

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake het Ontwerpbesluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (Kamerstuk 34 197, nr. 12).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inhoudsopgave	blz.
I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inleiding	2
Algemeen	2
Aanleiding	3
Gevolgen	3
Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaart-activiteiten aan luchtvaartactiviteiten	3
Advisering en consultatie	4
De berekening van het geprognoseerde rendement	4

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Ontwerpbesluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (hierna: het ontwerpbesluit). Zij vinden het van groot belang dat de exploitant van Schiphol als bedrijf de ruimte wordt gelaten om zijn bedrijf uit te oefenen zonder dat alles door de aandeelhouder dichtgeregeld is. Voornoemde leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij zijn verheugd dat nieuwe afspraken tussen de exploitant van de luchthaven en haar gebruikers geformaliseerd worden, maar hebben daarbij nog wel een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit en hebben daarover enkele vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie achten het van groot belang dat de exploitant van Schiphol ondanks de gedetailleerde regelgeving in het ontwerpbesluit ruimte houdt om in te spelen op onverwachte beleidswijzigingen of actualiteiten. Graag zien deze leden nader toegelicht welke mogelijkheden hiervoor in het ontwerpbesluit zijn voorzien.

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 34 197, nr. 2) (hierna: Wijziging van de Wet luchtvaart) een veegbepaling voor het niet hoeven uitkeren van een verplichte afdracht door de exploitant van Schiphol via de zinsnede «andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen». Is deze zinsnede nader afgebakend in het ontwerpbesluit? Zo ja, hoe?

De leden van de VVD-fractie krijgen graag een nadere toelichting op de wijze waarop er zorg voor wordt gedragen dat de regeldruk die uit het ontwerpbesluit voortvloeit zo minimaal mogelijk wordt gehouden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het ontwerpbesluit volgt op het recent behandelde wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart, dat door beide Kamers is aangenomen. Zij menen dat een juist en eenduidig gebruik van de term «netwerkkwaliteit» belangrijk is. Graag vernemen zij hoe gewaarborgd is dat die term juist en op een voor alle partijen acceptabele wijze wordt toegepast.

Aanleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben enkele opmerkingen over de efficiencyprikkel die dit ontwerpbesluit beoogt. Deze leden hechten veel waarde aan een efficiënte organisatie op de luchthaven en uiten zodoende hun zorgen over deze prikkel. Wanneer er een overschrijding van meer dan 5% is, mogen deze kosten door de luchthaven immers worden doorberekend aan haar gebruikers. Deze leden zien tegelijkertijd dat KLM in de consultaties vraagt om dit percentage te verlagen. Deze leden vragen daarom om een argumentatie voor de keuze van een overschrijding van deze 5%. Waarom is er niet gekozen voor een ander percentage?

Gevolgen

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de tariefberekeningen op de luchthaven middels dit ontwerpbesluit zullen veranderen. De Staatssecretaris gaat in de nota van toelichting uitgebreid in op de gevolgen voor de Nederlandse Staat, de exploitant van de luchthaven en de gebruikers van de luchthaven. Deze leden missen in deze overwegingen echter de eindgebruikers van de luchthaven, namelijk de consument. Genoemde leden zien het als onwenselijk dat consumenten het kind van de rekening zouden zijn van het nieuwe besluit. Daarom willen deze leden graag weten welke gevolgen deze wijziging voor de consumenten heeft en in hoeverre de Staatssecretaris deze gevolgen heeft meegewogen in haar afweging om tot dit ontwerpbesluit te komen.

De leden van de PvdA-fractie constateren op basis van pagina 31 van de nota van toelichting dat de exploitant van de luchthaven op grond van de oude systematiek al diverse malen een financiële bijdrage heeft verstrekt. Uit de nota van toelichting is niet duidelijk op te maken waaraan deze vrijwillige financiële bijdrage is verstrekt. Daar zouden deze leden graag een reactie op willen. Gezien de opkomende concurrentie voor Schiphol en de spanningen die de luchthaven kent met haar omgeving vragen de leden van de PvdA-fractie waarom dit is gebeurd. Mogelijke winsten van Schiphol zouden naar hun mening beter geïnvesteerd kunnen worden in de concurrentiepositie van Schiphol of in het verminderen van de geluids- en milieuoverlast. Daarom willen deze leden graag weten hoe vaak er een dergelijke vrijwillige financiële bijdrage is gedaan vanuit de luchthaven en welke bedragen hiermee zijn gemoeid. Deze leden zouden daarbij graag zien hoe deze vrijwillige bijdrage zich verhoudt tot de andere dividenduitkeringen van de luchthaven aan de rijksoverheid. Ook willen deze leden weten waarom de luchthaven ervoor heeft gekozen om tot een vrijwillige verstrekking van een bijdrage over te gaan.

Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten

De leden van de CDA-fractie zien dat de bepaling met betrekking tot de opschorting van de verplichte bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten, is geschrapt. Hoe moet de zinsnede «indien uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden leiden tot de vaststelling van nieuwe tarieven en voorwaarden voor de resterende tariefperiode, wordt geen verplichte bijdrage in aanmerking genomen» dan begrepen worden? Deze leden vernemen graag of Schiphol onder het huidige besluit beslissingen mag nemen over de zogenaamde verplichte bijdrage. Indien dat het geval is, onder welke voorwaarden dient dat te geschieden? Bovendien vernemen deze leden graag of zich de situatie kan voordoen dat vliegtuigmaatschappijen voor de overschrijding van kosten door Schiphol moeten betalen. De leden van de CDA-fractie vragen welk effect

de voorwaarden hebben voor de verplichte bijdrage in de praktijk, zodat de kosten op de luchthaven in de praktijk laag blijven. Deze leden zien graag uitgebreid toegelicht hoe de omvang van de zogenaamde «verplichte bijdrage» (artikel 32) zal worden bepaald.

Advisering en consultatie

De leden van de VVD-fractie lezen in het ontwerpbesluit dat de Minister van Infrastructuur en Milieu geen invloed heeft op de totstandkoming van tarieven en voorwaarden. Is er verder in het ontwerpbesluit ook geen sprake van een toegenomen rol van de Minister, waardoor er ook een grotere kans ontstaat dat zij er politiek op aangesproken kan worden?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat nagenoeg alle door de Autoriteit Consument & Markt (ACM) gewenste verduidelijkingen zijn overgenomen in het ontwerpbesluit. Welke gewenste verduidelijkingen zijn niet overgenomen en welke consequenties voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid worden hierdoor verwacht?

De berekening van het geprognosticeerde rendement

De leden van de PvdA-fractie danken de Staatssecretaris voor de uiteenzetting van de berekening van de tarieven op Schiphol. Deze formules geven echter nog geen duidelijkheid over de verplichte bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten. Graag zouden deze leden vernemen hoe hoog deze verplichte bijdrage voor niet-luchtvaartactiviteiten is en waar deze op wordt gebaseerd. In de huidige formules is dat niet terug te zien. Ook zouden deze leden graag een rekenvoorbeeld zien van de verdeling van de geprognosticeerde opbrengsten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten om een oordeel te kunnen vormen over de verhouding tussen deze opbrengsten. Daarnaast zouden de leden van de PvdA-fractie het op prijs stellen als er jaarlijks een overzicht komt met daarin de verhouding tussen de inkomsten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.

Een laatste punt dat de leden van de PvdA-fractie willen opmerken beslaat de relatie tussen de tarifiering op de luchthaven en haar selectiviteitsbeleid. Luchthaven Schiphol is immers gericht op haar transferpassagiers, en wil haar vakantievluchten afstoten naar Eindhoven en Lelystad, zo valt te lezen in de Actieagenda Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 224). Welke differentiaties kan de exploitant van de luchthaven, die bij de luchthavens van Schiphol, Lelystad en Eindhoven dezelfde is, aanbrengen in zijn tarifiering tussen de verschillende luchthavens? En in hoeverre zal de Staatssecretaris dit selectiviteitsbeleid stimuleren door een mogelijke differentiatie aan te brengen in de beveiligingskosten tussen de verschillende luchthavens?