

**Notulen Algemene Vergadering van Aandeelhouders van
Spyker Cars N.V., gehouden op 22 april 2010
ten kantore van de vennootschap, Edisonweg 2, 3899 AZ Zeewolde**

1. Opening

De voorzitter, de heer Hugenholtz, opent de vergadering en heet de aanwezige aandeelhouders en gevolmachtigden welkom. De vergadering zal in het Nederlands gehouden worden.

De voorzitter stelt de mensen achter de tafel voor: de heer Molewijk, secretaris van de vennootschap; de heer Go (CFO) en de heer Muller, voorzitter van de directie. Daarnaast is aanwezig de heer Jonsson, CEO van Saab Automobile AB. Commissaris La Noce is helaas verhinderd. De voorzitter verzoekt iedereen de mobiele telefoon uit te zetten, geen band- of filmopnamen te maken en bij het stellen van vragen duidelijk de naam in de microfoon te noemen.

De voorzitter deelt mede dat de aandeelhouders en hun gemachtigden tot het bijwonen van deze Algemene Vergadering zijn opgeroepen door middel van een advertentie, geplaatst in Het Financieele Dagblad en in de Officiële Prijscourant van Euronext Amsterdam N.V. in de edities van 6 april 2010. Van beide edities is een bewijsexemplaar aanwezig. Bij de oproeping is vermeld de plaats, de datum en het aanvangsuur van de vergadering, alsmede de wijze waarop de vergadergerechtigden toegang kunnen verkrijgen tot de vergadering. Daarnaast is vermeld dat vandaag een voorstel tot intrekking van het prioriteitsaandeel wordt behandeld en het motief tot de intrekking. Dit jaar is wederom gebruik gemaakt van de registratiemethode. Aandeelhouders konden tot en met 16 april 2010 steminstructies geven via internet.

De in deze vergadering te behandelen stukken zijn gratis verkrijgbaar gesteld ten kantore van de vennootschap en van Royal Bank of Scotland (RBS).

De voorzitter informeert de aanwezigen dat hij het aanwezige kapitaal zal vermelden zodra de stemmen zijn geteld en dat de heer Molewijk de notulen van de vergadering houdt. Als hem later in de vergadering de aantallen worden aangereikt, deelt de voorzitter mede dat blijkens de presentatielijst ter vergadering in persoon of bij volmacht aanwezig zijn: 41 houders van gewone aandelen en 2 houders van aandelen A. Samen vertegenwoordigen zij een aandelenkapitaal van € 350.451,76 nominaal en kunnen ze 8.761.294 stemmen uitbrengen. Hiermee is 50,54% van het geplaatste aandelen kapitaal vertegenwoordigd.

Volgens de statuten wordt in de aandeelhoudersvergadering mondeling gestemd. De voorzitter stelt vast dat niemand bezwaar heeft tegen mondelinge stemming.

2. Bespreking jaarverslag 2009

De voorzitter geeft de heer Muller het woord voor de bespreking van het jaarverslag 2009.

Het afgelopen jaar is was geen goed jaar voor de *automotive* industrie. Spyker is daar relatief goed doorheen gekomen. De grote automerken zagen hun omzet sterk dalen en ook merken als Ferrari zijn geraakt door de crisis. Spyker heeft geen makkelijk jaar gehad, maar is wel in staat geweest om min of meer op hetzelfde niveau te blijven als in 2008. Een van de belangrijkste gebeurtenissen in 2009 is de verplaatsing van de productie van Nederland naar Engeland. De voornaamste reden voor de verhuizing was de verbetering van efficiency. Zowel de zogenaamde *body-in-whites* als een groot deel van de onderdelen komen uit Engeland. Rond Birmingham zit nagenoeg de gehele Engelse auto-industrie. Door de productie naar Engeland te verplaatsen, bespaart Spyker aanzienlijke kosten.

2009 is het laatste jaar waarin de activiteiten van de onderneming alleen bestonden uit Spyker. Na de acquisitie van Saab is Spyker nog maar een klein onderdeel van de totale groep. Als gevolg daarvan zal een groot deel van de informatievertrekking betrekking hebben op Saab en zijn de aandeelhouders

van Spyker indirect ook aandeelhouder van Saab geworden. Met de acquisitie van Saab heeft Spyker toegang tot een zeer hoogwaardige engineering afdeling. Daarnaast beschikt Saab over een eigen windtunnel, crash testfaciliteiten en een geavanceerde productiefaciliteit.

Gezien het grote belang van Saab binnen de Spyker groep zal er vandaag veel aandacht worden besteed aan Saab. Tijdens de afgelopen buitengewone aandeelhoudersvergadering is er veel aandacht besteed aan de acquisitie van Saab. Vandaag zal de heer Jonsson, CEO van Saab, de vergadering informeren over de ontwikkelingen sinds the acquisitie. Daarnaast zal de heer Go, CFO van Spyker, een toelichting geven op de cijfers 2009. Nadat de heer Muller vaststelt dat er op dit moment geen vragen zijn geeft hij het woord aan de heer Jonsson.

Noot: de Engelse presentatie van de heer Jonsson en de beantwoording van vragen door de heer Jonsson zijn in deze notulen vertaald naar het Nederlands.

De heer Jonsson geeft een update van de activiteiten van Saab sinds de overname door Spyker en besteedt aandacht aan de toekomstplannen van de onderneming. Op 23 februari 2010 vond de *closing* plaats van de acquisitie van Saab. Deel van de overname was een lening van EUR 400 miljoen die aan Saab is verstrekt door de Europese Investeringsbank (EIB) met een garantie van de *Swedish National Debt Office* (NDO). De lening van de EIB is mede verstrekt voor de ontwikkeling van projecten op het gebied van veiligheid en milieu.

Aangezien Saab vanaf januari 2010 in liquidatie was zijn er in de periode direct voorafgaand aan de *closing* op 23 februari geen onderdelen besteld, geen marketing activiteiten ontplooid en is de ontwikkeling stopgezet. Aangezien er een *lead time* geldt voor onderdelen, was het niet mogelijk om op 23 februari direct met de productie te beginnen. Het was van groot belang om de leveranciers zo snel mogelijk aan het werk te zetten. Dit is beter gelukt dan verwacht en 4 weken geleden rolde de eerste Saab – de nieuwe 9-5 - van de assemblagelijijn. Op dit moment wordt de productie verder opgevoerd. Het is de afgelopen tijd gebleken dat er enorm veel support is van leveranciers, dealers en klanten. Het is uiteraard de bedoeling om die mensen weer in staat te stellen auto's af te nemen. Hierbij is de introductie van de nieuwe 9-5 zeer belangrijk. Op dit moment wordt de nieuwe 9-5 geproduceerd die bestemd is voor de verkoop. De officiële introductie van de Saab 9-5 gaat in mei van dit jaar van start.

De wereldwijde dealervoorraad is gezien de ontwikkelingen van vorig jaar bijzonder laag. In de Verenigde Staten heeft Saab op dit moment slechts 600 auto's op voorraad, waar dat normaal gesproken 5.000 tot 6.000 auto's zouden moeten zijn. Saab zal haar productie blijven verhogen en het is de planning om in juni van dit jaar ongeveer 40 auto's per uur te produceren. Het is eventueel mogelijk om twee *shifts* in te stellen indien dat nodig mocht zijn of zelfs anderhalve *shift*. Dit is afhankelijk van de vraag in de markt. Het is op dit moment het streven van Saab om dit jaar circa 50.000 auto's te verkopen en er circa 53.000 te produceren. Er zal in juni een lichte piek zijn in productie, waarna er in juli en augustus een daling zal zijn in verband met vakantie. De productie zal vervolgens vanaf september weer toenemen. De heer Jonsson benadrukt dat de genoemde aantallen slechts inschattingen zijn op basis van de inzichten op dit moment. Het is mogelijk dat de aantallen in de toekomst zullen veranderen.

Saab werkt op dit moment aan de concentratie van al haar activiteiten in Trollhättan, Zweden. Het is de intentie om alle activiteiten (productie, engineering, marketing, verkoop, financiële administratie, etc.) op één locatie te hebben. Het voordeel van Zweden, en Trollhättan in het bijzonder, is dat de arbeidskosten relatief laag zijn.

Een ander deel van de strategie is het verder ontwikkelen van het Saab merk. Saab wordt geassocieerd met innovatie, het verleden als vliegtuigbouwer en de Scandinavische oorsprong. Dit vertaalt zich in het unieke karakter van de auto's. Een goed voorbeeld van een unieke auto die veel reacties teweeg heeft gebracht was de Saab 92. Saab wil ook in de toekomst unieke auto's blijven bouwen.

Voor wat betreft de verschillende modellen zal de 9-3X binnenkort worden geïntroduceerd in de Verenigde Staten. De 9-3X is goed ontvangen in Europa en het is de hoop dat de auto in de Verenigde

Staten een succes wordt. Daarnaast is de nieuwe 9-5 uiteraard zeer belangrijk voor Saab. In de zomer van 2011 zal de stationwagen in productie worden genomen. Deze versie is met name belangrijk voor de *Nordic* markt. Wellicht wordt de 9-5 op termijn ook uitgebracht in een zogenaamde cross-over uitvoering (de 9-5X). In april 2011 wordt de 9-4X geïntroduceerd. Dit is een nieuw segment voor Saab en het is de verwachting dat er goede mogelijkheden zijn in dit premium segment, zowel in Europa als in de Verenigde Staten.

Tot slot komt Saab in 2012 met de nieuwe 9-3. Dit zal de eerste auto zijn die is ontwikkeld door Saab als deel van de Spyker groep. Op dit moment is Saab in de ontwerpfase en er komen dagelijks mails binnen van mensen die een ontwerp sturen van de nieuwe 9-3. Het is niet de bedoeling om er een zeer extreem model van te maken, maar het nieuwe ontwerp zal wel vooruitstrevend moeten zijn in de traditie van Saab.

De voorzitter stelt de vergadering in de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer de Vries feliciteert de heer Muller met de overname van Saab en geeft aan dat het een geweldige prestatie is geweest van de heer Muller en zijn team. De heer de Vries spreekt de hoop uit dat Saab bij het ontwerp van nieuwe auto's ook elementen van het verleden opneemt en stelt voor om het nieuwe model van Saab de naam "Saab Victory" mee te geven.

De heer Maas van de VEB heeft bewondering voor het feit dat de overname van Saab is gelukt, maar heeft nog de volgende vragen: 1) wat is de status van het 100 dagenplan en de samenwerking met andere partijen, 2) wat is de status van de naamswijziging van Spyker, en 3) wat zijn de concrete plannen met betrekking tot een mogelijke beursexit van Euronext Amsterdam en een notering aan de beurs van Stockholm of Londen.

De heer Jonsson geeft aan dat het moeilijkste aspect van het 100-dagenplan was om de leveranciers weer aan het werk te krijgen en Saab in staat te stellen de productie weer op te starten. In een dergelijke situatie zijn er altijd leveranciers die gebruik maken van de situatie en elk contract op het scherpst willen uitonderhandelen. Saab is in staat gebleken om dit tot een minimum te beperken en de productie snel te herstellen. De motivatie van de Saab werknemers is enorm en iedereen werkt hard om het bedrijf weer op het oude niveau te krijgen. Er hebben zich tot nu toe nog geen ongebruikelijke zaken voorgedaan, met uitzondering van de eerdergenoemde issues met leveranciers.

Voor wat betreft de samenwerking met andere partijen is het belangrijk om op te merken dat veel diensten, onderdelen, motoren, nagenoeg alle architectuur en de technologie op dit moment afkomstig zijn van GM. Dit betekent dat Saab voorlopig sterk afhankelijk is van GM, maar het is de intentie om op termijn over te stappen naar andere leveranciers indien zij betere diensten of producten kunnen leveren. Daarnaast heeft Saab het voornemen om in de toekomst elektrische auto's te bouwen. Dit is een voorbeeld van een product waarbij er zal worden samengewerkt met andere partijen.

De heer Muller beantwoordt de vraag over de naamswijziging. Het Saab merk wordt gedeeld door Saab Automobile AB en Saab AB. Saab Automobile is de dochter van Spyker en Saab AB is een onderneming die zich onder andere bezighoudt met het bouwen van vliegtuigen. Aangezien het merk wordt gedeeld heeft Saab Automobile in sommige landen niet het recht om het merk te laten gebruiken door haar moeder (in dit geval Spyker). Op dit moment zijn er gesprekken tussen Saab Automobile en Saab AB over het merkgebruik. De gesprekken zijn constructief, maar nemen naar verwachting nog wat tijd. Dit komt ook door het feit dat Saab van de gelegenheid gebruik wil maken om de toekomstige samenwerking op een goede manier vast te leggen en om het functioneren van een zogenaamde *brand board* op een adequate manier te regelen. De heer Muller hoopt de naam Saab op termijn zelfstandig te kunnen gebruiken of toe te voegen aan de naam Spyker Cars N.V.

Op de vraag over de beursnotering antwoordt de heer Muller dat Spyker de mogelijkheden op dit moment onderzoekt. Hierbij zijn er verschillende mogelijkheden, waaronder een notering in Londen en/of in Stockholm. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid om in Amsterdam te blijven of te vertrekken. Op dit moment worden alle scenario's nauwkeurig onderzocht. Het doel van een eventuele

verandering is om de toegang voor investeerders te vergemakkelijken en de drempel zo laag mogelijk te maken. Zodra er een definitieve beslissing genomen is zal Spyker dat kenbaar maken.

De heer Dirkse heeft vier vragen: 1) is Spyker van plan om de ontwikkeling van de SSUV voort te zetten, 2) welke bedrijfsonderdelen neemt Spyker in de toekomst mee in de consolidatie van de groep en wat is de verwachting van die bedrijfsonderdelen, 3) waar bestaat de uitbreiding van het Saab personeel precies uit, en 4) welk deel van de leveranciers van Saab is afkomstig uit de omgeving van Trollhättan?

De heer Muller geeft aan dat het nog steeds de intentie is om de SSUV in productie te nemen. Hierbij benadrukt de heer Muller dat de verkoop van de SSUV weinig impact zal hebben op de gehele groep, aangezien de activiteiten van Saab aanzienlijk groter zijn dan die van Spyker. Op dit moment worden de mogelijkheden bekeken om de engineering van de SSUV onder te brengen bij Saab, zodat er optimaal gebruik kan worden gemaakt van de kennis van Saab en tegelijkertijd kosten kunnen worden bespaard.

Voor wat betreft de tweede vraag geeft de heer Muller aan dat in het verleden slechts een deel van de activiteiten van Saab werd meegenomen in de consolidatie. Het andere deel werd meegenomen in de consolidatie van GM, zoals bijvoorbeeld de distributie, *after sales* en financiële activiteiten. Als gevolg hiervan was Saab het productiebedrijf en hing een groot deel van de overige activiteiten, waarvan een deel winstgevend was, onder GM. Met de overname van Saab door Spyker zijn deze activiteiten onderdeel van Saab.

Op dit moment is er een zeer sterke focus op cash management en het herstel van vertrouwen van de markt. Hierbij is het met name van belang om het dealernetwerk te motiveren ("*reenergizing*"). Verder is het doel om het *break-even* punt van Saab omlaag te krijgen. Een van de maatregelen om het *break even* punt omlaag te krijgen is het aangaan van samenwerkingen en het delen van technologie. Een aantal jaren geleden was dat ondenkbaar, maar tegenwoordig blijken steeds meer bedrijven, inclusief de zogenaamde OEM's, bereid om hun technologie te delen. Saab is van plan hiervan gebruik te maken.

De heer Jonsson beantwoordt de vraag over de uitbreiding van Saab personeel. Begin dit jaar was Saab genoodzaakt 700 werknemers te ontslaan. Met de toename in productie zijn er op dit moment ongeveer 350 extra mensen nodig. Saab probeert die nieuwe mensen aan te nemen uit de groep van 700 mensen die eerder zijn ontslagen. Het is de inschatting dat ongeveer 60-65% van de nieuwe banen zullen worden ingevuld door oude werknemers. Daarnaast bestaat een deel van de nieuwe werknemers uit eerste, tweede en derde generatie immigranten. Het is goed om een juiste balans van verschillende werknemers te hebben binnen een organisatie, waarbij het belangrijkste criterium uiteraard is de competentie van een werknemer. Het is de verwachting dat Saab in staat is het grootste deel van het productiepersoneel te halen uit Trollhättan en de directe omgeving. Het Westelijke deel van Zweden heeft veel expertise op *automotive* gebied met bedrijven als Volvo en Saab en leveranciers als SKF en overig grote leveranciers. Daarnaast zal er een deel afkomstig zijn uit Gotenburg, wat ongeveer op een uur afstand ligt van Trollhättan. Mensen voor functies in *finance, marketing & sales* en overige staf functies zullen met name uit Gotenburg komen.

De heer Jonsson geeft aan dat op dit moment ongeveer 25% van de waarde van de materialen per auto wordt geleverd door leveranciers uit Zweden. Het is de verwachting dat dit percentage in de toekomst zal toenemen en dat er een zwaardere focus komt op lokale leveranciers.

In april 2011 zal de productie van de Saab 9-4X starten in Mexico. Dit is een zeer efficiënte productiefaciliteit waar hoogwaardige producten worden geproduceerd. De 9-4X zal worden geleverd op basis van de overeenkomst tussen Saab en GM. Saab heeft zelf ook een organisatie in Mexico om ervoor te zorgen dat de samenwerking met GM goed verloopt. Op dit moment is Saab niet van plan om ook andere auto's in Mexico te bouwen, maar aangezien de 9-4X een dochter is van de Cadillac SRX, die in dezelfde fabriek wordt gemaakt, is ervoor gekozen om de 9-4X ook daar te produceren.

De heer Nieuwendijk vraagt zich af wat de heer Muller precies bedoelt met *reenergizing* van het dealernetwerk. De heer Muller geeft aan dat hij en de heer Jonsson een wereldtour hebben gemaakt

om alle Saab dealers te bezoeken. Het doel van de toer was om dealers te informeren over de toekomstplannen, waarbij de heer Jonsson een update heeft gegeven van het 100 dagenplan. Daarnaast heeft de heer Muller de dealers geïnformeerd over de lange termijn strategie van Saab. Tijdens de dealertoer is gebleken dat de dealers allemaal een ding gemeen hebben: de passie voor het merk. Alle dealers hebben bewust gekozen voor Saab en zijn zeer gemotiveerd. Ongeveer de helft van de dealers zijn zogenaamde *multi brand* dealers en de andere helft zijn uitsluitend Saab dealers. Die laatste categorie behaalt over het algemeen betere resultaten wat aangeeft dat *commitment* voor het merk tot betere resultaten leidt. Het valt op dat nagenoeg alle dealers gemotiveerd zijn om het merk uit te bouwen. Aangezien het product sinds kort weer geleverd wordt neemt het vertrouwen van dealers toe en begint de verkoop te stijgen. De eerste stap is om ervoor te zorgen dat de voorraad bij dealers wordt aangevuld. Daarnaast dient de verkoop van auto's weer te herstellen en is het zaak om volgend jaar de nieuwe 9-4X en 9-5 stationwagen te introduceren. Om het vertrouwen te herstellen zijn de dealers en pers uitgenodigd om vanaf mei van dit jaar een bezoek te brengen aan de fabriek in Trollhättan, waar ze kunnen zien hoe de auto van de assemblagelijijn afrolt en kunnen proefrijden in de nieuwe 9-5. Indien Saab erin slaagt om het huidige business plan te verwezenlijken, zou het in 2012 winstgevend kunnen zijn.

De heer Maas stelt vast dat Spyker aanzienlijke financiële verplichtingen heeft en vraagt zich af hoe Spyker aan haar verplichtingen denkt te kunnen voldoen en of dit zal leiden tot verwatering van het aandeel. Daarnaast vraagt de heer Nieuwendijk zich af hoe het gaat met de verkopen van Saab. De heer Muller geeft aan dat op dit moment eerst de auto's worden geproduceerd van klanten die ondanks de crisis toch een auto hebben besteld. Daarna is het zaak om zo snel mogelijk de voorraad van de dealers aan te vullen. Desgevraagd bevestigt de heer Muller dat de 39% toename in verkopen in maart ten opzichte van februari van dit jaar betrekking heeft op de Verenigde Staten en dat het *break even* punt van Saab ongeveer op 100.000 auto's ligt.

De heer Maas vraagt zich af of er plannen zijn om Spyker te verkopen en of er een financieringsfaciliteit is voor dealers. Voor wat betreft de financieringsfaciliteit geeft de heer Muller aan dat Saab een financieringsfaciliteit heeft afgesloten met GMAC. Op basis van deze financiering, een zogenaamde *floor planning*, betaalt GMAC Saab voor elke auto die wordt uitgeleverd aan een dealer. In het verleden moesten veel dealers zelf zorgdragen voor de financiering van de auto's die ze van Saab afnamen, maar met de nieuwe financiering is dat voor een groot deel van de dealers geregeld. Daarnaast is het voordeel dat Saab haar geld krijgt vlak na het moment dat een auto de fabriek verlaat. Saab is met GMAC een overeenkomst aangegaan voor een periode van 3 jaar. Voor een aantal landen zoals Spanje dient nog een financiering geregeld te worden en Saab is daar op dit moment mee bezig.

De heer Muller geeft aan dat er geen plannen zijn om Spyker te verkopen. Wel is het zo dat Spyker binnen afzienbare termijn winstgevend moet zijn. Met de acquisitie van Saab zijn er ook nieuwe mogelijkheden voor Spyker. Zo kan Spyker naar verwachting gebruik maken van een deel van de dealers van Saab en heeft Spyker nu de beschikking over goedkopere onderdelen. Daarnaast hoopt Spyker gebruik te kunnen maken van de engineeringcapaciteiten van Saab. Het management van Spyker zal alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat Spyker een winstgevende onderneming wordt. Indien dat niet mogelijk blijkt is het niet uitgesloten dat Spyker verkocht moet worden.

De heer Dirkse vraagt zich af wat de status is van de verplaatsing van de productie naar Engeland. De heer Muller geeft aan dat er auto's worden gebouwd in Coventry en dat de productie langzaam opgeschroefd zal worden.

De heer Dirkse vraagt de heer Jonsson wat er precies met het Chinese bedrijf Beijing Automotive ("BAIC") is afgesproken over de productie van de oude 9-3 en 9-5. De heer Jonsson geeft aan dat Saab de intellectuele eigendomsrechten en bepaalde *tooling* van de oude 9-5 heeft verkocht aan BAIC. Saab heeft nog wel een licentie om de oude 9-5 te bouwen in landen buiten China. Daarnaast is een deel van intellectuele eigendomsrechten van de oude 9-3 sedan (model 2004) verkocht aan BAIC. De rechten met betrekking tot de 9-3 sport combi, de 9-3 cabriolet en de aanpassingen aan het model sinds 2004 zijn niet meegenomen in de transactie met BAIC. Saab heeft ook voor wat betreft de 9-3 het recht om de auto te blijven bouwen. Voor Saab is dit een goede deal, aangezien zij een aanzienlijk bedrag heeft ontvangen voor de verkoop en tegelijkertijd de flexibiliteit heeft om de 9-3 zelf te blijven

bouwen. BAIC bouwt op dit moment een fabriek in China, waar de 9-3 en de 9-5 zullen worden gebouwd onder een BAIC merk voor de Chinese markt. Het is de verwachting dat het nog enige tijd zal duren voordat de BAIC fabriek operationeel is.

De voorzitter geeft de heer Go het woord voor een toelichting op de cijfers. Spyker heeft de verkoopaantallen min of meer gelijk gehouden met vorig jaar, ondanks de crisis. De afname van race activiteiten is voornamelijk het gevolg geweest van het feit dat Spyker in 2008 met 2 auto's heeft deelgenomen aan races, waarvan er 1 auto werd betaald door een sponsor, en in 2009 maar met 1 auto. Merchandising is op hetzelfde niveau gebleven als 2008. In totaal is de omzet in 2009 € 1,2 miljoen lager dan in 2008.

Het financiële beleid van het afgelopen jaar was voornamelijk gericht op de controle van kosten. Er is wel voorrang gegeven aan de ontwikkeling van de auto's, maar ook hier is gekeken hoe dat zo kostenefficiënt mogelijk gedaan kon worden. Door deze maatregelen is het operationele verlies afgenomen. De daadwerkelijke resultaten van de reorganisatie zullen pas volgend jaar zichtbaar zijn. Daarnaast zijn de voorraden afgebouwd en is het bedrag aan debiteuren teruggebracht.

Financiële kosten zijn toegenomen als gevolg van de leningen die Spyker is aangegaan, onder andere voor de financiering van de koopprijs van Saab. Het netto resultaat voor belasting is licht verbeterd ten opzichte van vorig jaar. De investeringsactiviteiten zijn toegenomen, mede doordat de ontwikkeling van de Aileron is doorgezet. Dit heeft Spyker in staat gesteld om te starten met de productie van de Aileron in Coventry.

Zoals eerder aangegeven door de heer Muller heeft Spyker eind vorig jaar besloten haar productie te verplaatsen naar Engeland. Spyker heeft afscheid moeten nemen van 44 werknemers, waarvan het merendeel bestond uit productie- en engineeringpersoneel. Hierbij heeft Spyker in samenwerking met de vakbonden een sociaal plan opgesteld. Ongeveer 75% van de voormalig werknemers heeft inmiddels weer een baan gevonden. Daarnaast heeft er een aantal mensen vrijwillig afscheid genomen van Spyker. De voornaamste reden om de productie te verplaatsen was het besparen van kosten. Daarnaast bevindt een groot deel van de leveranciers zich in de buurt van Coventry.

De heer Maas verneemt nog graag van de heer Muller wat de verwachting is met betrekking tot het aandeel Spyker. De heer Muller vermoedt dat de angst voor verwatering met name is ingegeven door de GEM faciliteit van € 150 miljoen. Het beleid van de directie is om terughoudend te zijn met de uitgifte van aandelen om de verwatering voor aandeelhouders tot een minimum te beperken. De financieringsbehoefte van Spyker bestaat hoofdzakelijk uit twee elementen: 1) de betaling van het laatste deel van de koopprijs van Saab aan GM op 15 juli 2010, en 2) de operationele kosten van Spyker, waaronder de productie van de Aileron. Het huidige business plan van Saab is volledig gefinancierd. De heer Muller benadrukt dat het voor Spyker niet mogelijk is om geld te lenen van Saab Automobile en dat zij daarvoor dus is aangewezen op andere bronnen. Een van de mogelijkheden is om in de toekomst wellicht gebruik te maken van de *excess cash* van Saab Great Brittan, de winstgevende distributeur van Saab in de UK. De acquisitie van deze vennootschap door Spyker zal eind mei van dit jaar worden afgerond. Indien Spyker van deze optie gebruik kan maken hoeft zij geen aandelen uit te geven.

De voorzitter constateert dat er geen verdere vragen zijn

3. Vaststelling jaarrekening 2009

De voorzitter geeft aan dat op pagina 150 en 151 van het jaarverslag een verklaring is opgenomen van Ernst & Young accountants omtrent de getrouwheid van de jaarrekening. Aan deze opinie is een zogenaamde *emphasis of matter* toegevoegd betreffende de continuïteit van de onderneming. De raad van commissarissen adviseert de Algemene Vergadering de jaarrekening 2009 ongewijzigd vast te stellen.

Nadat de voorzitter vaststelt dat er geen vragen of opmerkingen zijn, wordt er overgegaan tot de vaststelling van de jaarrekening. De Algemene Vergadering besluit met algemene stemmen tot vaststelling van de jaarrekening 2009. De voorzitter deelt mede dat de vaststelling van de

jaarrekening inhoudt dat het netto verlies over 2009 van € 22.953.000 ten laste wordt gebracht van de overige reserves.

4. Voorstel tot aanpassing beloningsbeleid directie

Het beloningbeleid voor de directie van Spyker werd in 2009 door de Algemene Vergadering vastgesteld. Toen werden twee nieuwe componenten geïntroduceerd: een cash bonus gerelateerd aan korte termijn doelen en een cash bonus gerelateerd aan lange termijn doelen. Het bezoldigingsbeleid wordt besproken in het jaarverslag in het hoofdstuk "Remuneration Report" op pagina 37 en verder. De beloning van het top management is op dit moment gebaseerd op vier componenten, één vaste en drie variabele:

1. Een vast salaris of management fee;
2. Optierechten, gerelateerd aan het personeelsoptieplan;
3. Een cash bonus gerelateerd aan vooraf bepaalde, beoordeelbare en beïnvloedbare korte termijn doelen;
4. Een cash bonus gerelateerd aan vooraf bepaalde, beoordeelbare en beïnvloedbare lange termijn doelen.

Spyker is na de overname van Saab een bedrijf geworden van een totaal andere omvang. Een paar gegevens: de omzet van Spyker is € 6,6 miljoen, die van Saab \$ 2 miljard. Het aantal werknemers bij Spyker is op dit moment 75, het aantal van Saab ongeveer 3.600. Het balanstotaal van Spyker bedraagt € 64 miljoen en dat van Saab ongeveer € 1 miljard. Aan het management worden daarmee andere eisen gesteld. De raad van commissarissen heeft opdracht gegeven de beloningsstructuur te herzien. Het doel van de bezoldigingsstructuur is hetzelfde gebleven: de bevordering van de belangen van de vennootschap op middellange en lange termijn. De beloning moet marktconform zijn.

Wat betreft de beloning van het top management wordt aansluiting gezocht bij de structuur van Saab. Saab heeft met behulp van het internationale adviesbureau Mercer een beloningsstructuur opgezet voor het top management. In dit kader is een benchmarkstudie uitgevoerd om de beloning marktconform te laten zijn. Het variabele deel van de beloning, dat ongeveer even hoog kan worden als het basissalaris, wordt afhankelijk gesteld van het behalen van zogenaamde *key performance indicators* (KPI's). De KPI's betreffen zowel korte termijn doelen (gesteld voor 1 jaar) als langere termijn doelen (gesteld voor 3 jaar). De KPI's van iedere top manager betreffen voor 2/3 deel een te behalen bedrijfsresultaat, en voor 1/3 een te behalen persoonlijk resultaat. Deze resultaten zijn zeer duidelijk meetbaar. De variabele beloning zal in principe worden uitgekeerd in contanten, maar de raad van commissarissen kan besluiten tot uitkering in aandelen. Het doel van deze beloningsstructuur is dat het de juiste *incentives* biedt om het bedrijf succesvol te maken. De voorzitter geeft aan dat deze informatie over de invulling van de beloning van het top management grotendeels is gebaseerd op de bestaande vier componenten van het vorig jaar vastgestelde beloningsbeleid. Nieuw is de mogelijkheid om een bonus ook in aandelen uit te keren.

Thans wordt aan de Algemene Vergadering voorgesteld het beloningsbeleid uit te breiden met een vijfde component zoals zojuist beschreven. Het voornemen bestaat om aan de heren Muller, Go en Molewijk voor hun bijdrage aan het slagen van de overname van Saab een aandelenbonus uit te keren, te weten 120.000 aandelen voor de heer Muller, 20.000 aandelen voor de heer Go en 20.000 aandelen voor de heer Molewijk.

Nadat de voorzitter heeft geconstateerd dat er geen vragen zijn wordt er overgegaan tot de vaststelling van het nieuwe beloningsbeleid.

De voorzitter informeert de vergadering dat er totaal 289.921 schriftelijke tegenstemmen zijn ontvangen van Brown Brothers Harriman en HSBC. Alle overige aandeelhouders stemmen voor het nieuwe beloningsbeleid, inclusief de toekenning van het voornoemde aantal aandelen aan de heer Muller, Go en Molewijk, waarmee het voorstel is aangenomen. De belangrijkste elementen van het beloningsbeleid van de directie worden gepubliceerd op de website van Spyker.

5. Corporate Governance

In december 2008 is de nieuwe Nederlandse Corporate Governance Code gepubliceerd, opgesteld door de commissie Frijns. Deze code Frijns is van toepassing op de jaarrekening 2009. Spyker onderschrijft de principes van de code. De directie en de raad van commissarissen zijn verantwoordelijk voor de corporate governance structuur van Spyker. Deze structuur omvatte in 2009 nog niet Saab. De directie en de raad van commissarissen zijn van mening dat de principes en de *best practice* bepaling van de code, die zijn gericht tot de directie en de raad van commissarissen, en zijn geïmplementeerd in lijn met de praktijk zoals gevolgd door Spyker, correct worden toegepast.

De corporate governance structuur van Spyker wordt besproken in het jaarverslag. Substantiële wijzigingen in de structuur of in Spyker's toepassing van de code worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene Vergadering. Dergelijke wijzigingen hebben zich in 2009 niet voorgedaan. In het jaarverslag is een *Remuneration Report* van de raad van commissarissen opgenomen en een *Risk Management* verslag van de directie. Spyker beschrijft stand van haar risk management in het onderdeel "Control Systems and Processes" op pagina 47 van het "Management Board Report" en ook in een separaat hoofdstuk "Risk Management" op pagina 54 en verder van het jaarverslag. De ingevoerde systemen en rapportages hebben tot verbetering geleid. Het huidige risico management systeem voorziet erin dat significante en nieuwe risico's worden geïdentificeerd. Verder werd er in 2009 een audit uitgevoerd met betrekking tot Spyker's verzekeringsportefolio. Spyker heeft in 2009 niet alle beoogde verbeteringen kunnen uitvoeren. Het overbrengen van de productie naar Coventry in Engeland en de overname van Saab hebben veel management tijd gekost. Het risico management moet opnieuw worden bezien nu Saab is overgenomen. Spyker heeft er in het jaarverslag 2009 voor gekozen om een algemene beschrijving te geven van de corporate governance structuur op pagina 65 en verder.

Een nieuw corporate governance onderwerp is dat de directie de voor de onderneming relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen ter goedkeuring voorlegt aan de raad van commissarissen. De directie en raad van commissarissen zijn voornemens dit onderwerp toe te voegen aan de lijst met besluiten die de goedkeuring van de raad van commissarissen behoeven.

De voorzitter informeert of er vragen zijn.

De heer Maas vraagt zich af of de IT systemen van Spyker en Saab zullen worden geïntegreerd en wijst erop dat dit in het verleden soms moeilijk is gebleken bij andere bedrijven. De heer Go antwoordt dat het gehele risico management zal worden aangescherpt en dat er een inventarisatie zal worden gemaakt van de risicogebieden binnen Spyker en Saab. Voor wat betreft de IT systemen maken Spyker en Saab op dit moment gebruik van verschillende systemen. Aangezien er op operationeel gebied weinig overlap is tussen de twee bedrijven is dit geen probleem. De heer Go voorziet ook geen problemen voor de consolidatie van beide bedrijven. Als gezegd wordt er op dit moment gekeken naar de risico's en indien het blijkt dat er zich problemen kunnen voordoen zullen er adequate maatregelen worden genomen.

6. Decharge directie

Nu de jaarrekening over het afgelopen boekjaar is behandeld en vastgesteld stelt de voorzitter de decharge van de directie aan de orde. Dit agendapunt betreft de decharge van de directie voor het gevoerde beheer over het boekjaar 2009. De Algemene Vergadering wordt gevraagd om alle personen die in 2009 statutair directeur waren, te weten de heren Muller, Go, Roukens en Liebregts, te dechargeren voor het gevoerde beleid.

Nadat de voorzitter constateert dat er geen vragen zijn wordt het voorstel tot decharge van de directie met algemene stemmen aangenomen.

7. Decharge van de raad van commissarissen

De voorzitter vraagt de Algemene Vergadering of zij alle personen die in 2009 commissaris waren van Spyker, te weten de heren La Noce, Antonov, Bondars, Apockinas, Stancikas en de voorzitter, te dechargeren voor het gevoerde beleid.

Nadat de voorzitter constateert dat er geen vragen zijn wordt het voorstel tot decharge van de commissarissen met algemene stemmen aangenomen.

8. Benoeming van de leden van de raad van commissarissen

Met de overname van Saab is de groep ingrijpend gewijzigd. Per 23 februari 2010 zijn er vacatures ontstaan binnen de raad van commissarissen door het aftreden van de heren Antonov, Bondars en Stancikas, hetgeen samenhangt met de verkoop door de heer Antonov van zijn belang in Spyker. In december 2007 kwamen Spyker en Snoras overeen, toen Snoras zich committeerde tot een kapitaalinjectie van € 34,5 miljoen, dat Snoras drie commissarissen mocht voordragen. De raad van commissarissen betreurt het vertrek van de heren Antonov, Bondars en Stancikas, maar respecteert hun beslissing.

8a. Voorstel tot benoeming van de heer Alexander Roepers

De voorzitter stelt namens de raad van commissarissen voor de heer Alexander Roepers te benoemen tot lid van de raad van commissarissen voor een termijn van 4 jaar, ingaand op 22 april 2010 en eindigend na afloop van de algemene vergadering van 2014. De heer Roepers is president en *Chief Investor Officer* van Atlantic Investment Management, een bedrijf dat hij in 1988 heeft opgericht. Atlantic Investment heeft kantoren in New York en Tokyo en beheert \$ 1,6 miljard aan investeringen. Het curriculum vitae van de heer Roepers staat vermeld onder "Board Members" op pagina 16 van het jaarverslag alsmede op de website www.spykercars.com onder het kopje "Investors". De raad van commissarissen is zeer verheugd dat de heer Roepers zijn ruime financiële ervaring ter beschikking stelt aan Spyker. De vervulling van de toezichthoudende functie van commissarissen is zwaarder geworden na de overname van Saab. Het voorstel is om de beloning van de heer Roepers als commissaris vast te stellen op € 50.000 per jaar. Indien meer dan acht vergaderingen in een jaar worden gehouden wordt een additioneel bedrag van € 4.000 per vergadering uitgekeerd. Indien de heer Roepers toetreedt tot de *Audit Committee* ontvangt hij hiervoor € 10.000 per jaar en indien hij voorzitter zou worden € 15.000 per jaar. Mocht de heer Roepers toetreden tot een andere commissie van de raad van commissarissen dan ontvangt hij daarvoor € 5.000 per jaar.

De voorzitter gaat over tot de benoeming van de heer Roepers als commissaris met de beloning zoals besproken. Het voorstel tot benoeming van de heer Roepers en zijn beloning als commissaris wordt met algemene stemmen aangenomen.

8b. Voorstel tot benoeming van de heer Pieter Heerema

De voorzitter stelt namens de raad van commissarissen voor om de heer Pieter Heerema te benoemen tot lid van de raad van commissarissen voor een termijn van vier jaar, ingaand op 22 april 2010 en eindigend na afloop van de vergadering van 2014. De heer Heerema is eigenaar en president van de Heerema Groep, dat zich met name bezighoudt met engineering, fabricage, transport en montage van installaties voor offshore energieprojecten. Het curriculum vitae van de heer Heerema staat vermeld onder "Board Members" op pagina 15 en 16 van het jaarverslag alsmede op de website www.spykercars.com, onder het kopje "Investors".

De raad van commissarissen is buitengewoon verheugd dat de heer Heerema zijn deskundigheid wil toevoegen aan de raad van commissarissen. De heer Heerema is aanwezig.

Het voorstel voor de beloning van de heer Heerema is gelijk aan dat van de heer Roepers: € 50.000 per jaar en indien meer dan acht vergaderingen in een jaar worden gehouden wordt een additioneel bedrag van € 4.000 per vergadering uitgekeerd. Indien de heer Heerema toetreedt tot de *Audit Committee* ontvangt hij hiervoor € 10.000 per jaar en indien hij voorzitter zou worden € 15.000 per

jaar. Mocht de heer Heerema toetreden tot een andere commissie van de raad van commissarissen dan ontvangt hij daarvoor € 5.000 per jaar.

De heer Dirkse geeft aan dat de heer Heerema een deel van de aankoop van Saab heeft gefinancierd en vraagt zich af hoe de heer Heerema om zal gaan met het feit dat hij in dat opzicht niet geheel onafhankelijk is. De heer Heerema geeft aan dat hij ervaring heeft met de Nederlandse Corporate Governance regels en dat hij in staat zal zijn om zijn functie als commissaris op een onafhankelijke manier uit te oefenen.

De voorzitter gaat over tot de benoeming van de heer Heerema als commissaris met de beloning zoals besproken. Het voorstel tot benoeming van de heer Heerema en zijn beloning als commissaris wordt met algemene stemmen aangenomen.

9. Benoeming externe accountant

De voorzitter stelt voor om Ernst & Young accountants opdracht te verlenen tot onderzoek van de jaarrekening over 2010, overeenkomstig het bepaalde in artikel 2:393 lid 2 van het Burgerlijk Wetboek. Namens Ernst & Young zijn de heer Sluijter en de heer Van Santen aanwezig.

De heer Dirkse vraagt zich af wie op dit moment de accountant is van Saab. De heer Muller geeft aan dat Deloitte & Touche op dit moment de accountant is van Saab, maar dat Ernst & Young zal worden aangesteld voor 2010. Aangezien Saab wordt meegenomen in de consolidatie van de gehele Spyker groep heeft het de voorkeur om met 1 accountant te werken.

De voorzitter brengt de benoeming van Ernst & Young in stemming en stelt vast dat het voorstel met algemene stemmen is aangenomen.

10. Vermindering van het geplaatst kapitaal door intrekking van het prioriteitsaandeel

Bij de acquisitie van Saab is toegezegd dat het prioriteitsaandeel geen deel meer zal gaan uitmaken van het geplaatst kapitaal. Per 23 februari 2010 heeft Spyker het prioriteitsaandeel verworven. De voorzitter stelt voor het prioriteitsaandeel in te trekken zonder terugbetaling. Dit besluit dient te worden genomen met een meerderheid van ten minste twee derde van de uitgebrachte stemmen, indien minder dan de helft van het geplaatste kapitaal in de vergadering aanwezig is. Vandaag is meer dan de helft van het geplaatste kapitaal aanwezig, zodat het besluit kan worden genomen met gewone meerderheid. Nadat de voorzitter constateert dat er geen vragen zijn, wordt het voorstel tot intrekking van het prioriteitsaandeel in stemming gebracht. Het voorstel wordt aangenomen met algemene stemmen.

11. Bevoegdheid directie inzake uitgifte van aandelen

11a. Verlenging bevoegdheid directie tot uitgifte van aandelen en tot het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen

Op basis van de statuten en het besluit van de Algemene Vergadering van 23 april 2009 is de directie bevoegd tot uitgifte van aandelen en het beperken of uitsluiten van het voorkeursrecht. Aangezien deze bevoegdheid in oktober van dit jaar verloopt wordt de Algemene Vergadering gevraagd deze bevoegdheid voor een periode van 18 maanden te verlengen te rekenen vanaf de dag van deze Algemene Vergadering.

De voorzitter brengt in stemming het voorstel tot verlenging van de aanwijzing van de directie als het orgaan dat bevoegd is tot uitgifte van aandelen en tot het verlenen van rechten tot het nemen van aandelen als bedoeld in artikel 8 van de statuten van de vennootschap, voor een periode van 18 maanden, ingaand op 22 april 2010, voor alle – of een gedeelte van de – nog niet uitgegeven aandelen van het maatschappelijk kapitaal zoals dit luidt of te eniger tijd zal luiden.

Nadat de voorzitter vaststelt dat er geen vragen zijn brengt hij het voorstel in stemming. De voorzitter informeert de vergadering dat er totaal 289.921 schriftelijke tegenstemmen zijn ontvangen van Brown

Brothers Harriman en HSBC. Alle overige aandeelhouders stemmen voor, waardoor het voorstel is aangenomen.

11b. Verlenging bevoegdheid directie tot beperking of uitsluiting van het voorkeursrecht

Het tweede deel van dit onderwerp is de verlenging van de bevoegdheid van de directie tot beperking of uitsluiting van het voorkeursrecht. Aan de Algemene Vergadering wordt gevraagd de volgende bevoegdheid te verlenen: verlening van de aanwijzing van de directie als het orgaan dat bevoegd is te besluiten tot beperking of uitsluiting van het voorkeursrecht als bedoeld in artikel 9 van de statuten van de vennootschap voor dezelfde periode en het gelijke aantal aandelen als de emissiebevoegdheid.

Nadat de voorzitter vaststelt dat er geen vragen zijn brengt hij het voorstel in stemming. De voorzitter informeert de vergadering dat er totaal 289.921 schriftelijke tegenstemmen zijn ontvangen van Brown Brothers Harriman en HSBC. Alle overige aandeelhouders stemmen voor, waardoor het voorstel is aangenomen.

12. Machtiging van de directie tot inkoop eigen aandelen

Voor een beursgenoteerde onderneming is het praktisch om met een inkoopmachtiging kleinere pakketten aandelen te kunnen inkopen. Hierbij kan men bijvoorbeeld denken aan inkoop ten behoeve van personeelsopties. Een emissie zou in dat geval een onnodig zwaar middel zijn.

De voorzitter vraagt de volgende volmacht aan de Algemene Vergadering: machtiging van de directie - op grond van artikel 2:98 BW – om voor een periode van achttien maanden, ingaand op 22 april 2010, namens de vennootschap aandelen te verkrijgen, mits met goedkeuring van de raad van commissarissen. De bevoegdheid wordt gevraagd voor een totaal nominaal bedrag aan aandelen, ongeacht de soort, dat gelijk is aan niet meer dan 10% van het totale geplaatste kapitaal van de vennootschap per de datum van verkrijging. Deze verkrijging mag geschieden door alle mogelijke overeenkomsten, daaronder begrepen transacties ter beurze en onderhandse transacties. De prijs voor de gewone aandelen dient te zijn gelegen tussen enerzijds het bedrag gelijk aan de nominale waarde van de aandelen en anderzijds gelijk aan 110% van de beurskoers van de aandelen ter beurze van Amsterdam. Onder beurskoers ter beurze van Amsterdam zal worden verstaan het gemiddelde van de per elk van de 3 beursdagen voorafgaande aan de dag van de verkrijging vast te stellen slotkoersen genoteerd door Eurolist bij Euronext Amsterdam.

Nadat de voorzitter constateert dat er geen vragen zijn brengt hij het voorstel in stemming. De machtiging wordt door de Algemene Vergadering verleend met algemene stemmen.

13. Rondvraag

De voorzitter opent het punt rondvraag.

De heer Toeset vraagt zich af of de producten van Saab en Spyker als gevolg van de transactie naar elkaar toe zullen groeien en of het denkbaar is dat er iemand met een Zweedse achtergrond zal worden toegevoegd aan de directie of de raad van commissarissen.

De heer Muller geeft aan dat het Spyker product voor wat betreft het niet zichtbare gedeelte toe zal groeien naar Saab. Het gaat hier om het behalen van schaalvoordelen op het gebied van engineering, technologie en niet zichtbare onderdelen. Op het gebied van bijvoorbeeld marketing en branding zullen de beide merken niet naar elkaar toe groeien en er zullen geen Saab-Spykers gebouwd worden. Beide merken hebben hun eigen geschiedenis en oorsprong en daar zal aan vast gehouden worden bij de marketing en distributie van de producten.

Ten aanzien van de samenstelling van de raad van commissarissen is het de intentie om op zoek te gaan naar uitbreiding. De keuze voor een nieuwe commissaris is niet zozeer gericht op nationaliteit, maar meer op kennis van de automotive industrie. Indien dat een persoon uit Zweden wordt is dat meegenomen.

De heer Maas van de VEB vraagt zich af of Saab nog steeds overweegt om een kleine Saab te ontwikkelen en hoe de financiering daarvoor zal worden aangetrokken. Daarnaast vraagt de heer Maas of Saab ook zal deelnemen aan race activiteiten en autoshow's en hoe het staat met de financiering van de Spyker SSUV.

De heer Muller geeft aan dat de intentie nog steeds bestaat om een kleine Saab te bouwen, de zogenaamde Saab 92. Het is de verwachting dat er een goede markt is voor een kleine auto, aangezien dat hét groeisegment is van de automotive industrie. Er is al een aantal ontwerpen gemaakt voor de Saab 92. De ontwikkeling van een kleine Saab zal bij voorkeur door middel van een partnership gebeuren. De ontwikkeling van een dergelijk nieuw model kost normaal gesproken ongeveer \$ 500 tot \$ 600 miljoen. Indien Saab in staat zou zijn om een bestaand platform te gebruiken dan zullen de kosten ongeveer de helft daarvan bedragen. Aan de financiering van een kleine Saab moet nog worden gewerkt, maar Spyker heeft niet de intentie om dat te doen door middel van het uitgeven van aandelen.

Op de tweede vraag van de heer Maas antwoordt de heer Muller dat Saab wel zal deelnemen aan autoshow's en premium evenementen (zoals bijvoorbeeld Pebble Beach in de Verenigde Staten), maar niet aan race activiteiten. Hoewel Saab een rally-verleden heeft is het op dit moment niet de intentie om met Saab deel te nemen aan races. Voor wat betreft de SSUV geeft de heer Muller aan dat Spyker de ontwikkeling daarvan zal doorzetten en dat de kosten daarvan zijn opgenomen in het budget van 2010.

De heer Boon vraagt zich af of het mogelijk is om de fabriek in Trollhättan te bezoeken en of de aandeelhoudersvergadering daar in de toekomst gehouden zal worden. De heer Jonsson bevestigt dat dit mogelijk is. Daarnaast is er elk jaar in juli het zogenaamde Saab festival in Trollhättan wat de moeite waard is. De voorzitter geeft aan dat Saab in Trollhättan een zeer efficiënte productiefaciliteit heeft die zeker een bezoek waard is, maar dat de aandeelhoudersvergadering in principe in Zeewolde gehouden zal worden.

De heer Slingerland geeft aan bewondering te hebben voor de kennis van de heer Muller en zijn lef om een groter merk als Saab over te nemen. De heer Slingerland vraagt zich daarom af hoe de heer Muller aan zijn kennis van de *automotive* industrie komt. De heer Muller geeft aan dat hij sinds zijn jeugd een grote liefde voor auto's heeft. Daarnaast heeft hij veel kennis opgedaan sinds hij Spyker is begonnen in 2000 en heeft hij veel passie voor de industrie waardoor hij dag en nacht betrokken is bij zijn bedrijf.

De heer Dirkse vraagt zich af of Spyker onderzoek heeft gedaan naar Saab voordat zij besloot Saab te kopen.

De heer Muller antwoordt dat er uitgebreid onderzoek is gedaan. Spyker heeft daarbij gebruik gemaakt van de diensten van de consultant Booz & Company en de heer Schuyt, voorheen partner bij Booz & Company. Er is een complete business analyse gemaakt en de conclusie was dat het business plan van Saab solide was. Daarnaast heeft Spyker een juridisch onderzoek laten doen.

14. Sluiting

Nadat de voorzitter constateert dat er geen verdere vragen zijn sluit hij de vergadering om 16.40 uur en dankt hij iedereen voor de aanwezigheid.