wij het verschil.

UBR|EC O&P: levert tweedelijns dienstverlening op het gebied van personeel en organisatie: bedrijfszorg, organisatie advies, arbeidsjuridisch advies, mobiliteit, werving & selectie en arbeidsmarktcommunicatie.

www.ubriik.nl

Inhoud

Samenvatting 5
1. Inleiding 7
2. Governance 9
3. Financiële aspecten 17
4. Arbeidsrechtelijke aspecten 21
5. Transitie 22
Bijlage: Geraadpleegde bronnen en personen 27
Bijlage: Arbeidsvoorwaardenvergelijking 29
Bijlage: Toepassing Kaderwet per rechtsvorm 43

Samenvatting

De SACN is een privaatrechtelijk zbo, verantwoordelijk voor het toewijzen van slots op gecoördineerde Nederlandse luchthavens. De SACN wordt gefinancierd door een aantal Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens die samen de Raad van Toezicht uitmaken. Het Ministerie van IenM stelt een businesscase op voor de eventuele omvorming naar een publieksrechtelijk zbo. Deze rapportage gaat in op een aantal thema's die bijdragen aan de onderbouwing van de keuze.

Governance

Kaders voor de governance van de SACN bestaan uit Europese regelgeving (vooral ten aanzien van de onafhankelijkheid) en de Nederlandse regelgeving op het gebied van zbo's. Als privaatrechtelijk zbo is de huidige rechtsvorm die van een stichting met een bestuur en een Raad van Toezicht. Dit laatste is ongebruikelijk bij een publieksrechtelijk zbo. Wel kent de Kaderwet als organen de Raad van Advies en het Audit Committee. Het belang van een goede gebruikersvertegenwoordiging is heel duidelijk uit dit onderzoek naar voren gekomen, zowel vanuit de belanghebbende partijen als de NIWO, een vergelijkbare organisatie.

Als optie wordt naast een Raad van Advies ook een brede gebruikersvertegenwoordiging geopperd (conform het Coördination Committee dat een meer inhoudelijke rol heeft in de slotcoördinatie). Het belang van kostenbeheersing en compliance wordt onderstreept; of dit in de vorm van een Audit Committee gegoten moet worden is minder unaniem gebleken.

Op dit moment is de SACN een privaatrechtelijk zbo en is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing, met uitzondering van 3 artikelen op grond van de Wet luchtvaart. Ook als de SACN wordt omgevormd tot een publiekrechtelijk zbo, ligt het voor de hand om deze artikelen buiten werking te plaatsen.

Er zijn grofweg drie keuzes in de governance denkbaar:

- Niets doen (privaatrechtelijk zbo met RvT)
- Privaatrechtelijk zbo met RvA en eventueel een Audit Committee. Hierbij zou de RvT zich moeten opheffen.
- Omvormen naar publiekrechtelijk zbo

De eerste optie ligt met de huidige Raad van Toezicht minder voor de hand omdat er recent een aantal leden uitgestapt zijn en er hoe dan ook aanpassingen nodig zijn. De ontwikkelingen in de RvT maken ook de tweede optie mogelijk complex.

De derde optie komt tegemoet aan de wens van BZK om zoveel mogelijk naar publieksrechtelijk om te vormen. De meeste (maar niet alle) partijen in dit onderzoek gaven aan geen bezwaar te hebben, mits de gebruikersvertegenwoordiging goed geregeld wordt, en er sprake is van een stabiele, efficiënte slotcoördinatie. Deze optie vergt een omvormingstraject, dat bij benadering een jaar duurt.

Parallel aan de discussie over de governance speelt ook de discussie over de transitie naar een nieuwe financieringsvorm. De huidige financiering door de partijen die in de Raad van Toezicht is niet meer houdbaar gezien het vertrek van een aantal leden. Daarnaast is het in de internationale luchtvaart steeds gebruikelijker om slots middels tarieven te financieren (luchthavens en

luchtvaartmaatschappijen betalen per slot) en dit heeft ook bijval bij de partijen die wij gesproken hebben. Hoewel beide ontwikkelingen strikt genomen los van elkaar staan ligt het voor de hand om ze wel in samenhang mee te nemen in de mogelijke scenario's.

Financiële apecten

De middelen voor de SACN, in 2016/2017 680.000 euro, worden verschaft door drie luchthavens en vier luchtvaartmaatschappijen. Hierboven is al aangegeven dat dit model niet toekomstvast is, en naar alle waarschijnlijkheid in een tariefstelstel wordt omgezet. SACN is aangemerkt als ondernemer in de zin van de Wet op de omzetbelasting. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit zo blijft bij omvorming, al dient dit wel bevestigd te worden door de Belastingdienst. Bij omvorming zal SACN een egalisatiereserve dienen op te bouwen.

Arbeidsrechtelijke aspecten

De huidige arbeidsvoorwaarden zijn goed vergelijkbaar met die van het Rijk dus overgang naar de CAO Rijk zou weinig ingrijpend zijn voor het personeel. Overigens biedt de Kaderwet ook mogelijkheden om gemotiveerd af te wijken en dus vast te houden aan de eigen arbeidsvoorwaarden. De belangrijkste verschillen liggen in arbeidsduur (38 uur bij SACN en 36 bij het Rijk), SACN biedt geen thuiswerkplek, geen seniorenregeling en geen bovenwettelijke werkloosheidsuitkering. De functie van managementassistent zou mogelijk anders gewaardeerd worden in de systematiek van het Rijk; dit is te compenseren met een persoonlijke regeling. Zowel Rijk als SACN zijn aangesloten bij het ABP.

Transitie

Voor de transitie bestaat een besliskader dat de stappen in het proces en de vereisten per stap aangeeft (voornemen, ontwerp, besluit, uitvoering en opvolging). Dit kader is opgesteld voor privatiseringen en verzelfstandigingen. Bij de (omgekeerde) omvorming van privaat naar publieksrechtelijk zbo dienen de 'relevante aspecten' hieruit gevolgd te worden waarbij aan de term 'relevant' geen nadere uitleg gegeven wordt. Het ligt voor de hand het besliskader als leidraad te gebruiken en hier eventueel, gemotiveerd, vanaf te wijken.

Een vergelijkbare transitie bij de NIWO heeft volgens de directeur een aanvaardbare inspanning met zich meegebracht. Adviezen van de directeur van het NIWO wijzen op het belang van goede samenwerking met het departement en het goed betrekken van de achterban. Het NIWO kent na de omvorming twee organen: een sectorraad en een Raad van Advies.

1. Inleiding

De Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN) is verantwoordelijk voor het toewijzen van ‘slots’ op Nederlandse luchthavens. De personele bezetting is 4,3 fte. De huidige status is die van privaatrechtelijk zbo met een eigen rechtspersoonlijkheid.

In opdracht van het Kabinet heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de herpositionering van zbo’s. Dit onderzoek is uitgevoerd onder leiding van Johan de Leeuw en in 2013 gepubliceerd. Deze rapportage bevat adviezen voor de toekomstige rechtsvorm en governance van de bestaande zbo’s. Vanwege het instellingsmotief van de onafhankelijkheid, kan de SACN volgens dit onderzoek worden gehandhaafd als zbo. In de kabinetsreactie op het rapport ‘onderzoek naar de herpositionering van zbo’s’, wordt aangegeven dat een individuele businesscase vervolgens de meerwaarde moet aantonen van de transitie naar een publiekrechtelijk zbo met eigen rechtspersoonlijkheid.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is reeds begonnen met het opstellen van een businesscase. Om een onderbouwde beslissing te kunnen nemen over de omvorming van de SACN, heeft u in aanvulling op de reeds verzamelde informatie nader inzicht nodig in:

- de governance en rechtspersoonlijkheid, met als zwaartepunt het borgen van de onafhankelijkheid van de SACN;
- de arbeidsrechtelijke gevolgen voor de bestuurder en de medewerkers;
- de financiële gevolgen van de publieksrechtelijke status, specifiek met betrekking tot het BTW-regime;
- de borging vanuit het perspectief van de gebruikers;
- de wenselijkheid van een Audit Committee;
- de transitiekosten;
- het transitieproces.

Deze rapportage gaat op deze vraagstukken in en levert daarmee bouwstenen aan voor de businesscase die IenM opstelt.

2. Governance

Aanleiding en ontwikkelingen om de governance tegen het licht te houden

De aanleiding om de governance van de SACN tegen het licht te houden, komt voort uit het onderzoek naar de herpositionering van zbo's dat onder leiding van Johan de Leeuw in opdracht van het Kabinet is uitgevoerd. Voor de SACN werd omvorming van privaatrechtelijk zbo naar publiekrechtelijk zbo met eigen rechtspersoonlijkheid geadviseerd, waarbij de Raad van Toezicht (RvT) zou kunnen worden opgeheven.

Naast deze aanleiding bleek tijdens het onderzoek dat sprake is van twee ontwikkelingen die consequenties voor de governance van de SACN kunnen hebben.

De eerste ontwikkeling is de Europese trend dat landen steeds vaker een tariefstelsel hanteren voor de bekostiging van de activiteiten van de slotcoördinator (de luchtvaartmaatschappijen alsmede de luchthavens Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven moeten dan per slot betalen). Er gaan steeds meer stemmen op om dit ook in Nederland door te voeren. Strikt genomen staat dit los van de rechtsvorm, maar in de gesprekken die wij gevoerd hebben werden beide verandering wel met elkaar in verband gebracht. Op dit moment worden de slots van de SACN gefinancierd door de leden van de RvT bestaande uit de Nederlandse luchthavens (Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven) en door de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (TUI, KLM, Transavia, Martinair) die deze luchthavens als thuisbasis hebben. Dit betekent dat bijvoorbeeld KLM nu 'dubbel' betaalt. Want KLM betaald de slotprijs als ze op een andere Europese luchthaven landt. Daarnaast betaalt KLM haar deel van de (Nederlandse) SACN-slots. Daardoor hoeven concurrenten die in Nederland landen geen slottarief te betalen. Wanneer overgestapt wordt op een financiering per slot, ligt het voor de hand om een ander gremium te creëren waarin alle betalende luchtvaartmaatschappijen hun stem kunnen laten horen. In de RvT wordt immers slechts een beperkt aantal stakeholders vertegenwoordigd. Overigens zijn de Nederlandse luchthavens recent uit de RvT gestapt.

De tweede ontwikkeling die consequenties kan hebben voor de governance van de SACN komt voort uit de schaarste aan slots. Hierdoor worden de belangen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen groter bij het vergeven en verkrijgen van slots. Gevolg van de grotere belangen is dat de SACN-besluiten over slots aangevochten worden door luchtvaartmaatschappijen, ook de maatschappijen die in de Raad van Toezicht zitten. Die situatie doet zich ook concreet voor: de KLM heeft een slotbesluit van de SACN aangevochten. Tegelijkertijd moet de KLM als lid van de RvT van de SACN mede-bepalen of en hoeveel juridisch budget de SACN krijgt om zich te kunnen verdedigen. Vanwege deze (mogelijke) belangenverstrengeling is Schiphol uit de RvT gestapt, later gevolgd door Eindhoven en Rotterdam. Schiphol staat op het standpunt dat in de huidige samenstelling van de RvT de individuele commerciële belangen een te grote rol spelen, terwijl de RvT zich eigenlijk alleen bezig dient te houden met de bedrijfsvoering en financiën van de SACN. Schiphol stelt dat onafhankelijkheid van de leden een vereiste is voor een controlerend orgaan als de RvT. Hoewel de drie luchthavens uit de RvT gestapt zijn, dragen zij (voorlopig) nog wel bij aan de financiering maar ze nemen ze geen zitting meer in

overleggen van de RvT. Daarmee is de RvT geen goed vertegenwoordigend gremium meer van de financiers.

Kaders voor de governance van de SACN

Bij de omvorming van de SACN van een privaatrechtelijk naar een publiekrechtelijk zbo heeft u de volgende vragen over de governance:

- Wat zijn de gevolgen van een omvorming van de Raad van Toezicht naar een Raad van Advies (zowel formeel als qua draagvlak)?
- Wat is de wenselijkheid van een Audit Committee?
- Welke onderdelen van de kaderwet zbo's kunnen/moeten buiten werking gesteld worden om de onafhankelijkheid te kunnen garanderen?
- Gezien de onafhankelijke positie van de slotcoördinator, wat is de positie van de minister (rol in goedkeuren begroting en in het vaststellen van tarieven)?

Kader voor het vormgeven van de governance van de SACN als publiekrechtelijk zbo, is in eerste instantie de Europese regelgeving specifiek gericht op de toewijzing van slots (Europese verordening 95/93; slotverordening). In hoofdlijnen is hierin het volgende geregeld. De EU regelgeving stelt dat de slotcoördinator een natuurlijke of rechtspersoon is met een uitgebreide kennis van coördinatie van de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen. Een lidstaat moet kunnen garanderen dat de slotcoördinator zijn taken onafhankelijk kan uitvoeren. De onafhankelijkheid van de slotcoördinator moet ook tot uiting komen in de werkwijze. Deze is:

- onpartijdig;
- niet-discriminerend;
- transparant.

In tweede instantie vormt de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen een kader. De Kaderwet zet de standaard voor de verdeling van bevoegdheden tussen de Minister en het zbo. Alleen bij wet kan van deze standaard worden afgeweken.

Rol huidige Raad van Toezicht

Op dit moment heeft de RvT de volgende bevoegdheden:

- Houdt toezicht op de organisatorische en financiële gang van zaken en staat het bestuur met raad terzijde.
- Benoemt de bestuurder en kan deze schorsen of ontslaan.
- Stelt de arbeidsvoorwaarden van de bestuurder vast.
- Verleent decharge over de begroting en de jaarrekening.

Sinds de SACN onder de Kaderwet zbo's valt verleent de RvT decharge. Daarnaast wordt de begroting uitgebreid met de RvT besproken aangezien de leden de SACN financieren. De begroting en het jaarverslag worden aan de minister ter goedkeuring voorgelegd.

Uit de gesprekken bleek dat de RvT hecht aan deze aspecten van het toezicht, namelijk toezien op efficiëntie en beheersing van de kosten.

Verder is de rol van de overheid beperkt, behalve dat een medewerker van IenM zitting heeft in de RvT als waarnemer.

Zbo-beleid ten aanzien van Raad van Toezicht, Raad van Advies en Audit Committee

Over het instellen van een RvT of een Raad van Advies (RvA) zwijgt de Kaderwet. Een kamerbrief uit 2014 gaat hier wel nader op in. In principe voorziet de Kaderwet niet in andere wettelijk organen dan de Minister en de zbo. Dit met het oog op de doelstelling van de Kaderwet, namelijk een transparante verdeling van verantwoordelijkheden tussen Minister en zbo. Het huidige zbo-beleid laat in bijzondere gevallen wel ruimte voor een extra orgaan; de noodzaak hiervan moet in de Memorie van Toelichting van het desbetreffende wetsvoorstel onderbouwd worden.

Binnen het huidige zbo-beleid ligt het instellen van een Raad van Toezicht niet in de rede. De Kaderwet geeft de Minister bevoegdheden die in de private sfeer belegd zijn bij een Raad van Commissarissen of Raad van Toezicht. Het gaat dan om bevoegdheden zoals benoeming en schorsing van bestuurders, vaststelling van hun bezoldiging, het goedkeuren van de begroting en van de jaarrekening. Een Raad van Advies ligt eerder in de rede dan het instellen van een Raad van Toezicht.

In gesprek met BZK bleek BZK ook geen voorstander te zijn van het instellen van een Raad van Advies. Dit met het oog op het doel van de Kaderwet, namelijk een heldere verdeling van bevoegdheden en daarnaast met het oog op het verminderen van conflictpotentie. Als alternatief werd de optie geschetst dat gebruikers vertegenwoordigd kunnen worden in een (niet-geformaliseerde) klankbordgroep. Voor de financiële kant kan een Audit Committee ingesteld worden (zonder wettelijke grondslag). Dit wordt niet in de instellingswet opgenomen; wel in de organisatiestukken.

Concluderend ligt formeel gezien bij de omvorming van de SACN een RvA of een klankbordgroep voor het gebruikersperspectief voor de hand.

Draagvlak voor het instellen van een RvA of AC

De geraadpleegde personen zijn het erover eens dat het belangrijk is een goede gebruikersvertegenwoordiging in te stellen; over de precieze vorm lopen de meningen uiteen. Over het vormen van een RvA zijn de meningen van de respondenten verdeeld. De één heeft er geen moeite mee, de ander is tegenstander en ziet het als een ‘praatclub’ zonder bevoegdheden en zou het liefst aan een RvT vasthouden. Om de gebruikersbelangen te blijven vertegenwoordigen is ook door enkele respondenten geopperd om een comité met alle luchtvaartmaatschappijen op te stellen, vergelijkbaar met het Coördination Committee. Zo kunnen alle luchtvaartmaatschappijen hun stem laten horen.

Ook over het instellen van een Audit Committee (AC) aanvullend op de RvA zijn de meningen verdeeld. De voorstanders zien in een AC een orgaan dat de SACN kritisch kan volgen op het gebied van efficiency en compliance. Tegenstanders zien een probleem in het feit dat een AC aan de ‘achterkant’ repareert, terwijl het beter zou zijn als aan de ‘voorkant’ (bij het beleidsvoornemen) de luchtvaartsector zijn stem kan laten horen om fouten te voorkomen.

Hoewel er geen eenduidig geluid is van de sector welk governance-arrangement de voorkeur geniet, zijn de partijen het er wel over eens dat verandering nodig is in de governance van de SACN. Reden hiervoor is dat de RvT op dit moment geen goed vertegenwoordigend orgaan meer is. Ten eerste omdat de luchthavens uit de RvT zijn gestapt. Ten tweede zijn er

respondenten die aangeven dat relevante spelers (prijsvechters zoals Easyjet en Ryanair en grote luchtvaartmaatschappijen als Emirates) nu ontbreken in de RvT.

Positie minister en buiten werking stellen onderdelen Kaderwet

Op dit moment is de positie van de minister als volgt. De minister is bevoegd om een luchthaven aan te wijzen als slotgecoördineerd, en daarvoor een slotcoördinator aan te wijzen, conform de Europese en nationale regelgeving. Een medewerker van IenM neemt als waarnemer deel aan vergaderingen van de RvT. De slotcoördinator rapporteert tweemaal per jaar aan de minister en voert een gesprek met de DG Luchtvaart die als 'eigenaar' van het zbo fungeert. Onderwerpen in dit gesprek zijn bijvoorbeeld vraag en aanbod van slots, prognoses en operationele vraagstukken. IenM maakt daar waar nodig beleid.

Op dit moment is de SACN een privaatrechtelijk zbo en is de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen van toepassing, met uitzondering van de artikelen 18, 21 en 22 op grond van artikel 7.3 van de Wet luchtvaart (zie tekstkader). Van artikel 18 wordt afgeweken omdat de SACN met een gebroken boekjaar werkt. Daardoor ontvangt de Minister van IenM in haar hoedanigheid als waarnemer twee maal per jaar (in juli en december) een verslag van het voorafgaande seizoen. Dit is dus op een andere datum dan in de Kaderwet artikel 18 genoemd wordt. De artikelen 21 en 22 zijn uitgezonderd omdat de Europese verordeningen over slotallocatie in het geval van de SACN geen ruimte bieden voor deze bevoegdheid van de minister. In onderstaand tekstkader is de exacte redenering voor de uitzondering van de artikelen 18, 21 en 22 opgenomen. Ook als de SACN een publiekrechtelijk zbo is, ligt het voor de hand om deze artikelen buiten werking te plaatsen.

Huidige uitzonderingen SACN van de Kaderwet

In de Aanpassingswet zbo's IenM aan de Kaderwet zbo's (Tweede Kamer vergaderjaar 2011-2012, 33 250 nr. 3) is de volgende redenering opgenomen om de artikelen 18, 21 en 22 van de Kaderwet niet van toepassing te verklaren op de SACN.

Artikel 18 Kaderwet betreft de toezending van het jaarverslag van een zelfstandig bestuursorgaan. De Minister van IenM ontvangt het jaarverslag in haar hoedanigheid als waarnemer. De SACN werkt met een gebroken boekjaar, dat loopt van 1 april van elk jaar tot en met 31 maart van het volgende jaar. Dit is het gevolg van de internationale seizoensindeling bij de luchtvaartmaatschappijen. De SACN brengt twee maal per jaar, na afloop van het voorafgaande seizoen (i.e. in juli en december), een verslag uit van haar werkzaamheden aan de minister. Dit is dus op een andere datum dan in artikel 18 Kaderwet wordt genoemd. Goedkeuring van de begroting vindt plaats door de Minister van IenM. De raad van toezicht wordt daarbij geraadpleegd. De Nederlandse Staat draagt niet bij aan de financiering van de SACN. De exploitatiekosten komen tenslotte naar rato voor rekening van de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. In de raad van toezicht zijn de belanghebbende partijen vertegenwoordigd. Het gaat hier om meerdere partijen met uiteenlopende belangen. Er is dus geen sprake van dat één afzonderlijke partij een doorslaggevende invloed kan aanwenden. Verder houdt de raad van toezicht zich ook niet bezig met de taak van de luchthavencoördinator, het verdelen van de slots. De raad van toezicht heeft tot taak toezicht te houden op de organisatorische en financiële gang van zaken en de SACN met raad terzijde te staan. Bij de invulling van deze taak richt de raad van toezicht zich naar het belang en de doelstelling

van de SACN.

Artikel 21 Kaderwet stelt dat de verantwoordelijke minister beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot de taakuitoefening door een zelfstandig bestuursorgaan. Dit artikel is niet van toepassing op de SACN. De Europese verordeningen over slotallocatie bieden in het geval van de SACN geen ruimte voor deze bevoegdheid van de minister. Dit is het gevolg van het feit dat de luchthavencoördinator zijn taken in volledige functionele en financiële onafhankelijkheid uitvoert. Het is onwenselijk dat de Minister van IenM betrokken raakt bij de daadwerkelijke verdeling van slots. Voor dit artikel geldt derhalve dat voor de SACN van de toepassing van de Kaderwet wordt afgeweken.

Artikel 22 Kaderwet geeft de verantwoordelijke minister de bevoegdheid een besluit van een zelfstandig bestuursorgaan te vernietigen. Ook dit artikel is niet van toepassing op de SACN. Zoals eerder vermeld, wordt in de Europese verordeningen over slotallocatie de volledige functionele en financiële onafhankelijkheid van de luchthavencoördinator als voorwaarde gesteld. Er bestaat dan ook geen functionele of financiële relatie tussen de SACN en het Ministerie van IenM. Voornoemde verordeningen bieden vanwege deze onafhankelijkheid van de luchthavencoördinator geen ruimte voor de bevoegdheid van de minister om een besluit van de SACN te vernietigen. De Minister van IenM kan overigens wel als ultimum remedium de aanwijzing van de slotcoördinator schorsen of intrekken. Artikel 6 van het Besluit slotallocatie stelt dat dit mogelijk is op verzoek van de slotcoördinator, wegens niet-inachtneming van aan de aanwijzing verbonden voorschriften of beperkingen, indien bij de aanwijzing onvolledige informatie is verstrekt en ambtshalve op gronden ontleend aan de verordeningen.

Op het moment dat de SACN omgevormd wordt tot een publiekrechtelijk zbo, wordt een aantal extra artikelen van de Kaderwet van toepassing verklaard op de SACN (zie voor een compleet overzicht de bijlage toepassing Kaderwet per rechtsvorm). Onder andere de volgende artikelen worden van toepassing verklaard:

Artikel 11: bestuursreglement behoeft goedkeuring minister;

Artikel 12: minister benoemt, schorst en ontslaat leden zbo's;

Artikel 13: bepalingen over nevenfuncties;

Artikel 14: minister stelt bezoldiging/schadeloosstelling van leden van zbo's vast;

Artikel 15: het personeel van het zbo volgt de rechtspositieregeling Rijk;

Artikel 16: verantwoording door personeel aan zbo.

BZK verwacht dat voor geen van bovenstaande artikelen uitzonderingen hoeven worden gemaakt. Daarbij kunnen de volgende opmerkingen gemaakt worden. Er is geen verplichting om een bestuursreglement te hebben, dat stelt artikel 11 echter niet buiten werking. Voor artikel 15 zijn er waarschijnlijk geen bijzonderheden, omdat de arbeidsvoorwaarden van de SACN al sterk lijken op die van het ARAR en het ABP reeds in de pensioenregeling voorziet (zie ook de vergelijking van de arbeidsvoorwaarden elders in dit rapport). Hier zou echter beredeneerd van afgeweken kunnen worden mits daar goede argumenten voor zijn, zie ook tekstkader NIWO. Deze redenatie zou opgenomen moeten worden in de

memorie van toelichting bij het wetsvoorstel. Artikel 16 zal waarschijnlijk niet relevant zijn.

NIWO: afwijking van de kaderwet

De NIWO is per 1-1-2017 omgevormd tot een publieksrechtelijk zbo. Op de NIWO is artikel 15 van de Kaderwet niet van toepassing verklaard. In de memorie van toelichting bij de Wet wegvervoer goederen is de volgende redenering opgenomen:

De rechtspositie van de medewerkers in dienst van de NIWO zal echter ongewijzigd blijven. Artikel 15 van de Kaderwet zbo's, dat de rechtspositie van door ministeries aangestelde ambtenaren van toepassing verklaart op medewerkers van zbo's, blijft daarom buiten toepassing. Reden hiervoor is dat omzetting van de thans geldende arbeidsvoorwaarden bij de NIWO naar arbeidsvoorwaarden van rijksambtenaren nodeloos kosten met zich meebrengt. Zo kent de NIWO een 40-urige werkweek met daarop afgestemd loon. Omzetting van arbeidsvoorwaarden naar die van rijksambtenaren zou tot een overgangsregeling leiden waarbij verworven rechten voor lange tijd gerespecteerd zouden moeten worden. Dit zou negatieve gevolgen kunnen hebben voor de tarieven, daar de NIWO volledig tariefgefinancierd is. Het kabinet acht dit ongewenst.

Wel zal de voor de medewerkers geldende pensioenregeling, die momenteel is ondergebracht bij een verzekeraar, verplicht worden ondergebracht bij het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds.

Wat betreft de artikelen 12, 13 en 14: sinds de SACN onder de Kaderwet zbo's valt, worden de begroting en het jaarverslag aan de minister ter goedkeuring voorgelegd. Voordat het jaarverslag ter goedkeuring aan de minister wordt voorgelegd, verleent de RvT de bestuurder van de SACN decharge. Daarnaast wordt de begroting uitgebreid met de RvT besproken. Voor de artikelen 12, 13 en 14 zou een soortgelijke constructie kunnen gelden waarbij de RvA of een soortgelijk gremium een zwaarwegend advies uitbrengt voordat de minister een besluit neemt.

In de toekomst is het zeer waarschijnlijk dat de SACN gefinancierd zal worden op basis van tarieven. De kaderwet (artikel 17) geeft aan dat als een zbo de bevoegdheid is toegekend om tarieven in rekening te brengen, deze moeten worden goedgekeurd door de minister. In plaats van goedkeuring kan (bijvoorbeeld) de minister ook jaarlijks of periodiek een maximumbedrag vaststellen. Beide opties zijn in onze ogen werkbaar. Wellicht dat de laatste optie (maximumtarief) op het grootste draagvlak bij de luchtvaartsector kan rekenen. In de gesprekken bleek namelijk dat de luchtvaartsector vreest dat als de overheid het tarief stelt, hier verborgen kosten in verwerkt worden waardoor het tarief hoger uitvalt of dat de tarieven jaarlijks zullen schommelen. Mogelijk dat het vaststellen van een maximumbedrag door de minister, meer aanspreekt bij de luchtvaartsector omdat het een grotere voorspelbaarheid geeft. De minister staat in deze optie – ogenschijnlijk – meer op afstand van de tariefbepaling.

Opties voor de governance van de SACN

In de gesprekken hebben we drie opties voorbij horen komen voor de omvorming.

De eerste optie is niets doen, “If it ain’t broken, don’t fix it”. Onze indruk is dat dit geen reële optie is. Op dit moment zijn alle luchthavens uit de RvT gestapt en spannen RvT-leden rechtszaken aan tegen de SACN waar ze vervolgens zelf juridisch budget voor moeten goedkeuren als RvT-lid. De huidige samenstelling van de RvT lijkt onhaalbaar en onwenselijk te zijn geworden. Daarnaast is het zeer waarschijnlijk dat de SACN in de nabije toekomst via tarieven gefinancierd zal worden. Een bredere inspraakmogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen ligt dan voor de hand. Kortom, er zullen sowieso aanpassingen in de huidige governance van de SACN moeten worden aangebracht.

Een tweede optie die geopperd werd is dat de SACN privaatrechtelijk blijft, maar een aantal kenmerken van een publiekrechtelijk zbo overneemt. De RvT (niet gebruikelijk bij een publieksrechtelijk zbo) wordt dan vervangen door een RvA, waarbij naar de samenstelling nog eens goed gekeken moet worden. Daarnaast zou de RvA aangevuld kunnen worden met een AC dat op de financiën let, maar ook op gerelateerde zaken als risicomanagement en compliance. Deze vorm vergt op het eerste gezicht de minste inspanning omdat de stichting niet opgeheven hoeft te worden en er geen wetgevingstraject in gang hoeft te worden gezet. Wel zal de RvT moeten instemmen met het opheffen van zichzelf en het instellen van een RvA en een AC. Aangezien de meningen hierover verdeeld zijn in de RvT, zou ook dit traject veel tijd kunnen vergen. Tegelijkertijd is zeer de vraag of dit een houdbaar construct is. BZK heeft de wens op tafel gelegd om van de SACN een publieksrechtelijk zbo te maken. Als de SACN in de praktijk al zo gaat handelen, is dat waarschijnlijk des te meer reden voor BZK om aan te dringen om dit ook formeel zo te regelen.

De derde optie is om de SACN om te vormen naar een publieksrechtelijk zbo. Aanleiding hiervoor vormt het onderzoek dat onder leiding van Johan de Leeuw in opdracht van het Kabinet is uitgevoerd naar de herpositionering van zbo’s, op basis waarvan BZK zijn standpunt vóór een publieksrechtelijk zbo heeft ingenomen. Ontwikkelingen in de luchtvaartsector geven eveneens aanleiding om de governance van de SACN te herzien. Ten eerste zijn de luchthavens uit de RvT gestapt, hiermee is dit geen goed vertegenwoordigend orgaan meer en daarnaast kan hiermee de financiering van de SACN gevaar lopen. Immers de RvT financiert op dit moment de SACN. Ten tweede ontstaat er de Europese trend dat luchtvaarmaatschappijen die slots gebruiken ook de slotcoördinator financieren. Wanneer alle luchtvaartmaatschappijen die slots gebruiken de SACN gaan financieren, ligt een andere governancestructuur voor de hand. Bij de partijen die wij gesproken hebben kreeg de optie om de SACN om te vormen naar publiekrechtelijk zbo bijval, of stuitte in elk geval niet op bezwaren, met uitzondering van één van de luchtvaartmaatschappijen. Belangrijk om op te merken is dat de vorm van governance die uiteindelijk gekozen wordt, qua inrichting en werkwijze van de organen moet passen binnen de vereisten van onafhankelijkheid van de slotcoördinator.

Belangrijkste bezwaar om de SACN om te vormen is dat het een kleine organisatie (circa 5 fte) is en dat de kosten (financieel en qua tijd) niet tegen de baten zouden opwegen.

Als de stichting wordt ontbonden zijn organen zoals de RvT ook ontbonden. De RvT zou vervangen kunnen worden door een RvA of een klankbordgroep. De noodzaak van dit orgaan moet in de Memorie van Toelichting van het desbetreffende wetsvoorstel onderbouwd worden. Of gekozen wordt voor een RvA, een klankbordgroep of wellicht beide organen, belangrijk is dat deze groep zwaarwegende adviezen kan uitbrengen. Alle partijen uit de luchtvaartsector die wij gesproken hebben hechten sterk waarde aan efficiency, men vreest dat de SACN meer gaat kosten als de RvT wordt opgeheven. Een vervangend orgaan voor de RvT moet dus een serieuze speler die gezaghebbend kan adviseren.

Het kan van meerwaarde zijn om verschillende expertises/belangen in een RvA vertegenwoordigen, zo leert de ervaring van de NIWO die sinds 1-1-2017 publiekrechtelijk zbo is. Deze organisatie heeft een RvA met drie leden met elkaar aanvullende kennis, expertise en netwerken, namelijk politiek-bestuurlijk, juridisch en financieel (inclusief bedrijfsvoering van overheidsorganisaties, compliance en risicomanagement). Naast de RvA heeft het NIWO een gebruikersoverleg. De NIWO heeft in de Wet wegvervoer de rol en taken van de RvA beschreven. In artikel 4.3b eerste lid is opgenomen dat de RvA de directie gevraagd en ongevraagd adviseert. In het tweede lid staat dat de RvA ‘toeziet op’ en geeft vervolgens een beschrijving van de taken. De directeur van de NIWO gaf aan dat de frase ‘ziet toe op’ veel oud RvT-leden het gevoel gaf dat de RvA een orgaan zou zijn dat ‘ertoe doet. Zie het hoofdstuk Transitie voor meer lessen over de omvorming van de NIWO van privaatrechtelijk naar publiekrechtelijk zbo.

Een constructie zoals bij de NIWO met een RvA en een breed gebruiksoverleg, kan waarschijnlijk bij een deel van de partijen die wij gesproken hebben op instemming rekenen. Ook is denkbaar om alleen een RvA op te stellen en die breed toegankelijk te maken voor luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast ligt het voor de hand om luchthavens hierin te betrekken en de rijksoverheid als onafhankelijk waarnemer. Ook is de suggestie geopperd om de luchtverkeersleiding hierin op te nemen, omdat die op basis van het aantal waargenomen vliegbewegingen kan inschatten of niet-gebruikte slots zouden kunnen worden heruitgegeven, een punt dat tijdens één van de gesprekken als belangrijk issue werd ingebracht. De RvA zou dan niet alleen op bedrijfsvoeringszaken gericht zijn, maar ook meer op de inhoud van het werk van de slotcoördinator. De vraag is of dat wenselijk is, aangezien voor het bespreken van inhoudelijke slotvraagstukken het coördinatiecomité bestaat.

Rest de vraag of een AC moet worden ingesteld. De NIWO heeft ervoor gekozen om financiële deskundigheid in de RvA te beleggen; een AC vond men niet passen bij de omvang van hun organisatie (circa 25 fte). Aangezien de partijen die wij gesproken hebben zeer hechten aan efficiency, zou het wellicht een deel van hun zorgen wegnemen als er een AC zou komen. Eventueel zou daar een evaluatie na een bepaalde periode aan gekoppeld kunnen worden, om te bepalen of een AC bij een dergelijk kleine organisatie van toegevoegde waarde is.

3. Financiële aspecten

Huidige financieringswijze

De financiering van de SACN geschiedt op basis van de goedgekeurde begroting van de stichting, door de kosten om te slaan over drie Nederlandse luchthavens (Schiphol, Eindhoven en Rotterdam) en vier luchtvaartmaatschappijen (KLM, Martinair, Transavia en TUI). De partijen dragen als volgt bij in de kosten van de Stichting:

i) De gecoördineerde luchtvaartterreinen en/of luchtvaartterreinen met bemiddeling inzake de dienstregelingen gezamenlijk voor 40%, evenredig te verdelen op basis van het in de aan het betreffende boekjaar voorafgaande periode tussen 1 november en 31 oktober aantal beschikbaar gestelde slots in de capaciteitsdeclaratie van de betreffende luchtvaartterreinen;

ii) De luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk voor 60% op basis van het aantal in de aan het betreffende boekjaar voorafgaande periode tussen 1 november en 31 oktober gebruikte slots (i.e. gerealiseerde vluchten) op alle luchthavens.

Deze werkwijze is vastgelegd in de Overeenkomst Slotcoördinatie (derde addendum d.d. 3 juni 2016).

Uit de begroting van de slotcoördinator valt op te maken de kosten bestaan uit:

- Personeelslasten en overige personeelkosten
- Reiskosten
- Huisvesting
- Kantoorkosten
- ICT
- Algemene en financieringskosten

De totale begroting bedroeg in het boekjaar 2015/2016 € 632.150 en voor het boekjaar 2016/2017 € 680.600.

In voorkomende gevallen worden extra middelen verschaft, zoals recent het geval was ten behoeve van de dekking van de kosten voor juridische procedures. De financierende partijen hebben zitting in de Raad van Toezicht (zie ook actuele ontwikkelingen).

BTW

Er is begin 2000 afstemming geweest met het ministerie van Financiën over de belastingplicht van de SACN. De beslissing luidde dat Financiën de SACN aanmerkt als ondernemer in de zin van de Wet op de omzetbelasting 1968. Het ondernemerschap en de BTW-belaste activiteiten geven de stichting het recht om de BTW die aan haar in rekening wordt gebracht af te trekken. Dit betekent dat de BTW geen kostenpost vormt, en daardoor in de kostenomslag eveneens geen kostenpost gaat vormen voor de nationale vliegtuigmaatschappijen. Omdat geen sprake is van werkzaamheden ten aanzien van vliegtuigen of hun lading, wordt het reguliere BTW-tarief van toepassing verklaard (toen 17,5%). Er is dus geen sprake van toepassing van het 0%-tarief dat geldt voor de civiele luchtvaart); tabel 2 van de wet bevat ook geen post waaronder de werkzaamheden te vatten zijn.

De beslissing van het Ministerie van Financiën was als volgt onderbouwd:

- Er is strikt genomen geen sprake van prestaties in het economisch verkeer omdat er geen rechtstreeks verband bestaat tussen de werkzaamheden van de stichting en de bedragen die de stichting ontvangt. De stichting ontvangt bijvoorbeeld geen vergoeding van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die wel gebruik maken van de slots. Met andere woorden: er wordt een prestatie (toekennen van een slot) geleverd waar geen direct daaraan te koppelen vergoeding van de gebruiker tegenover staat. Er is geen sprake van en wederkerige overeenkomst, maar van een onderlinge overeenkomst met de partijen in de RvT, waarbij de kosten volgens een verdeelsleutel over de deelnemende partijen wordt verdeeld. Er is dus op deze grond evenmin sprake van een vergoeding voor prestaties.
- Het ondernemerschap wordt echter onderbouwd door de omstandigheid dat “de werkzaamheden van de stichting een wezenlijke functie vervullen in het economisch verkeer en de kosten van de slotcoördinatie op grond van internationale afspraken gedragen plegen te worden door de nationale luchtvaartmaatschappijen van het land waar de luchthaven gelegen is”. De Wet op de omzetbelasting wordt van toepassing verklaard “alsof de bedragen die van de nationale luchtvaartmaatschappijen ontvangen worden een vergoeding vormen voor jegens maatschappijen verrichte prestaties”.

De accountant van de SACN geeft desgevraagd aan dat de situatie ten opzichte de brief van het Ministerie van Financiën uit 2000 niet wezenlijk veranderd is, waardoor de betreffende beslissing dus nog van toepassing is. “Dit onder voorbehoud van brieven van later datum, mochten deze er zijn”.

Het fiscaal loket van het Ministerie van Financiën gaf desgevraagd aan dat de BTW-plicht in principe losstaat van de rechtspersoonlijkheid. Als de organisatie BTW afdraagt, dan blijft dat ook in de publieksrechtelijke vorm zo. De overwegingen zijn immers gebaseerd op de aard van de financiering (het vragen van een vergoeding voor een prestatie). Dat verandert dus niet bij de omvorming. Bij invoering van een tariefgefinancierd stelstel (zie ook hieronder) is de relatie tussen de prestatie en de vergoeding alleen maar meer transparant. Dus op die grond ligt verandering van het BTW-regime niet voor de hand.

Het verdient wel aanbeveling om bij omvorming de situatie opnieuw aan de Belastingdienst voor te leggen omdat uiteindelijk de beslissing van de Inspecteur doorslaggevend is voor het BTW-regime.

Egalisatiereserve

Als de SACN omgevormd wordt naar een publieksrechtelijk zbo, dan ontstaat de plicht om een egalisatiereserve aan te leggen. Het exploitatiesaldo wordt hier jaarlijks aan toegevoegd (of bij verlies aan onttrokken). Deze reserve maakt het mogelijk om baten uit eerdere jaren “mee te nemen”, om incidentele tegenvallers op te kunnen vangen. De reserve is dus ook bedoeld om bijdragen of tarieven stabiel te houden.

Actuele ontwikkelingen

Er is een aantal recente ontwikkelingen waardoor het bestaande systeem onder druk staat, en op den duur door meerdere van de geraadpleegde personen niet houdbaar wordt geacht.

In de eerste plaats betreft dit de ontwikkelingen in de Raad van Toezicht, namelijk de recente terugtrekking van Schiphol en kort daarna ook Eindhoven Airport en Rotterdam Airport. Deze ontwikkeling staat op gespannen voet met het feit dat de luchthavens aan de lat staan voor 40 procent van de financiering van de SACN. Overigens heeft Schiphol wel aangegeven bereid te zijn tot bijdragen tot er een nieuwe situatie is vastgelegd (met een redelijke termijn). Het ligt in de lijn der verwachtingen dat dit ook voor beide andere luchthavens geldt aangezien ook zij onderdeel uitmaken van Schiphol Group (Eindhoven Airport voor 51%).

Er is daarnaast brede overeenstemming over de stelling dat de financieringswijze van de SACN niet meer passend is. Uit benchmarkgegevens van de SACN blijkt dat een toenemend aantal landen overgaat op financiering via slottarieven die bij de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in rekening gebracht worden. Betrokkenen wijzen erop dat dit de onafhankelijkheid van de SACN kan versterken omdat de financieringsrelaties met het gehele gebruikersveld worden aangegaan, en niet meer met enkele binnenlandse spelers (die ook in de Raad van Toezicht zitten). In de praktijk lost dit daarnaast het punt op dat de luchtvaartmaatschappijen die nu de SACN mede financieren niet meer “dubbel” betalen (in een groot deel van het buitenland financieren zij immers hun eigen slots, terwijl zij samen met de luchthavens in Nederland ook alle slots in Nederland financieren).

Deze ontwikkeling staat in feite los van de eventuele omvorming naar een publiekrechtelijke status, maar vrijwel alle betrokkenen wijzen erop dat de relatie tussen beide ontwikkelingen dusdanig relevant is dat ze in samenhang bezien moeten worden. Overigens worden vraagtekens geplaatst of de omvorming en de invoering van een tariefstelsel twee *geheel* parallel lopende trajecten zouden moeten zijn, vooral vanwege de langere doorlooptijd van het wetgevingstraject van de omvorming (minimaal een jaar). Het bestuur van de SACN heeft aangegeven te streven naar aanpassing van de Wet Luchtvaart in 2017, zodat in 2018 tarieven geheven mogen worden. In dat geval zou het ‘tarieftraject’ dus korter duren en eerder klaar zijn dan het ‘omvormingtraject’.

Ten aanzien van de financiering door middel van tarieven zijn gedurende dit onderzoek nog een aantal kanttekeningen onder onze aandacht gebracht:

- Men vraagt aandacht voor de kostenbeheersing, zeker als door omvorming de prikkel vanuit de Raad van Toezicht wegvalt. Dat betekent vooraf transparant inzicht bieden in de opbouw van de kosten, en zorg dragen voor voldoende reserves om incidentele kosten (bijvoorbeeld door aansprakelijkheid of juridische procedures) op te vangen.
- Het is de vraag wie de beste partij is om de tarieven te innen. Schiphol heeft aangegeven daar zelf geen probleem in te zien; Eindhoven merkt echter op dat inning de commerciële onderhandelingen (met veelal zogenaamde ‘prijsvechters’) kan compliceren en verwijst naar een organisatie als Eurocontrol of LVNL als mogelijke innende partij.
- Het slottarief dient gebaseerd te zijn op werkelijke kosten en niet te variëren met bijvoorbeeld een gunstig tijdstip.
- Er is aandacht gevraagd voor het feit dat de huidige (juridische) procedures tot hoge schadeclaims kunnen leiden. Dit dient als risico meegenomen te worden in beslissingen

ten aanzien van de toekomstige financiering en tot uiting te komen in de omvang van de reserves.

Het Ministerie van Financiën geeft via het fiscaal loket desgewenst advies over de fiscale aspecten van de omvorming.

4. Arbeidsrechtelijke aspecten

In het kader van dit onderzoek is een vergelijking op hoofdlijnen gemaakt tussen de huidige arbeidsvoorwaarden van CAO sector Rijk en het arbeidsvoorwaardenreglement van de SACN. Op grond van artikel 15 van de Kaderwet geldt als hoofdregel dat de rechtspositie van het personeel behorende tot de sector Rijk, van overeenkomstige toepassing is op personeel in dienst van een publiekrechtelijk vormgegeven zelfstandig bestuursorgaan. Omdat het mogelijk is om gemotiveerd af te wijken van dit artikel uit de Kaderwet kan een aparte regeling getroffen worden voor medewerkers van het zbo.

Met ingang van 1 januari 2020 zal de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren van kracht worden. Deze wet gaat er van uit dat het Rijk op de ingangsdatum van de wet een (nieuwe) CAO heeft in de zin van de Wet CAO. Het Algemeen rijksambtenarenreglement (ARAR) vervalt dan van rechtswege. De huidige eenzijdige ambtelijke aanstelling wordt dan vervangen door een tweezijdige arbeidsovereenkomst conform het Burgerlijk Wetboek. Deze omzetting geschiedt van rechtswege.

Deze vergelijking op hoofdlijnen gaat uit van de huidige rechtspositieregeling binnen het Rijk, te weten het ARAR, en geeft globaal inzicht in de huidige verschillen. Op het personeel in dienst van een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid zijn de rechtspositieregels die gelden voor de ambtenaren die zijn aangesteld bij ministeries, van overeenkomstige toepassing. De rechtspositieregeling van de leden van het bestuursorgaan is niet gekoppeld aan de sector Rijk noch aan enige andere sector. De minister heeft dus de mogelijkheid een eigen rechtspositieregeling voor de leden te maken.

Bij vergelijking van het Arbeidsvoorwaardenreglement van de SACN met het ARAR valt het volgende op:

- een 38-urige werkweek, waarbij werknemers 40 uur werken in een voltijds dienstverband en ATV-dagen opbouwen (bij de sector Rijk is een 36-urige werkweek het uitgangspunt);

- in principe geen thuiswerkplek bij de SACN;

- geen PAS/seniorenregeling bij de SACN;

- geen bovenwettelijke werkloosheidsuitkering bij de SACN.Op grond van het ARAR is een bovenwettelijke werkloosheidsuitkering geregeld waarover tevens gedeeltelijk pensioen wordt opgebouwd;

- beide organisaties zijn aangesloten bij het ABP.

- Er is één functieomschrijving (managementassistente schaal 9). Als de functie wordt gewogen en ingedeeld kan het zijn dat deze anders wordt gewaardeerd. Als de functie lager wordt gewaardeerd dan zullen de kosten gelijk blijven omdat er in dat geval een toeslag ter hoogte van het gemis gegeven zal worden. Hogere waardering ligt in dit geval niet voor de hand.

De totale vergelijking is opgenomen in de bijlage.

5. Transitie

Dit hoofdstuk beschrijft de transitie van privaat- naar publiekrechtelijk zbo zoals dat in de regelgeving is aangegeven, maar ook zoals dat in de praktijk door een vergelijkbaar zbo is doorlopen.

Hoofdstappen wetgevingsproces

De gewijzigde organisatievorm wordt per publieksrecht ingesteld. De kaderwet (BZK) behoeft geen aanpassingen, dus het gaat uitsluitend om wetgeving bij het vakdepartement van de betreffende zbo (IenM). Specifieke inhoudelijke aandachtspunten in het wetgevingsproces die samenhangen met de zbo-status zijn opgenomen in het besliskader 'Verbinding verbroken' (Eerste Kamer der Staten Generaal 2012). Dit kader is opgesteld naar aanleiding van een parlementair onderzoek van de Eerste Kamer, dat zich richtte zich op het gevoerde beleid, het wetgevingsproces en de parlementaire besluitvorming op het gebied van privatiseringen en verzelfstandigingen. In de kabinetsreactie op de onderzoeksrapportage benoemt het kabinet het besliskader tot één van de verplichte kwaliteitseisen bij besluitvorming over privatiseringen en verzelfstandigingen (Eerste Kamer, vergaderjaar 2012-2013, C, B). De toepassing van dit kader wordt geborgd door de minister van W&R, in het kader van zijn coördinerende rol bij privatiseringen en verzelfstandigingen.

Het besliskader gaat niet alleen over verzelfstandiging en privatisering van publieke organisaties. Over de omgekeerde omvorming (van privaatrechtelijk naar publieksrechtelijk) is in de Jaarbrief 2015 van de Minister van W&R het volgende aangegeven:

"Het besliskader zal toegepast worden op zowel privatiseringen als verzelfstandigingen, maar het ligt ook in de rede om relevante onderdelen van het besliskader toe te passen op de omgekeerde beweging: namelijk het aangaan van deelnemingen, of het onder centraal beheer brengen van een zelfstandige (verzelfstandigde) dienst of organisatie".

Aan de term 'relevant' geeft de minister geen verdere uitwerking, wat in het transitieproces dus ruimte voor interpretatie geeft, echter zonder dat het besliskader geheel buiten werking gesteld wordt.

De inhoud van het besliskader wordt hieronder in hoofdlijnen weergegeven.

De oprichting van het zbo geschiedt in vijf fasen:

1. Voornemen
2. Ontwerp
3. Besluit
4. Uitvoering
5. Opvolging

Bij het **voornemen** tot het opstellen van de nieuwe wet moet een duidelijke probleemstelling zijn aangegeven, die onder andere het publiek belang en de noodzaak tot de onafhankelijke positie aangeeft (instellingsmotieven). Dit maakt deel uit van de

onderbouwing van de keuze voor een specifieke rechtsvorm. Ook de voordelen en nadelen van alternatieve organisatievormen dienen daarbij aangegeven te worden. Overige inhoudelijke aandachtspunten zijn:

- Rol van generiek beleid (bijvoorbeeld op het gebied van zbo's);
- Eventuele ex ante-toets (inclusief maatschappelijke impactmeting);
- Rol/opvatting van de betrokken organisatie en stakeholders;
- Europese regelgeving.

De belangrijkste procesmatige aandachtspunten zijn:

- Eventuele inspraak;
- Betrokkenheid van de SACN (bijvoorbeeld via een werkgroep);
- Informeren van de Eerste Kamer;
- Tijdlijn besluitvormingsprocedure;
- Interdepartementale afspraken (i.c. met BZK in verband met de coördinerende rol van de minster op het gebied van zbo-beleid).

In het parlement leidt de bespreking van het voornemen tot een principebesluit.

In de **ontwerpfase** wordt de gekozen vorm uitgewerkt, met als inhoudelijke aandachtspunten:

- Nadere onderbouwing gekozen vorm, inclusief maatregelen om de eventuele nadelen van die vorm te bestrijden/compenseren;
- Verwachtingen (doelen, motieven e.d.) die in een latere fase onderdeel zijn van de evaluatie;
- Toetsen en onderzoeken (bijvoorbeeld nulmeting, kostenonderzoek);
- Maatregelen die de belangen van betrokkenen borgen;
- Governance;
- Exit-optie.

Daar waar de wetgeving afwijkt van bepalingen in de Kaderwet, dient een onderbouwing opgenomen te worden (comply or explain).

De belangrijkste procesmatige aandachtspunten in de ontwerpfase:

- Afstemming met het vakdepartement, BZK, de SACN en overige belanghebbenden;
- Toetsing van de kwaliteit van het ontwerp door Raad van State;
- Vormgeven verandertraject bij de SACN.

Het besliskader doet de aanbeveling om ook de Eerste Kamer te infomeren zodra het voorstel ter **besluitvorming** wordt ingediend bij de Tweede Kamer.

Bij het ontwerp worden ook de uitgevoerde toetsen en ingewonnen adviezen verstrekt. Het parlement toetst en neemt een besluit, al dan niet na het doorvoeren van aanpassingen.

De **invoering** van een besluit dient gecoördineerd te gebeuren omdat er meerdere partijen een rol in hebben (IenM, BZK, SACN, stakeholders). In deze fase zijn de belangrijkste inhoudelijke aandachtspunten:

- Opstellen toezichtsvisie met daarin o.a. de afbakening van verantwoordelijkheden (waaronder de ministeriële verantwoordelijkheid);
- Inrichten en vastleggen van de (aansturings)relaties;
- Opstellen van regelgeving van de SACN (waaronder klachtenregeling);
- Benoemen van personen en commissies, raden e.d.

De Stichting dient ontbonden te worden door het bestuur (de slotcoördinator), nadat deze hiertoe goedkeuring heeft gekregen van de Raad van Toezicht. Een eventueel batig saldo “wordt zoveel mogelijk besteed overeenkomstig het doel van de Stichting” (Statuten Stichting SACN 26-2-1998; 19-7-2001).

Transitie bij het zbo

Het initiatief voor het wetgevingsproces ligt bij het vakdepartement, maar het zbo is uiteraard nauw betrokken. Om ook zicht te krijgen op wat het voor het betreffende zbo betekent om van status te veranderen is gekeken naar de transitie van de NIWO (Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie). Deze eveneens betrekkelijk kleine zbo heeft per1 januari 2017 de status van publiekrechtelijk zbo, en was daarvoor een privaatrechtelijk zbo.

In de praktijk heeft de NIWO de transitie als weinig belastend ervaren. De inspanning lag vooral bij de directeur, en bestond uit:

- Schrijven van het profiel van de leden van de Raad van Advies;
- Schrijven van het reglement (uitwerking van de taken van de organisatie, de directie en de Raad van Advies, conform de Kaderwet artikel 19);
- Hulp bij het schrijven van het wetsvoorstel.

Gedurende de het wetgevingsproces is er goed contact gehouden tussen het Ministerie van IenM en de directeur van de NIWO. Bij belangrijke overleggen tussen de ministeries van IenM en BZK was de directeur van de NIWO aanwezig.

Contact met de sector (in dit geval de vervoerssector maar ook bijvoorbeeld stakeholders als de FNV) werd als cruciaal ervaren. Daarbij gaat het vooral om het informeren en het verwerven van draagvlak. Bij de NIWO waren daarbij twee kernboodschappen van belang:

- Er zou weinig veranderen voor de sector en de werknemers, ook niet in financieel opzicht;
- De sector verdient een eigen publieke dienstverlener die aantoonbaar zelfstandig is en herkenbaar voor de sector.

De gebruikersvertegenwoordiging is bij de NIWO geborgd via een sectorraad met vertegenwoordiging van de gebruikers en een Raad van Advies met drie leden met een complementair profiel. Zie over dit onderwerp verder hoofdstuk 2. De NIWO heeft geen audit committee. Deze rol is geborgd in de Raad van Advies, en door het betrekken van een externe accountant.

Bevindingen die verder mogelijk relevantie hebben voor de omvorming van de SACN zijn:

- Voldoende aandacht voor artikel 15 (wijziging rechtspositie personeel);
- De afdracht van Vennootschapsbelasting kwam door de omvorming te vervallen;
- De Stichting is opgeheven bij de notaris, waarmee zo'n 1500 euro aan kosten gemoeid waren. De notaris verifieert of er sprake is van een ordentelijke opheffing. Dit vergt onder andere het opstellen van een overgangsartikel door IenM voor de overdracht van het vermogen en de archiefbescheiden. Daarnaast wordt door de directeur een verklaring afgegeven dat de stichting ordentelijk is opgeheven. Via de instellingswet is tenslotte afgeleid dat de minister ook instemt met de opheffing.
- De notaris heeft daarnaast zorg gedragen voor een nieuwe inschrijving bij de Kamer van Koophandel. De NIWO heeft hierover de relevante partijen geïnformeerd, waaronder het Kadaster. Dit laatste is voor de SACN waarschijnlijk niet van belang omdat er geen sprake is van eigendom van onroerend goed.

Bijlage: Geraadpleegde bronnen en personen

Geraadpleegde personen

-
-
-

Governance bronnen

- Algemene Bestuursdienst, onderzoek naar de herpositionering van zbo's
- BZK, Circulaire governance ten aanzien van zbo's
- BZK, Kaderwet leeswijzer
- BZK, Kaderwet schema (toepassing Kaderwet per rechtsvorm)
- BZK, Kamerbrief 2014, 25268, nr. 83.
- BZK, Kamerbrief 2014, bijlage per zbo
- BZK, Kamerbrief 2014, reactie op rapport de Leeuw
- BZK (W&R), Brief van de minister aan de Eerste Kamer d.d. 21 januari 2015 betreffende de Coördinerende rol van de minister voor W&R inzake privatiseringen en verzelfstandigingen.
- Eerste Kamer Verbinding verbroken (besliskader en hoofdrapport)
- IenM, Verantwoorde uitvoering 2013-2017, Toezichtvisie IenM op uitvoeringsorganisaties op afstand
- Tweede Kamer, Aanpassingswet zbo's IenM aan de Kaderwet zbo's, TK 33250, nr. 3.

Regelgeving bronnen

- Besluit slotallocatie
- Consitution Airport Coordination Committee
- Kaderwet zelfstandige bestuursorganen
- Regeling van de Minister van Financiën inzake de Audit Committees binnen de rijksdienst (Regeling Audit Committees 2012)
- Tweede Kamer, Wijziging van de Wet wegvervoer goederen in verband met omvorming van de Stichting NIWO tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan, TK 34460, nr. 3.
- Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens

SACN bronnen

- Belastingdienst, vaststelling belastingplicht (2000)
- Ernst&Young Belastingadviseurs,BTW: beslissing Ministerie van Financiën van 31 januari 2000
- Overeenkomst slotcoördinatie 26 februari 1998
- Overeenkomst slotcoördinatie, addenda (3x)
- Selectielijst voor de neerslag van handelingen van de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN), concept.
- Statuten 26-2-1998
- Statutenwijziging (2001)
- zbo-status van SACN (presentatie IenM)

Overige bronnen

- Concept business case SACN (IenM)
- Organogram I&M

Bijlage: Arbeidsvoorwaardenvergelijking

De vergelijking is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid tot stand gekomen, maar vervangt op geen enkele wijze de oorspronkelijke regelingen. Deze vergelijking is een momentopname van Januari 2017.

Aan de vergelijking kunnen geen rechten worden ontleend.

Status dienstverband

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Status	Ambtenaar benoemd in ambtelijke dienst: aanstelling volgens Ambtenarenwet / ARAR	Arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht	Materieel verschil tussen ambtenarenrecht en civiel arbeidsrecht is moeilijk te duiden. Ontslag in het civiele recht kent de ontslagtoets vooraf in plaats van achteraf
Rechtsmiddelen	Algemene wet bestuursrecht van toepassing: bezwaar en beroep mogelijk tegen elk besluit jegens een ambtenaar	De bestuurder valt met de rechtspositie onder het BW. Alleen de besluiten die hij neemt als slotcoördinator vallen onder de Awb. Verder is van toepassing de Wet werk en Zekerheid	

Arbeidsduur en werkrooster

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Arbeidsduur	Volledige arbeidsduur gemiddeld 36 uur per week Mogelijkheid om 40 uur per week te werken Opbouw ADV mogelijk door maximaal 40 uur per week werken	Volledige arbeidsduur gemiddeld 40 uur per week ; volgens de arbeidsovereenkomst bedraagt de wekelijkse arbeidsduur 38, waarbij twee uur ATV wordt opgebouwd.	Werknemer heeft bij SACN bij een 40-urge werkweek recht op 13 ATV-dagen Artikel 7.3 van de arbeidsovereenkomst stelt vast dat het aantal ATV- en vakantiedagen plaatsvindt conform de regels van de Rijksoverheid
Feestdagen	Nieuwjaarsdag, 2e paasdag, Koningsdag, Hemelvaartsdag, 2e pinksterdag, beide kerstdagen, vijf mei	Nieuwjaarsdag, 2e paasdag, Koningsdag,Hemelvaartsdag, 2e pinksterdag, beide kerstdagen	Vergelijkbaar
Werkpatroon en werktijden	Werkgever stelt vast, na overleg met de medewerker Verschillende werkpatronen zijn mogelijk.	- 5 dagen van 8 uur In deeltijd kan in arbeidsovereenkomst worden afgeweken	
Telewerken	Rijksregeling vergoeding voor telewerken € 25,00 netto per maand; op aanvraag, kan worden toegewezen als in belang van de dienst	Geen voorziening SACN	Bij SACN kunnen op incidentele basis op het woonadres van betrokkene werknemer werkzaamheden verricht worden

Bezoldiging

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Salarisschalen	BBRA 1984 18 schalen met respectievelijk 10, 11, 12 of 13 treden Periodiek bij naar behoren functioneren Extra periodieken mogelijk bij uitstekend functioneren Periodiekdatum 1 maart Behoud van salarisschaal bij benoeming in een functie met een lagere salarisschaal. Uitzonderingen: - bij wijze van disciplinaire straf - als de functie een tijdelijk karakter heeft en de salarisschaal in verband daarmee tijdelijk geldt - bij herplaatsing i.v.m. arbeidsongeschiktheid wegens ziekte - bij opdragen andere functie op	BBRA 1984 is van toepassing verklaard Periodiek bij goed functioneren, blijkend uit goede beoordeling Periodiekdatum 1 januari	gelijk vergelijkbaar

	eigen verzoek - herplaatsing bij reorganisatie		
Vakantie-uitkering (vu)	8% van de bezoldiging per jaar (uitbetaling mei)	8 % van bruto jaarsalaris; (uitbetaling april)	
Eindejaarsuitkering (eju)	8,3% van het genoten salaris (uitbetaling november)	Bij arbeidsovereenkomst bepaald dat recht bestaat op een eindejaarsuitkering van 8.3% van het jaarsalaris exclusief toeslagen, conform art. 20a BBRA	
Overwerk	Uitsluitend t/m schaal 10 Vergoeding in uren en een bedrag in geld, of een bedrag in geld, % van het uurloon	Bij arbeidsovereenkomst is overeengekomen dat binnen de grenzen van redelijkheid extra werken opgedragen kan worden. Hiervoor geldt geen extra vergoeding.	Voor de salarisschalen tot en met 10 regelt BBRA ruimer
Jubilea	Dienstjaren % maandelijkse bezoldiging 12,5 25 (bruto) 25 70 (bruto) 40 100 (bruto)	Dienstjaren % maandelijkse bezoldiging 12,5 25 (bruto) 25 70 (bruto) 40 100 (bruto)	

	50	100 (bruto)	50	100 (bruto)	

Onkostenvergoedingen

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Woon-werkverkeer	Met openbaar vervoer: Mobiliteitskaart Met eigen vervoersmiddel: - fietsvergoeding € 0,19 /km (max € 383,38 per maand) of - autovergoeding € 0,06/km (max € 56,78 per maand) bij doelmatig OV of - autovergoeding € 0,19/km (max € 383,38 per maand) bij ondoelmatig OV	Bij reizen met openbaar vervoer worden de werkelijke kosten vergoed. Reiskostenvergoeding woon/werkverkeer op basis van fiscale forfaitaire bedragen. Gebruik gemaakt kan worden van een personeelsparkeerplaats. Bij gebruikmaking van privéauto voor dienstreis maximaal toelaatbare fiscale vergoeding inclusief parkeergelden	vergelijkbaar

Verlof

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Vakantie-uren	Per jaar bij 36 uur per week: 165,6 uur Leeftijdsgebonden extra uren: leeftijd extra totaal 45 t/m 49 7,2 172,8 50 t/m 54 14,4 180 55 t/m 59 21,6 187,2 60 en ouder 28,8 194,4 Wettelijke aanspraak: vervalt na één jaar na afloop kalenderjaar Bovenwettelijke aanspraak: vervalt na vijf jaar na afloop kalenderjaar	Per jaar bij 38 uur per week: 23 dagen Leeftijdsgebonden extra dagen: 45 t/m 49 1 dag 50 t/m 54 2 dagen 55 t/m 59 3 dagen 60 en ouder 4 dagen Wettelijke aanspraak: vervalt na zes mnd na afloop kalenderjaar Bovenwettelijke aanspraak: vervalt vijf jaar na afloop kalenderjaar	
Buitengewoon verlof	1. Verhuizing: 2 tot 4 dagen	1. Verhuizing : 2 dagen (maximaal één verhuizing per jaar)	

	2. Huwelijk, samenlevingscontract of het aangaan van een geregistreerd partnerschap: eigen 2 dagen bloed- of aanverwant 1 dag	2. Huwelijk: 2 dagen Ondertrouw: 1 dag Huwelijk van 1e en 2e graad: 1 dag 25- of 40 jarig huwelijk: 1 dag 24-, 40-, 50-, en 60 jarig huwelijk van ouders , schoon- en grootouders: 1 dag	Regeling SACN is ruimer
	3. Overlijden: - 1e graad 4 dagen - 2e graad 2 dagen	3. Overlijden: - partner, kind, stief- of pleegkind: maximaal 5 dagen - (schoon)ouders: 3 dagen - 2e graad : dag van overlijden en dag van uitvaart	
	4. Bevalling partner korte, redelijke tijd	4. Bevalling partner: 1 dag	
	5. Kraamverlof max 2 dagen in 4 weken	5. Kraamverlof: 2 dagen in 4 weken	
	6. Kortdurend zorgverlof partner	6. niet geregeld in het Reglement. Wet Arbeid en Zorg	

	/kinderen: per kalenderjaar max 2x de arbeidsduur per week 7. Calamiteitenverlof: per calamiteit maximaal 1 dag 8.-- 9. --	is van toepassing 7. niet geregeld in het Reglement. Wet Arbeid en Zorg is van toepassing 8. Bij een ambtsjubileum van 12,5-,25-, 40- en 50 jaar: 1 dag 9. Examen: benodigde tijd	
Onbetaald verlof voor lange duur	Mogelijk onder voorwaarden, verplichte betaling volledige pensioenpremie voor de duur van het verlof. Maximaal 1 jaar bij persoonlijk belang	Niet geregeld	ARAR regelt ruimer
Seniorenregelingen	PAS-regeling (op aanvraag) vanaf 57 jaar: werktijdvermindering met 15,8 %, onder voorwaarden,	Niet geregeld	ARAR regelt ruimer

	met beperkte inhouding op het bruto salaris startleeftijd % inhouding vast 57 5 58 5 59 3,5 60 3,5 61 2 62 2 63 1 64 1		

Ziekteuitkeringen, bovenwettelijke uitkeringen en overlijdensuitkering

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Loondoorbetaling eerste twee jaar ziekte	Doorbetaling bezoldiging: 52 weken 100% 52 weken 70% Bij beroepsincident ook 100% in het tweede ziektejaar. Op aanvraag gelijkstelling dienstongeval /beroepsziekte met beroepsincident	Doorbetaling bezoldiging: 52 weken 100% 52 weken 70% Niet geregeld	vergelijkbaar
Werkloosheid (WW)	Werkloosheidsuitkering (WW) Bij WW (ter beoordeling UWV) bij vast dienstverband aanspraak op bovenwettelijke uitkering. Bovenwettelijk aanvulling WW tot 70% van het dagloon. Nawettelijke uitkering bedraagt tevens 70% van het dagloon.	Werkloosheidsuitkering (WW) 70% van het maximumdagloon Drie maandsalarissen inclusief	ARAR regelt ruimer

Overlijdensuitkering	Drie maandsalarissen inclusief vakantiegeld en eindejaarsuitkering voor nabestaande	vakantietoeslag en andere toeslagen	vergelijkbaar	

(Collectieve) verzekeringen (geen arbeidsvoorwaarde)

Onderwerp	CAO Rijk	SACN	Vergelijking
Ziektekostenverzekering	Uitsluitend de wettelijke werkgeversbijdrage ziektekosten Korting op premie ziektekostenverzekeraar Geen arbeidsvoorwaarde, korting loopt via personeelsvereniging	Tegemoetkoming in kosten ziektekostenverzekering ter hoogte van maximaal belastingvrije vergoeding	

Overzicht geraadpleegde regelingen (brondocumenten)

1. Algemeen Rijksambtenarenreglement (ARAR)
2. Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984 (BBRA 1984)
3. Reisregeling Binnenland
4. Verplaatsingskostenbesluit 1989
5. Verplaatsingskostenregeling 1989
6. Raamregeling telewerken
7. IKAP-Regeling rijkspersoneel
8. Besluit bovenwettelijke uitkeringen bij werkloosheid voor de sector Rijk (BWWW)
9. Arbeidsvoorwaardenreglement Stichting Airport Coördination Netherlands (SACN)
10. Individuele arbeidsovereenkomst medewerker SACN

Bijlage: Toepassing Kaderwet per rechtsvorm

Vindplaats		Publiekrechtelijk, onderdeel Staat	Publiekrechtelijk, eigen rechtspersoonlijkheid	Privaatrechtelijk Alleen wettelijke taken	Privaatrechtelijk, Wettelijke en private taken
H1 artikel 1	definitie zbo	X	X	X	X
H1 artikel 2	toepassing wet	X	X	X	X
H1 artikel 3	instellingsvoorwaarden zbo	X	X	X	X
H1 artikel 4	bepalingen over rechtsvorm zbo	X	X	X	X
H1 artikel 5	procedure instelling zbo	X	X	X	X
H1 artikel 6	mede-ondertekening door minWenR	X	X	X	X
H1 artikel 7	nakomen verplichtingen	X	X	X	X
H1 artikel 8	mandaatverlening aan zbo behoeft goedkeuring minister	X	X	X	X
H1 artikel 9	leden zbo niet tevens aan minister ondergeschikte ambtenaar	X	X	X	X
H2 artikel 10	hoofdstuk 2 is van toepassing op publiekrechtelijke zbo's	X	X	X	X
H2 artikel 11	bestuursreglement behoeft goedkeuring minister	X	X		
H2 artikel 12	minister benoemt, schorst en ontslaat leden zbo's	X	X		
H2 artikel 13	bepalingen over nevenfuncties	X	X		
H2 artikel 14	minister stelt bezoldiging / schade-loosstelling leden zbo vast	X	X		

H2 artikel 15	Personeel zbo volgt rechtspositieregeling Rijk	X	X		
H2 artikel 16	verantwoording door personeel aan zbo	X	X		
H3 artikel 17	vaststelling tarieven door zbo behoeft goedkeuring minister	X	X	X	X
H3 artikel 18	zbo stelt jaarverslag op en zendt deze aan minister, TK en EK	X	X	X	X
H3 artikel 19	zorgplichten zbo t.a.v. taakuitoefening	X	X	X	X
H3 artikel 20	zbo verschaft minister benodigde inlichtingen	X	X	X	X
H3 artikel 21	minister kan beleidsregels vaststellen	X	X	X	X
H3 artikel 22	minister kan besluit zbo vernietigen	X	X	X	X
H3 artikel 23	minister kan maatregelen treffen bij taakverwaarlozing	X	X	X	X
H4 artikel 24	afdeling 1 van toepassing op publiekrechtelijke zbo's	X	X		
H4, afd 1 artikel 25	zbo onderdeel Staat zendt minister ontwerp-begroting	X			
H4, afd 1 artikel 26	zbo niet-onderdeel Staat zendt minister ontwerp-begroting		X	X	
H4, afd 1 artikel 27	eisen aan begroting als bedoeld in artikel 26		X	X	
H4, afd 1 artikel 28	eisen aan begroting als bedoeld in artikel 26		X	X	
H4, afd1 artikel 29	Besluit tot vaststelling begroting behoeft goedkeuring minister		X	X	

H4, afd 1 artikel 30	zbo meldt tussentijds aanmerkelijke verschillen	X	X	X	
H4, afd 2, artikel 31	Afd 2 van toepassing op publiek-rechtelijke zbo's, niet zijnde de Staat		X	X	
H4, afd 2, artikel 32	Minister kan bepalen dat bepaalde transacties zijn voorafgaande instemming behoeven		X	X	
H4, afd 2, artikel 33	Bepalingen t.a.v. egalisatiereserve		X	X	
H4, afd 2, artikel 34	Besluit tot vaststelling jaarrekening behoeft goedkeuring minister		X	X	
H4, afd 2, artikel 35	Jaarrekening		X	X	
H4, afd , artikel 36	Afdeling 3 is van toepassing op privaatrechtelijke zbo's			X	X
H4, afd 3 artikel 37	toepassing artikel 26 t/m 35 bij privaatrechtelijke zbo's			X	
H4, afd 3 artikel 38	privaatrechtelijke zbo's met andere activiteiten				X
H5, artikel 39, eerste lid	5jaarlijks verslag doelmatigheid- en doeltreffendheid zbo	X	X	X	X
H5, artikel 41	Beveiliging gegevens	X	X	X	X