

Vergaderjaar 2004–2005

28 074

Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol

Nr. 11

NADER VERSLAG

Vastgesteld 5 januari 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft in de tweede nota van wijziging dd. 14 oktober 2004 aanleiding gevonden tot het uitbrengen van een nader verslag.

Onder het voorbehoud dat de regering de in dit nader verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Doelstelling van het wijzigingsvoorstel

De leden van de **CDA-fractie** hebben kennis genomen van het voorstel van wet betreffende de exploitatie van de luchthaven Schiphol. De leden van deze fractie delen de mening van de regering dat Schiphol vitaal is voor onze nationale (vervoers)economie; voor Schiphol is in Nederland immers geen enkel alternatief en het is daarmee een cruciale infrastructuur. Het behoud van de mainportfunctie is dan ook in de ogen van de CDA-fractie van het grootste belang. Daarnaast heeft de exploitatie Schiphol negatieve effecten op de leefomgeving van een groot gebied van de randstad. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat door de regering onvoldoende onderbouwd is waarom er op dit moment overgegaan zou moeten worden tot privatisering, gevolgd door een beursgang. Temeer daar de Raad voor Verkeer en Waterstaat in de door het kabinet gevraagde second opinion bij het kabinetsvoornemen tot privatisering «Behoud de meerderheid» aangeeft dat juist de bescherming van het mainportbelang in zijn ogen niet effectief mogelijk is via wet- en regelgeving. Daarom dient volgens de Raad de overheid ten minste een belang van 51% in Schiphol te behouden. Los van de overweging wat de voordelen van een beursgenoteerde onderneming zouden kunnen zijn, is de CDA-fractie geïnteresseerd van de regering te vernemen waarom deze beursgang nu zou moeten plaatsvinden. Momenteel wordt er door de regering gewerkt aan een mainportstudie en zal volgend jaar de Luchtvaartwet geëvalueerd worden. Is het in de ogen van de regering niet het overwegen waard om eerst de regulering van toepassing te verklaren, te beoordelen hoe dit systeem in de praktijk werkt, waar noodzakelijk het reguleringskader aan te passen en ten slotte aan de hand van de notitie

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

«Mainport» en de resultaten van de evaluatie en herijking te beoordelen of de vervreemding van aandelen opportuun is?

Kan de regering aangeven hoe beoordeeld zal worden wanneer er sprake is van een financieel opportuun moment? Is de regering voornemens de Kamer vooraf te informeren over de beoogde opbrengst?

Is de regering voornemens om in de wet te omschrijven wat zij onder het begrip «Mainport» verstaat? En bij welke instantie komt de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van die mainport te liggen? De overheid, de directie van Schiphol, of beide? En als, gelet op de achterliggende gedachte van de overheid met betrekking tot de beursgang, dat de directie van Schiphol zal zijn – heeft de regering van die directie inzicht gekregen hoe zij – de directie – invulling wil geven aan die verantwoordelijkheid? En indien de directie van Schiphol die verantwoordelijkheid moet dragen, hoe verhoudt die zich tot de verantwoordelijkheid van de regering richting Brussel/derde landen (bilaterale overeenkomsten)/Air France-KLM (zie de commitments die de regering in 2003 jegens deze alliantie heeft gemaakt)?

Kan de regering aangeven welke mogelijkheden Schiphol zou krijgen wanneer het geprivatiseerd zou worden volgens het thans voorliggende voorstel? Wat zouden de voordelen van deze mogelijkheden in de ogen van de regering kunnen zijn ten opzichte van de huidige situatie en ziet de regering ook nadelen? Zo ja, welke zijn dat? Kan de regering in haar beantwoording onderscheid maken tussen een privatisering gevolgd door een beursgang en een privatisering zonder beursgang?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven of de extra mogelijkheden die door een eventuele beursgang zouden ontstaan in de praktijk ook worden benut door de luchthavens die al beursgenoteerd zijn en tot welke resultaten dit heeft geleid. Heeft de regering bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel een benchmark laten uitvoeren in hoeverre deze voordelen al door Schiphol zijn gerealiseerd?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven waarom zij in andere vervoersmodaliteiten (bijvoorbeeld in Artikel 15 van de beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur uit de spoorsector) een verplichte internationale benchmark voorschrijft en dat niet voornemens is te doen voor een internationale luchthaven. Is de regering bereid om een benchmarking met bijvoorbeeld de concurrerende luchthavens expliciet in de wet op te nemen?

De regering stelt onder andere dat als gevolg van de veranderingen in de luchtvaartsector de «nationaliteitseisen van minder belang worden». Kan worden aangegeven of zij hiermee bedoelt dat de nationaliteitseisen zullen wijzigen, van «substantial ownership and effective control» in de richting van «principal place of business» en «effective regulatory control» om «flags of convenience» te vermijden? En zo ja, in hoeverre beïnvloeden die zich wijzigende nationaliteitseisen het voornemen om de beursgang Schiphol te laten plaatshebben? De leden van de CDA-fractie zouden er moeite mee hebben wanneer Nederland een beleid zou voorstaan op basis waarvan «nationaliteitseisen» in de luchtvaart minder relevant zijn en Nederland daardoor het risico zou lopen zo'n «flag of convenience» te worden. Kan de regering aangeven welke stappen zij zet om dit te voorkomen?

Naar aanleiding van het door de regering veronderstelde verminderende belang van nationaliteitseisen zouden de luchtvaartmaatschappijen in de ogen van de regering meer «foot loose» worden. De leden van de CDA-fractie zetten vraagtekens bij de hier geponeerde stelling en verzoeken de regering dit beter te onderbouwen temeer daar deze stelling haaks staat op de uitspraak: «De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen blijven vooralsnog echter in belangrijke mate met Schiphol verbonden», onder het kopje «Introductie nieuwe regelgeving met het oog op voorkomen van misbruik van marktmacht».

De leden van de CDA-fractie zijn geïnteresseerd in voorbeelden van allian-

ties dan wel fusies tussen luchthavens. Kan worden aangegeven hoe het staat met de «strategische alliantie» van Schiphol met de luchthaven van Frankfurt uit medio 1998, die tussen twee «staats»-luchthavens is gesloten? Op dit moment staat de CDA-fractie kritisch ten opzichte van de veronderstelling dat luchthavens strategische allianties kunnen sluiten. Immers ieder land heeft zowel op grond van nationaal recht als op grond van internationaal recht de zeggenschap over het beheer van de luchthavens op zijn grondgebied en de vervoerstromen die luchthaven aandoen. Wanneer andere partijen dan de overheid die vervoersstromen kunnen beïnvloeden, zijn dat luchtvaartmaatschappijen en niet luchthavens. Mede vanwege deze veronderstelling vragen de leden van de CDA-fractie van de regering een nadere onderbouwing het punt van de mogelijkheden die er zouden zijn voor fusies en allianties van luchthavens. Wie toetst zulke investeringsplannen waaraan, in welk bestuurlijk of wettelijke kader, en op welk moment – vooraf – of achteraf, als de transactie wellicht niet meer of alleen met ongewenste diplomatieke druk kan worden teruggedraaid? Kan de regering nader ingaan op haar stelling dat de behartiging van publieke belangen door middel van het aandeelhouderschap in Schiphol juridisch en praktisch gezien op bezwaren zou stuiten omdat dat in haar ogen «de facto» zou betekenen dat de aandeelhouder nadrukkelijk op de stoel van de directie (en Raad van Commissarissen) komt te zitten, hetgeen volgens de regering binnen de systematiek van het vennootschapsrecht niet als wenselijk zou worden ervaren? En kan de regering bij haar onderbouwing in gaan op de opmerkingen van de Raad van State met betrekking tot de verregaande bemoeienis met de bedrijfsvoering van de exploitant waardoor de paradox dreigt te ontstaan dat door te streven naar ontvlechting er een verslechtering van de concurrentiepositie van Schiphol ten opzichte van andere, buitenlandse en regionale, luchthavens dreigt door een te gedetailleerde regelgeving ter vaststelling van tarieven en voorwaarden? In dit kader zijn de leden van de CDA-fractie geïnteresseerd in de uitgevoerde toets op basis waarvan is besloten dit wetsvoorstel niet nader te laten onderzoeken door Actal. Is de regering voornemens om mede gezien de opmerkingen van de Raad van State voorliggend wijzigingsvoorstel alsnog door Actal te laten toetsen? Met belangstelling hebben de leden van de CDA-fractie de passage gelezen waarin werd aangegeven dat de stad Amsterdam na de beursgang het recht heeft om één lid in de Raad van Commissarissen voor te dragen om de bijzondere band tussen de gemeente en Schiphol te bevestigen. Is het mogelijk om aan te geven hoe dit geïnterpreteerd moet worden vanuit het streven van de regering om te komen tot een verdere ontvlechting van het bedrijf Schiphol en de overheid? Wanneer er gesproken wordt over een meerderheidsaandeel in handen van de overheid, denkt de regering dan aan de landelijke overheid of aan de overheid in brede zin? Om meerderheidsaandeelhouder te blijven dient de regering bij toekomstige emissies haar belang op peil te houden. Zijn er bij de beursgang constructies voorzien om dit meerderheidsbelang ook in de toekomst veilig te stellen? De Raad van State stelt dat het ongewis is wat de financiële gevolgen zijn van de lange termijn beleidskeuze om een meerderheidsdeelneming van de Staat in Schiphol te behouden. Dit komt in zijn ogen in feite neer op een ongelimiteerde verplichting om mee te financieren teneinde de positie van de staat als meerderheidsaandeelhouder in stand te houden bij een verdere expansie van Schiphol. De regering geeft in haar reactie op het advies van de Raad van State aan dat het naar de mening van het kabinet onjuist is om van een ongelimiteerde verplichting te spreken. De aandeelhouders kunnen emissievoornemens immers tegenhouden. De leden van de CDA-fractie vragen de regering of zij als aandeelhouder voornemens is een emissie tegen te houden wanneer deze op een voor de regering financieel niet opportuun moment komt. Op eerdere momenten is door de regering aangegeven dat wanneer zij voornemens zou zijn om

over te gaan tot vervreemding van een meerderheidsaandeel er een op overeenstemming gericht overleg met de Staten-Generaal zal plaatsvinden. Staat de Regering nog steeds achter dit voornemen?

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of Artikel 15.3 betrekking heeft op de zaken die vermeld zijn in lid 1: investeringen in infrastructuur maar niet op zogenaamde strategische investeringen om bijvoorbeeld de winst te maximaliseren. Wanneer deze leden een juiste lezing van artikel 15 hebben deelt de regering dan de mening van deze leden dat juist daar het gevaar schuilt dat publieke belangen worden doorkruist? Op welke wijze is de regering voornemens om te voorkomen dat er door de exploitant investeringen gedaan zouden worden die het belang van de mainport kunnen schaden?

Is het voor de Rijksoverheid ook mogelijk om zonder toestemming van de Stad Amsterdam de statuten te wijzigen die nodig zijn om naar de beurs te gaan en hoe schat de Regering de eventueel noodzakelijke medewerking van de stad Amsterdam in?

De leden van de **PvdA-fractie** zijn met de regering van mening dat de publieke belangen van Schiphol geborgd moeten worden. Deze leden vragen zich echter, met de Raad van State, af of de publieke belangen bij de Luchthaven Schiphol bij vervreemding van aandelen wel voldoende kunnen worden beschermd. De onderhavige wijziging draagt bij aan een verdere borging van het belang, maar de PvdA-fractie acht de wijziging onvoldoende om daarmee de publieke belangen zodanig te waarborgen dat privatisering mogelijk wordt.

De leden van de PvdA-fractie wijzen de regering erop dat het mogelijk is via aandeelhouderschap te sturen en zij achten dit wenselijker dan sturing uitsluitend via wetgeving. Zij zijn dan ook blij met de zinsnede in het nader rapport waarin de regering aangeeft in noodsituaties sturing via wegsturen van de Raad van Commissarissen te overwegen, maar zij wijzen erop dat volledige sturing via aandeelhouderschap eerst mogelijk is bij 100% overheidsaandeelhouderschap, hetgeen de regering nu juist wil opgeven. Onduidelijk voor deze leden is waarom alleen in noodsituaties pas de overweging wordt gemaakt, en waarom niet nu al wordt besloten dat, indien noodsituaties zich voordoen, dit instrument zal worden ingezet.

De leden van de PvdA-fractie informeren naar de wijze waarop het kabinet besluitvorming over aandelenvervreemding van Schiphol wil laten plaatsvinden. Het bevreemdt deze leden dat dit voorwaarden stellende wetsvoorstel aan de Tweede Kamer is toegezonden voordat een debat is gevoerd over het voornemen van het kabinet tot verkoop van de aandelen. Deze leden vragen voorts ook om een toelichting op de beoogde grondverwerving/overdracht van NVLS aan de staat.

De leden van de **VVD-fractie** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet inzake de exploitatie van de NV Luchthaven Schiphol. Voordeel van privatisering is de ontvlechting van belangen. De overheid is nu én wetgever, én uitvoerder van die wetgeving, én controleur, én financieel belanghebbende. De leden van de VVD-fractie hechten grote waarde aan een transparante en duidelijke structuur rond Schiphol en streven daarom naar ontvlechting van de verschillende belangen. Privatisering zal naar verwachting ook bijdragen aan publieke transparantie via de «tucht van de markt». Beursnotering betekent controle en toezicht door beursautoriteiten, analisten etc. Hierdoor zal Schiphol extra geprikkeld worden om veel aandacht te schenken aan haar publieke verantwoordelijkheid. De overheid krijgt bovendien méér instrumenten in handen om haar controlerende taak uit te oefenen. De leden van de VVD-fractie staan hier positief tegenover. Daarnaast sluit de vervreemding van een gedeelte van de aandelen van Schiphol aan bij de aanbevelingen van de Nota «Deelnemingenbeleid

Rijksoverheid» uit 2001. Hierin wordt gesteld dat aandelen in overheids-handen kunnen worden vervreemd tenzij er expliciete redenen vanuit het publieke belang zijn om dit niet te doen. De leden van de VVD-fractie zien deze redenen niet en ondersteunen ook vanuit die optiek de gedeeltelijke privatisering.

Verder zijn de leden van de VVD-fractie van mening dat een gedeeltelijke privatisering de internationale positie van Schiphol verder kan versterken. Deze leden onderschrijven de mening dat privatisering van de luchthaven niet ten koste mag gaan van het publiek belang of de mainportfunctie die Schiphol nu bekleedt. Het onderliggende voorstel voldoet volgens deze leden in grote lijnen aan de wensen van de VVD-fractie. Toch zijn er nog enkele zaken die leden van de VVD-fractie graag nader toegelicht zouden willen zien.

Het kabinet¹ spreekt over mogelijkheden om verticale integratie te voorkomen. De leden van de VVD-fractie stellen een nadere toelichting op dit punt op prijs. Het regelgevend kader spreekt over twee handvatten die overige gebruikers hebben om dit te voorkomen. Acht de regering deze handvatten voldoende? Kan hiermee effectief worden voorkomen dat Schiphol en daarmee de infrastructuur voor een gedeelte in handen komt van gebruikers? In hoeverre acht de regering het aanvaardbaar, wenselijk en mogelijk dat eventuele kruissubsidiëring leidt tot concurrentievervalsing ten opzichte van vliegtuigmaatschappijen die geen eigendom in infrastructurele voorzieningen hebben? Zijn de administratieve en financiële systemen zodanig ingericht c.q. gescheiden dat de verschillende activiteiten van de NVLS leiden tot voldoende transparantie in de kostenstructuur en de tariefstellingen? De overgang van de aandelen zal plaatsvinden op een opportuun moment. De leden van de VVD-fractie zouden graag duidelijkheid willen over de eisen die aan zulk moment worden gesteld. Tevens vragen deze leden zich af op welke termijn de regering verwacht wanneer dit moment aanbreekt. Wat is de verwachting van de regering met betrekking tot de opbrengsten van de verkoop van een minderheidsbelang in Schiphol en de hiermee gepaard gaande derving van dividendinkomsten?

De Raad van State geeft aan dat in de nieuwe situatie financiële risico's bestaan ten gevolge van het handhaven van een meerderheidsbelang. Het adviescollege spreekt van een mogelijke ongelimiteerde verplichting voor de regering om mee te financieren teneinde een meerderheidsaandeel te behouden. Ook de regering stelt dat deze financiële gevolgen kunnen optreden. Kan de regering aangeven aan welke mogelijkheden zij denkt en wat hier de gevolgen van kunnen zijn ten aanzien van onder andere de financiële positie van de meerderheidsaandeelhouder? Op welke wijze denkt de regering deze risico's te beperken? Kan de uitgifte van preferente aandelen hierbij raadzaam zijn?

Verschillende juristen zijn van mening dat Amsterdam als medeaandeelhouder de noodzakelijke statuutwijziging van Schiphol kan tegenhouden met behulp van de haar toegekende «blocking vote». De leden van de VVD-fractie vragen of de regering een nadere duiding kan geven van de positie van Amsterdam in het privatiseringsproces.

Tevens heeft de gemeente Amsterdam het recht om één lid van de Raad van Commissarissen te benoemen. Hoe verhoudt zich dit tot het standpunt van de regering dat overheidscommissarissen ongewenst zijn? Hoeveel personen nemen trouwens zitting in de Raad van Commissarissen en wie zullen dit zijn?

Tarieven en voorwaarden

In het hoofdstuk «Hoofdelementen van het stelsel van regelgeving» uit de notitie «Beurgang NVNL: meer mogelijkheden voor overheid en NVNL ten behoeve van mainportpositie Schiphol (Kamerstuk 25 435, nr. 7) wordt door de regering onder andere aangegeven dat «de regelgeving een vorm

¹ TK, vergaderjaar 2003–2004, 25 435, nr. 7.

van product- en tariefsdifferentiatie mogelijk maakt». De leden van de CDA-fractie vragen of hierbij bedoeld wordt op de «nieuwe» regelgeving. Voorts is het deze leden niet duidelijk hoe deze regelgeving zich verhoudt tot Artikel 15 van het Verdrag van Chicago en talloze bilaterale overeenkomsten waarbij Nederland partij is, en waarin iedere vorm van (prijs-)discriminatie verboden wordt. De leden van de CDA-fractie zouden op dit punt een nadere toelichting van de regering op prijs stellen.

In het voorliggende wijzigingsvoorstel wordt door de regering gekozen voor een «Dual till» systeem waarbij Schiphol een gescheiden administratie voor de luchtvaartactiviteiten en een gescheiden administratie voor commerciële niet-luchtvaartactiviteiten dient bij te houden. Als reden hiervoor wordt aangegeven dat de NMa voor de luchtvaartactiviteiten op Schiphol heeft vastgesteld dat er sprake is van een economische machtspositie en dat er volgens de regering geen aanwijzingen zijn dat Schiphol ten aanzien van commerciële niet-luchtvaartactiviteiten, zoals de concessies voor winkels en verhuur van kantoorruimten, een economische machtspositie heeft of dat er een dusdanig risico op misbruik bestaat dat er aanleiding zou zijn tot het vaststellen van een sectorspecifieke regeling. De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering hier nader op in te gaan.

Kan worden aangegeven waarom er niet voor gekozen is om alleen de commerciële niet-luchtvaartactiviteiten te vervreemden en op deze wijze een scheiding aan te brengen tussen «infrastructuur» en exploitatie, zoals ook in de energiesector heeft plaatsgevonden? Is de regering met de CDA-fractie van mening dat de «niet-luchtvaartactiviteiten» een wezenlijke rol spelen bij de «reiservaring» van de consument en dat het daarom noodzakelijk is dat er een goede service aan reizigers wordt geboden tegen concurrerende tarieven (passenger service charge, security charge, parkeergelden, horeca e.d.)?

In het proces van vaststellen van tarieven en heffingen voor de luchtvaart is door de regering voorzien in consultaties van de luchthaven met gebruikers. Als gebruikers worden in het voorliggende wetsvoorstel de luchtvaartmaatschappijen, welke gebruik maken van de luchthaven, aangemerkt. Is de regering bereid te overwegen om deze groep van «gebruikers» uit te breiden tot de georganiseerde reisbranche als vertegenwoordiger van zowel vakantiegangers als zakenreizigers?

De leden van de CDA-fractie hebben bij eerdere behandeling van dit wetsvoorstel aangegeven bang te zijn dat het wetsvoorstel voor tariefregulering en de voorgenomen beursgang zowel afzonderlijk als in combinatie tot hogere tarieven zouden kunnen leiden. Na een eventuele beursgang zullen private aandeelhouders immers hogere rendementseisen stellen. De leden van de CDA-fractie vroegen zich toen af waarom de Wet luchtvaart in aanvulling op de Mededingingswet niet de volgende punten verankerde: toepassing van de ICAO-policy voor Airport Charges, welke zegt dat de tarieven gebaseerd moeten zijn zowel op de kosten van de luchthaveninfrastructuur als op de opbrengsten uit de overige activiteiten van de luchthavenexploitant. Met betrekking tot dit punt vroegen deze leden zich verder af waarom de regering het voorstel van de voorzitter van de NMa om te komen tot een systeem van «middle till» niet had meegenomen bij het opstellen van voorliggend wijzigingsvoorstel. De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering om een uitvoerige reactie op deze punten, aangezien zij van mening zijn dat in de nota naar aanleiding van het verslag bij het aanhangige wetsvoorstel deze punten onvoldoende zijn belicht. Zij verzoeken de regering nader te onderbouwen waarom er niet is gekozen voor een «middle till», temeer daar in het voorliggende voorstel door de Regering met de aanpassing van artikel 8.25d een stap richting «middle till» wordt gezet. Met deze aanpassing wordt de exploitant van de luchthaven de mogelijkheid geboden om bij de vaststelling van de tarieven voor luchtvaartactiviteiten een bijdrage vanuit andere, commerciële niet-luchtvaartactiviteiten in aanmerking te nemen.

De leden van de fractie van de PvdA achten het van belang dat de tarieven niet onevenredig stijgen, maar ook dat de luchthaven geen misbruik kan maken van haar machtspositie. Zonder privatisering geeft de wijziging goede handvaten voor handhaving van de tarieven, aldus deze leden. De aanleiding voor deze wetswijziging, voorgenomen vervreemding van een minderheidsaandeel, steunen de leden van de PvdA-fractie op dit moment niet, maar ook zonder privatisering acht deze fractie het wenselijk dat overheidsinvloed op de tarieven wordt geformaliseerd, daar hiervoor tot nog toe geen wettelijke basis bestaat.

De leden van de VVD-fractie vragen in verband met de keuze voor kostengeoriënteerde luchthaventarieven of bij NMa en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wel voldoende expertise aanwezig is voor een kwalitatief goede toetsing van de tarieven.

Op dit moment kunnen gebruikers, ex post, zienswijzen inbrengen inzake de toetsing van het tariefstelsel. Waar ligt de bewijslast met betrekking tot het eerlijk vaststellen van deze tarieven en welke criteria worden hiervoor vastgelegd? Kan worden aangegeven waarom niet is gekozen voor een systeem met een wettelijk vastgelegd gebruikersplatform waarin de sector samen met gebruikers de tarieven vaststelt en dat vervolgens als gezamenlijk advies ter goedkeuring aan de NMa voorlegt?

Verder wordt aangegeven dat het maximale toegestane rendement voor luchtvaartactiviteiten ten hoogste gelijk is aan de WACC. Waarom is het criterium van de WACC gekozen? Betreft het hier enkel een rendement behaald op de infrastructuur of moet dit breder worden gezien? Wordt deze methodiek trouwens ook toegepast in andere landen? Leidt toepassing van deze methodiek en de voorgeschreven afschrijvingsmethodiek (ter beperking van fluctuaties in de tarieven) niet tot te veel regels en daardoor wellicht concurrentienadeel ten opzichte van buitenlandse luchthavens?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de belangen worden geborgd van de gebruikers van niet-luchtvaartactiviteiten en waar en hoe men in beroep kan gaan tegen eventueel onredelijk hoge tarieven voor deze activiteiten. Op grond van welke analyse komt de regering tot de conclusie dat er geen sprake is van onevenredig grote marktmacht in het geval van niet-luchtvaartactiviteiten?

Daarnaast hebben de leden van de VVD-fractie nog enkele vragen over mogelijke kosten van de veiligheid op de luchthaven. Gesteld wordt dat de minister van Justitie de luchthaven een aanwijzing kan geven om maatregelen te treffen ten aanzien van de veiligheid in verband met onvoorziene omstandigheden. Indien deze maatregelen niet-structureel zijn komen zij ten laste van het Ministerie van Justitie. Indien zij wel structureel zijn komen deze kosten ten laste van de luchtvaartsector. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of deze regel kan leiden tot een concurrentienadeel ten opzichte van andere Europese luchthavens. Te denken valt aan een situatie waarbij een terroristische dreiging enkel betrekking heeft op Nederland. Zou het niet beter zijn structurele veiligheidsmaatregelen enkel door te berekenen aan de luchtvaartsector indien deze maatregelen binnen de EU genomen worden en dus voor alle EU-luchthavens gelden?

De leden van de VVD-fractie hechten het grootste belang aan het handhaven en garanderen van de veiligheid op de luchthaven op minimaal het huidige niveau. In dit kader heeft de Minister toegezegd het advies van het VACS te onderschrijven en over te nemen. De leden van de VVD-fractie stellen een nadere toelichting bij het advies van de VACS op prijs. Kan aangegeven worden welke concrete acties worden ondernomen? Overweegt de regering bijvoorbeeld inderdaad het integrale veiligheidsstelsel «Veiligheidsplatform Schiphol» wettelijk te verankeren en is de regering inderdaad bereid bestuurders strafrechtelijk te vervolgen? Zo ja,

in welke gevallen? Is de regering tevens bereid het veiligheidsmanagement en de controle hierop te scheiden en op welke wijze zal hier invulling aan worden gegeven?

Toezicht op de continuïteit van de luchthaven

De regering voert aanwijzingsbevoegdheden voor de overheid in waarbij het instrumentarium bestaat uit audits, maatregelen, bestuursdwang, dwangsom en als uiterste middel de intrekking van de exploitatievergunning. Zowel door de Raad voor Verkeer en Waterstaat als de Raad van State worden grote vraagtekens gezet bij de nut en noodzaak van dit instrument. De leden van de CDA-fractie zouden graag een nadere onderbouwing zien op dit punt, waarbij wordt ingegaan op de nadelen zoals geformuleerd door beide eerder genoemde instanties. Kan de regering daarbij ook ingaan op de juridische vormgeving van de intrekking-bevoegdheid en dan in het bijzonder of het bij de eventuele intrekking van de exploitatievergunning slechts gaat om de vraag of er nog wel een luchthaven is of dat op het moment dat de continuïteit van die luchthaven als mainport in gevaar komt er ook een reden is voor intrekken van de exploitatievergunning? Hoe wordt, bij intrekking van de vergunning, voorzien in de continuïteit van de luchthaven?

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen inzake de gang van zaken bij mogelijk wanbeheer. Wanneer is er sprake van wanbeheer? Bij wie ligt de bewijslast? Kan de regering zich situaties voorstellen waarbij het juridisch aantonen van wanbeheer lastig is? Op welke gronden kunnen sancties worden getroffen? Aangegeven wordt dat de NMa een boete kan geven met een maximale hoogte van 10% van de omzet. Kan de regering aangeven in welke gevallen tot een boete worden besloten? Om welke omzet gaat het dan precies? Betreft het hier de omzet van de holding? Ten aanzien van het bestuur van de luchthaven vragen de leden van de VVD zich ook af op welke concrete wijze NVLS invulling gaat geven aan de principes van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Welke verwachtingen heeft de regering hierover? Ziet zij privatisering c.q. beursgang als een goed moment voor NVLS om met een integraal MVO plan te komen?

Daarnaast worden de kwaliteits- en capaciteitsindicatoren met betrekking tot de luchthavenvoorzieningen opgenomen in een Algemene Maatregel van Bestuur. Wanneer is deze AMVB gereed, welke indicatoren worden hierin opgenomen en krijgt deze AMVB nog een voorhangprocedure? Verder zouden de leden van de VVD-fractie graag inzicht hebben in het ACTAL-rapport dat is opgesteld naar aanleiding van de voorgestelde rapportage- en verantwoordelijkheidsprocedures.

De leden van de VVD-fractie delen de opvatting dat het complex van regelgeving en toezicht dat in een geprivatiseerde situatie van toepassing zal zijn proportioneel moet zijn aan de risico's die daarmee worden beperkt. Tegelijkertijd zijn deze leden van mening dat ook in vergelijking met buitenlandse luchthavens geen onevenredig zwaar complex van regelgeving en toezicht moet worden opgetuigd waarmee NVLS een concurrentienadeel zou kunnen hebben. De leden van de VVD-fractie nodigen de regering graag uit nader aan te tonen waarom van zo'n concurrentienadeel geen sprake is.

NVLS en exploitatievergunning Schiphol

Binnen het geheel van voorgestelde maatregelen, hebben de leden van de VVD-fractie ook nog enkele vragen over de rol van het LVNL. Is de huidige ZBO-status van de LVNL wel toereikend om haar functie goed te kunnen vervullen of ziet de regering aanleiding om deze status ter discussie te stellen? Ziet de regering naar aanleiding van de privatisering van Schiphol

reden de positie van de LVNL te herzien? Graag zien de leden van de VVD-fractie een uitgebreide toelichting op dit punt tegemoet.

In zijn advies wijst de Raad van State op de mogelijkheid om de exploitatievergunning niet te verlenen aan de holding NVLS maar aan Schiphol Nederland BV (SNBV). Het argument is dat het intrekken van de exploitatievergunning van SNBV veel realistischer en praktischer uitvoerbaar is dan het intrekken van een vergunning van NVLS. De leden van de VVD-fractie stellen een nadere toelichting van de regering op prijs waarom deze optie is afgewezen.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert om te voorkomen dat prestatiecontracten en/of optieregelingen voorzieningen bevatten die het zittende management een direct eigen belang geven bij privatisering. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering voornemens dit advies over te nemen.

Tenslotte zouden de leden van de VVD fractie graag de toezegging hebben dat enige tijd na het gedeeltelijk privatiseren van Schiphol een grondige evaluatie wordt uitgevoerd van de nieuwesituatie. Bij deze evaluatie moet de mogelijkheid om de luchthaven verder te privatiseren expliciet als mogelijke toekomstvariant worden meegenomen. Een toelichting van de Regering op dit punt wordt op prijs gesteld.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers