

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

30

Vragen van de leden **Visser** en **De Vries** (beiden VVD) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *fraude op Schiphol* (ingezonden 30 augustus 2017).

Antwoord van Minister **Dijsselbloem** (Financiën) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 22 september 2017).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het NRC-artikel «Jij een klus op Schiphol, ik een nieuwe dakkapel» van 26 augustus 2017 (hierna NRC-artikel)?¹

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Herkent u zich in de stelling in het NRC-artikel dat de in het artikel genoemde fraudezaak geen incident is, maar het bijproduct van een informele bedrijfs-cultuur waar «voor-wat-hoort-wat» geldt, een ondoorzichtige administratie en tal van bouw- en onderhoudsproblemen die veelal hun oorsprong vinden bij de afdeling Schiphol Real Estate? Zo nee, waarom niet? Kunt u dit nader onderbouwen? Zo ja, welke stappen heeft u genomen of gaat u nemen om deze problemen aan te pakken om herhaling in de toekomst te voorkomen?

Antwoord 2

Schiphol is primair verantwoordelijk voor de eigen bedrijfsvoering en het integriteitsbeleid. Schiphol kent de risico's van integriteitincidenten en voert een actief integriteitsbeleid. Als er een mogelijk incident wordt gemeld, wordt dit door Schiphol onderzocht. Dat is ook bij de in het NRC-artikel aangehaalde fraude-incident het geval geweest. Naar aanleiding van dit incident heeft Schiphol, naast het fraudeonderzoek, ook extern onderzoek laten verrichten naar hoe de risico's op fraude en andere integriteitsrisico's bij Schiphol Real Estate verminderd kunnen worden. Uit dit onderzoek bleek onder meer dat het fraude-incident moeilijk voorkomen had kunnen worden. Wel zijn er aanbevelingen gedaan om zowel «hard controls» en «soft controls» te verbeteren ten einde de risico's op toekomstige fraudes te verminderen.

¹ <https://www.nrc.nl/nieuws/2017/08/25/jij-een-klus-op-schiphol-ik-een-nieuwe-dakkapel-12676156-a1571172>

Schiphol heeft de staat als aandeelhouder in het derde kwartaal van 2016 over dit fraudegeval geïnformeerd en over het feit dat Schiphol hier aangifte van had gedaan. Het FIOD-onderzoek naar dit incident is op dit moment in volle gang.

Schiphol rapporteert de grotere zaken waarbij aangifte wordt gedaan altijd in haar jaarverslag. Dat waren er twee in de afgelopen vijf jaar. Daarnaast worden er arbeidsrechtelijke sancties opgelegd in het geval van integriteitsschendingen, zoals bijvoorbeeld ontslag bij grote zaken en berisping of schorsing bij kleinere vergrijpen.

In 2014 is er intern een nieuw integriteitsprogramma gestart en zijn de regels voor integriteit aangescherpt. De gedragscodes zijn opnieuw vastgesteld en zowel intern als extern met haar leveranciers gecommuniceerd. Schiphol geeft aan hier aandacht aan te blijven schenken en dit zeer serieus te nemen. Schiphol hanteert een zero tolerance-beleid en zet in op preventie van en sanctie bij integriteitsschendingen. Er is onder andere een e-learningprogramma opgezet. Voorts is een dilemmaspel ontwikkeld om discussie in teams over dit onderwerp los te maken. Ik onderschrijf de aanpak van Schiphol.

Vraag 3, 4 en 7

Welke afspraken zijn er gemaakt met de Schiphol Group over beheersing van de «asset»kosten, aangezien ruim 50% van de kosten van de luchthavenactiviteiten direct gerelateerd is aan de infrastructuur (de «assets») van Amsterdam Airport Schiphol?² Kunt u deze afspraken ook doorvertalen naar het forse voorgenomen investeringsprogramma (onder andere de nieuwe pier), voor de komende jaren van Schiphol? Welke garanties heeft u dat deze werkzaamheden doelmatig en doeltreffend zullen worden uitgevoerd?

Deelt u de conclusie uit het KPMG-rapport uit 2013 dat Schiphol de bouwkosten slecht onder controle heeft en verbouwingen vaak duurder uitvallen dan gemiddeld? Zo nee, kunt u dat nader onderbouwen? Kunt u zich hierbij de eerdere berichtgeving uit de Telegraaf van 8 mei 2017 «Schiphol verkwest miljoenen in de bouw» herinneren?³ Welke maatregelen zijn sindsdien genomen? Tot welke resultaten heeft het programma AssetWise concreet geleid?

Hoe verhoudt de kritiek uit het NRC-artikel zich tot de uitkomsten van het onderzoek naar het investerings- en aanbestedingsproces, waar Schiphol opdracht toe heeft gegeven, waar u in uw brief van 1 juni 2015 aan de Kamer aan refereert?⁴

Antwoord 3, 4 en 7

De staat bevraagt met regelmaat de directie en raad van commissarissen van Schiphol, net als andere staatsdeelnemingen, actief over onder meer het kostenniveau en de efficiëntie van de bedrijfsvoering, zowel in het kader van de reguliere bedrijfsvoering als ook bij het beoordelen van investeringsvoorstellen.

In dat kader heeft Schiphol reeds langer geleden de aandeelhouders bericht dat uit observaties blijkt dat er ruimte is voor verbetering op het gebied van asset- en contractmanagement. Vervolgens heeft Schiphol onafhankelijk onderzoek laten doen naar haar investerings- en aanbestedingsproces. Dit onderzoek van KPMG heeft bevestigd dat Schiphol marktconform inkoop, maar gegeven de vaak bijzondere omstandigheden waaronder verbouw en nieuwbouw op de luchthaven plaatsvindt en de bijzondere vereisten ten aanzien van veiligheid, liggen prijzen hoger dan bij een gemiddeld (bouw-)project. Schiphol is in 2013 gestart met het programma Asset Wise!, waar ook naar verwezen wordt in de kamerbrief van 1 juni 2015. Dit programma heeft ertoe geleid dat de aandacht voor kostenoptimalisatie verder is aangescherpt en noodzakelijke organisatieverbeteringen zijn ingevoerd. Zo wordt bij investeringsbeslissingen meer aandacht geschonken aan de kosten over de gehele levensduur van de investering («Total Cost of Ownership») en is de regie op contracten met aannemers (main contractors) verbeterd. In het kader van dit programma heeft Schiphol ook de aanwezige kennis op het vlak

² Kamerstuk 28 165, nr. 194

³ <http://m.telegraaf.nl/binnenland/article/24018050/schiphol-verkwest-miljoenen-in-bouw>

⁴ Kamerstuk 28 165, nr. 194

van kostenexpertise gebundeld en versterkt door de oprichting van het Cost Expertise Center (CEC). Uiteraard blijft er altijd ruimte voor verdere professionalisering en kwaliteit van de organisatie en de staat als aandeelhouder blijft hier, net als bij de andere staatsdeelnemingen, aandacht voor vragen. Tot slot biedt de herziene regelgeving met betrekking tot de tariefregulering van de luchthaven Schiphol een prikkel voor Schiphol om investeringen binnen budget uit te voeren. Deze regelgeving, die per 1 juli 2017 in werking is getreden, bevat onder meer een efficiencyprikkel. Deze prikkel houdt onder andere in dat eventuele overschrijdingen van (grote) investeringen tijdelijk ten laste van Schiphol komen en daarmee voor een bepaalde periode niet worden doorbelast in de luchthaventarieven. Hiermee heeft de overheid Schiphol een prikkel gegeven werkzaamheden doelmatig en doeltreffend uit te voeren.

Vraag 5

Herkent u zich in de kritiek in het NRC-artikel dat de meerjarenonderhoudsbegroting een rommeltje is en te weinig technische kennis aanwezig is bij Schiphol Real Estate? Zo ja, welke maatregelen heeft u genomen en welke stappen gaat u nemen om deze problemen aan te pakken om herhaling in de toekomst te voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Sinds 2011 worden alle gebouwen van Schiphol Real Estate (SRE) minimaal één keer per jaar geïnspecteerd conform de in de markt algemeen geaccepteerde norm voor de conditiemeting van de technische staat van een gebouw (NEN2767) door zowel een gecertificeerde inspecteur van de technisch beheerder alsmede de door SRE ingeschakelde bouwbedrijven. De meerjaren onderhoudsbegroting wordt daarmee op objectieve en professionele wijze per object vastgesteld en dient voor Schiphol Real Estate onder meer als basis voor het jaarlijks uit te voeren planmatig onderhoud aan de gebouwenportefeuille. Schiphol geeft aan over voldoende technische kennis te beschikken zowel via eigen medewerkers als via externe inhuur. Het proces dat Schiphol voert verschilt niet wezenlijk met andere vastgoedondernemingen.

Vraag 6 en 8

Herkent u zich in de kritiek in het NRC-artikel dat de kwaliteit van de bouwwerken op Schiphol te wensen over laat? Zo nee, waarom niet? Is het waar dat de luchthaven er de afgelopen jaren achter gekomen is dat diverse gebouwen serieuze gebreken vertonen, zoals het recente voorbeeld van het Hilton hotel? Is het waar dat in sommige panden huurders ingetrokken zijn, voordat aan alle eisen was voldaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de omvang hiervan en wat vindt u hiervan?

Antwoord 6 en 8

Voor het benodigde dagelijks onderhoud, preventief onderhoud en de verplichte keuringen zijn door Schiphol Real Estate onderhoudscontracten met bouwbedrijven afgesloten. De minimale conditiescore volgens de gehanteerde norm (NEN2767) is daarin als prestatie eis vastgelegd voor alle bouw- en installatiedelen waarvoor Schiphol Real Estate binnen de gebouwen verantwoordelijk is. De conditiescores en het uitgevoerde preventief onderhoud worden periodiek gecontroleerd door een gecertificeerde inspecteur van een extern gecontracteerde technisch beheerder. Wanneer zaken niet naar tevredenheid worden opgeleverd dan wordt hier via duidelijke afspraken actie op genomen.

Schiphol heeft bericht dat er geen andere gebouwen dan het Hilton gebouw zijn met gebreken van een dergelijke omvang. Daarbij geeft Schiphol aan dat een externe expert heeft bevestigd dat de brandveiligheid van het Hilton gebouw te allen tijde gewaarborgd was en de veiligheid van gasten en werknemers nooit in geding is geweest. Er is vanzelfsprekend wel sprake van gebruikelijk onderhoud aan gebouwen als gevolg van veroudering en normaal gebruik. Schiphol geeft aan dat er geen huurders in panden zijn getrokken die niet aan de veiligheidseisen voldoen.

Vraag 9

Herkent u zich in het geschetste beeld, door onder andere diverse aanschrijvingen en lasten onder dwangsom van de brandweer en de gemeente Haarlemmermeer, dat er tenminste vragen te stellen zijn over de technische problemen van de Schiphol-panden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hebben hierover inmiddels gesprekken met Schiphol plaatsgevonden? Zijn hierbij de technische problemen en brandveiligheid aan de orde gekomen en welke afspraken zijn hierover gemaakt?

Antwoord 9

Het uitgangspunt is uiteraard dat de objecten in eigendom van Schiphol voldoen aan wet- en regelgeving, ook op het gebied van brandveiligheid. Daarnaast hanteert Schiphol voor sommige gebouwen een hoger veiligheidsniveau dan wettelijk vereist in verband met het waarborgen van de continuïteit van het luchthavenproces. Schiphol controleert regelmatig of het gebruik en de inrichting van het vastgoed in lijn is met het beoogde veiligheidsniveau en niet strijdig is met wet- en regelgeving. Indien uit deze inspecties blijkt dat er gebreken zijn worden deze in nauw overleg met het bevoegd gezag verholpen.

Het bevoegd gezag voert tevens inspecties uit om de brandveiligheid te borgen. Indien tijdens deze inspecties onverhoopt blijkt dat eventuele gebreken niet (tijdig) zijn verholpen of dat het gebruik in strijd is met een vergunning ontvangt Schiphol en/of de huurder een formele aanschrijving. Als gevolg van wijzigingen in wet- en regelgeving, veroudering van het vastgoed en wijzigingen in inrichting en/of gebruik door huurders krijgt Schiphol en/of haar huurders nu en dan aanschrijvingen vanuit het bevoegd gezag. Op basis van een dergelijke aanschrijving treedt Schiphol en/of de huurder in overleg met het bevoegd gezag om tot een oplossing te komen binnen een gestelde termijn.

Vraag 10

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het algemeen overleg Luchtvaart op 13 september 2017?

Antwoord 10

Het is helaas niet gelukt om de antwoorden voor het algemeen overleg Luchtvaart naar de Kamer te sturen.