

Vergaderjaar 2010–2011

32 519

Aanpassing van de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2009/12/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG L70)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 28 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel en kunnen ermee instemmen. De leden van de VVD-fractie hebben nog wel enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de PvdA-fractie hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de PVV-fractie wil een aantal zaken nadrukkelijk onder de aandacht van de regering brengen. De genoemde leden waarderen de doelstelling van een gelijk speelveld voor het vaststellen van luchthavengelden in de Europese Gemeenschap, maar constateren tegelijkertijd met verbazing dat de bepalingen in het voorstel van wet dit gelijke speelveld ondermijnen. Gesteld wordt dat het recht van een lidstaat om aanvullende regels te stellen, onverlet blijft. Er is zodoende slechts sprake van gezamenlijke minimumtarieven van Europese luchthavens, want het staat iedere lidstaat vrij om extra eisen te stellen die hogere tarieven tot gevolg hebben. Zo vallen ook de beveiligingskosten niet onder dit voorstel van wet, waardoor er sprake is van een separate beveiligingsheffing. De leden van de PVV-fractie vragen de regering op dit punt om opheldering: in hoeverre wordt de initiële doelstelling van dit voorstel van wet, namelijk het creëren van een gelijk speelveld, gehaald middels het invoeren van

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA) Gent, W. van (GL) Slob, A. (CU) Koopmans, G.P.J. (CDA) Aptroot, Ch.B. (VVD) Samsom, D.M. (PvdA) Jansen, P.F.C. (SP) Koppejan, A.J. (CDA) Graus, D.J.G. (PVV) Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD) Rouwe, S. de (CDA) Bashir, F. (SP) Mos, R. de (PVV) Tongeren, L. van (GL) Monasch, J.S. (PvdA) Sharpe, J.E.J.W. (PVV) Nieuwenhuizen, C. van (VVD) Dekken, T.R. van (PvdA) Dijkgraaf, E. (SGP) Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD) Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA) Peters, M. (GL) Vacature, CU () Vacature, CDA () Lodders, W.J.H. (VVD) Vermeij, R.A. (PvdA) Gerven, H.P.J. van (SP) Hijum, Y.J. van (CDA) Klaveren, J.J. van (PVV) Harbers, M.G.J. (VVD) Thieme, M.L. (PvdD) Uitslag, A.S. (CDA) Karabulut, S. (SP) Jong, L.W.E. de (PVV) Braakhuis, B.A.M. (GL) Plasterk, R.H.A. (PvdA) Agema, M. (PVV) Neppérus, H. (VVD) Jacobi, L. (PvdA) Staaij, C.G. van der (SGP) Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD) Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

genoemde bepalingen? De leden van de PVV-fractie spreken de vrees uit dat het voorliggende voorstel van wet opnieuw kan leiden tot een lastenverzwaring voor de passagiers door middel van de afwenteling van kosten door luchtvaartmaatschappijen op reizigers. De genoemde leden zijn van mening dat een dergelijke «verkapte vliegtaks» groeibeperkende gevolgen zal hebben. Deelt de regering die mening?

Concluderend stellen de leden van de PVV-fractie dat de verschillen tussen luchthaventarieven in lidstaten met dit voorstel van wet, in plaats van kleiner, alleen maar groter worden. Dit zou, gelet op de relatief hoge luchthaventarieven van de luchthaven Schiphol, nadelige gevolgen kunnen hebben voor de luchthaven Schiphol. De leden stellen dan ook voor om enkele onderdelen van het voorstel van wet te schrappen, alvorens de richtlijn te implementeren, zodat de groei van de Nederlandse luchtvaartsector niet wordt gehinderd en de Nederlandse reiziger niet wordt opgezadeld met duurdere vliegtickets.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering, net als zij, waarde hecht aan het behoud van de bestaande tariefsdifferentiatie tussen transfer- en lokaal opstappende passagiers.

Representatieve organisaties

De leden van de PvdA-fractie vragen of het waar is dat de «Board of Airline Representatives In the Netherlands» (hierna BARIN) voortaan wordt aangemerkt als «gebruiker» en «belanghebbende». Heeft dit tot gevolg dat, in geval van klachten over de tarieven van een luchthaven, BARIN de organisatie is die namens alle luchtvaartmaatschappijen deze klachten indient?

Tariefsdifferentiatie vanuit algemeen belang

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorliggende wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid om tarieven te differentiëren vanuit het oogpunt van het algemeen belang, waaronder bescherming van het milieu als ook behartiging van het belang van de mainport wordt verstaan. De leden van de VVD-fractie vinden dit een waardevolle toevoeging. De mogelijkheid tot differentiatie van tarieven, bijvoorbeeld naar transfer- of lokaal opstappende passagiers, achten de leden van de VVD-fractie van groot belang voor de Nederlandse luchthavens. Op die wijze kan de netwerkfunctie behouden blijven.

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering welke concrete consequenties het voorliggende voorstel van wet heeft voor de tarieven van Schiphol. Blijft bijvoorbeeld de huidige mogelijkheid, om de tarieven te differentiëren naar geluidshinder en/of andere milieukeurmerken, bestaan? De leden van de PvdA-fractie vragen tevens hoe dit voorstel van wet zich verhoudt tot de actuele discussie over lagere tarieven voor prijsvechters. Hoe dient, met het oog daarop, het nieuwe artikel 8.25ea te worden gezien? Immers, daar wordt gesproken over «diensten op maat» en «specifiek voor hen gereserveerde terminals». Worden hiermee de speciale luchthavenpieren voor prijsvechters bedoeld? Ook vragen de leden van PvdA-fractie op welke wijze beveiligingskosten in de toekomst in de tarieven worden opgenomen.

Voorts hebben de leden van de PvdA-fractie vragen over de op 27 oktober 2010 aangekondigde verlaging van tarieven voor gebruik van de luchthaven tijdens daluren. Wat zijn hiervan de consequenties? Wordt hiermee beoogd de geluidshinder te spreiden over de dag? Is er hierdoor per saldo sprake van een afname van de geluidshinder? Op welke wijze zou

invoering van een laag daltarief moeten leiden tot het in gebruik nemen van nieuwe vliegroutes?

Tot slot vragen de leden van de PvdA-fractie of de luchtvaartmaatschappijen reeds bezwaar hebben aangetekend tegen de nieuwe tarieven van de luchthaven Schiphol. Zo ja, wanneer ontstaat er naar verwachting definitief duidelijkheid over de tarieven van de luchthaven Schiphol per 1 april 2011?

De leden van de PVV-fractie constateren dat de regering met dit voorstel van wet, dat voorziet in de mogelijkheid om tarieven te differentiëren naar transfer- en lokaal opstappende passagiers, de netwerkpositie van Schiphol veilig stelt. De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat dit een goede zaak is. Echter, de genoemde leden constateren dat de luchthaven Schiphol in de praktijk teveel vrijheid krijgt bij het bepalen van de tarieven en dat de luchthaven Schiphol thans exact het tegenovergestelde doet van wat de regering beoogt: namelijk de transfertarieven verhogen en de tarieven voor lokaal opstappende passagiers verlagen. Wat is de mening van de regering over deze kwestie en welke maatregelen kan de regering treffen om effectuering van het voornemen van de luchthaven Schiphol te voorkomen?

Met betrekking tot artikel 1B van het voorstel van wet constateren de leden van de PVV-fractie een ommissie, dat tot gevolg heeft dat het non-discriminatie beginsel eenvoudig terzijde kan worden geschoven. In dit artikel staat namelijk dat de luchthavengelden kunnen worden gedifferentieerd vanuit een oogpunt van algemeen belang. Hieronder worden milieuaangelegenheden verstaan, alsmede de behartiging van het belang van de mainport. Vrij vertaald betekent dit dat de luchthaven Schiphol in principe nog steeds vrij is om zijn eigen luchthaventarieven vast te stellen. Onder de noemer van het milieu kunnen derhalve tarieven worden verhoogd en afspraken op dit vlak, die zijn gemaakt aan de Alderstafels, terzijde worden geschoven. Het kan en mag niet zo zijn dat de luchthaven Schiphol zijn eigen koers vaart als het gaat om milieumaatregelen en het belang van de mainport. Het is immers te allen tijde aan de regering om hierin de koers te bepalen. De leden van de PVV-fractie vragen de regering dan ook artikel 1B van het voorstel van wet te schrappen.

Luchthavennetwerken respectievelijk verkeerverdeling tussen luchthavens

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering in hoeverre dit voorstel van wet de aanwijzing van een luchthavennetwerk bemoeilijkt. De genoemde leden vragen voorts of het waar is dat een dergelijke aanwijzing het uitplaatsen van vliegbewegingen van luchthaven Schiphol naar de luchthavens van Eindhoven en Lelystad vergemakkelijkt. Op welke termijn kan een luchthavennetwerk eventueel worden aangewezen?

De leden van de PVV-fractie vrezen forse prijsstijgingen als gevolg van artikel 1C van het voorstel van wet, dat regelt dat er een gemeenschappelijk systeem van luchthavengelden kan worden toegepast op de luchthavens die onderdeel vormen van een luchthavennetwerk. Dit houdt in dat, zodra de voornemens uit de Luchtvaartnota worden geëffectueerd, regionale luchthavens als Eindhoven, Rotterdam-Den Haag en Lelystad onder het luchthavennetwerk van Schiphol zullen vallen. Indien de tarieven van deze overige burgerluchthavens gelijkgesteld worden aan de tarieven van Schiphol, verslechtert de concurrentiepositie van deze luchthavens aanzienlijk. Door de relatief lage luchthavengelden hebben deze regionale luchthavens immers bestaansrecht en zijn zij in staat prijsvechters in de luchtvaart aan te trekken. Een verhoging van de tarieven voor de regionale luchthavens zal er toe leiden dat deze

prijzvechters elders zullen opereren, wat zowel een enorm verlies is voor de Nederlandse economie als een beperking van de mogelijkheden van de Nederlandse reiziger. De leden van de PVV-fractie vragen de regering dan ook of zij deze redenering onderschrijven en zo ja, of de regering de mening deelt dat artikel 1C een nadelig effect heeft en als zodanig beter geschrapt zou kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie de regering wat de gevolgen zijn, zowel positief als negatief, van de aanwijzing van een luchthavennetwerk als bedoeld in het voorstel van wet. Staat een dergelijke aanwijzing maatwerk niet juist in de weg? Is het waar dat, indien een grote mainport als Schiphol en een kleine opkomende luchthaven als Lelystad binnen één netwerk worden opgenomen, dit nadelige gevolgen kan hebben voor de kleine luchthaven? Brengt het opnemen van kleinere luchthavens in een luchthavennetwerk ook kosten met zich mee voor de betreffende kleinere luchthavens? Tot slot vragen de leden van de CDA-fractie op welke wijze wordt geborgd dat de inspraak van de «General Aviation» van de luchthaven Lelystad net zo zwaar weegt in de consultatie als de inspraak van de grote luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Schiphol?

Overige burgerluchthavens

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering nader toe te lichten om welke reden in de Memorie van Toelichting wordt gesteld dat de eisen van de richtlijn niet alleen van toepassing zijn op Schiphol, maar ook op de overige burgerluchthavens. Zij constateren namelijk dat dit voorstel van wet alleen betrekking heeft op de luchthaven Schiphol. Zullen de burgerluchthavens van Eindhoven, Lelystad en Rotterdam-Den Haag, als onderdeel van de Schiphol Group, ook onder de reikwijdte van de richtlijn vallen?

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre het huidige voorstel van wet verder gaat dan de Europese richtlijn voorschrijft. Ook vragen deze leden aan de regering of de richtlijn mogelijkheden biedt voor versoepeling van de bestaande nationale wet- en regelgeving op dit gebied. Zo ja, acht de regering het wenselijk om zulke ruimte te benutten?

Administratieve lasten en nalevingskosten

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de Memorie van Toelichting wordt vermeld dat op dit moment geen aanwijzing van een luchthavennetwerk of een verkeersverdeling tussen luchthavens is voorzien. Derhalve zijn eventuele, uit een dergelijke aanwijzing voortvloeiende, administratieve lasten en nalevingskosten niet berekend. De genoemde leden constateren tegelijkertijd dat de adviezen van de diverse Alderstafels wel voorzien in aanwijzing van een luchthavennetwerk dan wel verkeersverdeling tussen luchthavens. Welke administratieve lasten en nalevingskosten zijn er in dit kader te verwachten voor Schiphol en de overige burgerluchthavens?

Artikel F

De leden van de VVD-fractie vragen, gelet op de uitbreiding van het toezicht door de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna NMA), wat de consequenties zijn van dit voorstel van wet voor de Raad van Bestuur van de NMA.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke punten de huidige procedure voor vaststelling van tarieven verandert door het voorliggende voorstel van wet.

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat het een goede zaak is dat luchtvaartmaatschappijen vóór vaststelling van de tarieven bezwaar kunnen aantekenen tegen aangekondigde tariefswijzigingen. Hierdoor wordt voorkomen dat passagiers en luchtvaartmaatschappijen aan de grillen van de luchthavendirectie zijn overgeleverd. De leden van de PVV-fractie constateren dat dit voorstel van wet de NMA de mogelijkheid biedt om, nadat luchthavengebruikers bezwaar hebben aangetekend tegen voorgenomen tariefswijzigingen, een onderzoek in te stellen naar de tariefswijzigingen en de tariefswijzigingen gedurende de onderzoeksperiode aan te houden. De leden van de PVV-fractie stellen in het licht van de actuele discussie omtrent de tarieven voor transferpassagiers van de luchthaven Schiphol vast dat, indien artikel 1F reeds van kracht zou zijn, de discussie nooit zo hoog had kunnen oplopen. In dat geval hadden de luchtvaartmaatschappijen op voorhand hun bezwaren bij de NMA kenbaar kunnen maken waardoor de tariefswijzigingen zouden kunnen worden aangehouden. Deelt de regering deze redenering?

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel