

Vergaderjaar 2017–2018

34 802

Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met 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 L 70) voor overige luchthavens

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 9 november 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, 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 vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van voorliggend wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met 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 L 70) voor overige luchthavens (hierna: het wetsvoorstel). Zij hebben daarover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover nog een enkele vraag.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog enkele vragen.

Implementatiewetgeving

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting dat Eindhoven Airport binnenkort zal uitgroeien naar de gestelde norm van 5 miljoen passagiersbewegingen. Wanneer valt die overschrijding te verwachten?

De leden van de VVD-fractie vragen of de richtlijn nr. 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PbEG L70) (hierna: de richtlijn luchthavengelden) ook echt bijdraagt aan een gelijk speelveld. Hoe is de situatie op

luchthavens in België en Duitsland als het gaat om luchthavengelden in verhouding tot Nederland?

De leden van de D66-fractie lezen in de memorie van toelichting van het wetsvoorstel dat luchthaven Eindhoven binnen afzienbare tijd de grens van 5 miljoen passagiers per jaar zal overschrijden. Kan de regering toelichten welke effecten het wetsvoorstel zal hebben op onder andere de concurrentiepositie van luchthaven Eindhoven in vergelijking tot naburige luchthavens als het wetsvoorstel door de overschrijding van de grens van 5 miljoen passagiers van toepassing wordt voor het vaststellen van luchthavengelden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen enigszins tot hun verbazing dat volgens het wetsvoorstel de tarieven voor overige luchthavens die de grens van 5 miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden conform vervallen bepalingen moeten worden vastgesteld. Kan de regering deze onduidelijkheid wegnemen door toe te lichten waarom voor het vaststellen van de tarieven geen aanvullende titel is opgenomen in het wetsvoorstel?

Financiële gevolgen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de financiële gevolgen van het wetsvoorstel duidelijk zijn beschreven, maar vragen nog wel om hoeveel fte het hier gaat.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de concrete (financiële) gevolgen zijn van het wetsvoorstel voor de verschillende luchthavens. Zij zien daarbij graag een uitsplitsing van zowel de gevolgen voor de luchthavengelden en -tarieven als de administratieve kosten. Tevens vernemen deze leden graag of, indien er financiële gevolgen zijn voor de luchthavens, deze doorwerken in de prijzen van vliegtickets.

Tarieven differentiatie

De leden van de D66-fractie lezen dat het, op grond van het wetsvoorstel artikel 8.40c, derde lid, voor de exploitant van een overige luchthaven en de burgerexploitant op een militaire luchthaven die de grens van 5 miljoen passagiersbewegingen per jaar overschrijden mogelijk wordt om tarieven te differentiëren uit het oogpunt van het algemeen belang, met inbegrip van de bescherming van het milieu. Kan de regering nader toelichten welke andere vormen van differentiatie mogelijk zijn binnen het wettelijke kader? Acht de regering het differentiëren van tarieven voor luchthavens anders dan Schiphol überhaupt wenselijk? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verwacht de regering dat dit vorm zal krijgen en op welke termijn?

Kan de regering toelichten in hoeverre al van deze differentiatiemogelijkheid gebruikt wordt gemaakt op luchthaven Schiphol conform het artikel met soortgelijke strekking, artikel 8.25dc, tweede lid, ter bescherming van het milieu? Indien al van deze mogelijkheid wordt gebruikgemaakt, wat zijn de ervaringen hiermee en wat zijn de effecten hiervan ter bescherming van het milieu? Zijn er nog andere vormen van differentiatie die op Schiphol worden toegepast?

Kan de regering aangeven welke vormen van differentiatie, al dan niet ter bescherming van het milieu, er in de ons omringende landen en op de directe concurrenten van Schiphol als hubluchthaven buiten die landen (Parijs, Madrid, Milaan en Londen) reeds worden toegepast? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de ervaringen daarmee en wat zijn de effecten daarvan?

Beveiligingsactiviteiten berekenen in luchthavengelden

De leden van de D66-fractie constateren dat artikel 8.25d, vijfde lid, van het oude recht expliciet vermeldde dat tarieven voor de beveiligingsactiviteiten kostengeoriënteerd moeten zijn. In het wetsvoorstel en in het bijzonder in artikel 8.40c staat geen expliciete vermelding voor tarieven met betrekking tot beveiligingsactiviteiten. Kan de regering toelichten waarom kostengeoriënteerde tarieven voor beveiligingsactiviteiten niet zijn ingebracht in het wetsvoorstel? Is het volgens de regering wenselijk dat het voor overige luchthavens die de grens van 5 miljoen passagiersbewegingen overschrijden mogelijk blijft om beveiligingsactiviteiten door te berekenen in de luchthavengelden? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

De fungerend voorzitter van de commissie,
R. Dijkstra

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman