

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. 7**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 26 november 2010

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag inzake het bovengenoemde wetsvoorstel. Ik beantwoord graag de gestelde vragen.

#### **Algemeen**

De leden van de PVV-fractie vragen de regering in hoeverre de initiële doelstelling van dit voorstel van wet, namelijk het creëren van een gelijk speelveld, wordt gehaald middels het invoeren van 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?

De richtlijn die met dit wetsvoorstel wordt geïmplementeerd, beoogt de toepassing van een aantal basisprincipes te waarborgen bij het vaststellen van luchthaventarieven op Europese luchthavens met meer dan vijf miljoen passagiersbewegingen per jaar. Dit betreft onder meer de principes van non-discriminatie, consultatie en transparantie. Tevens dient er een onafhankelijke toezichthouder te worden ingesteld.

Het wetsvoorstel behelst slechts een zuiver technische implementatie van de richtlijn. Achterliggende gedachte is het «level playing field» tussen luchthavens en tussen luchtvaartmaatschappijen te bevorderen door de toepassing van deze basisprincipes. Ik merk hierbij op dat naar mijn mening het bestaande, reeds in de Wet Luchtvaart opgenomen reguleringskader voor de luchthaven Schiphol, behoudens enkele relatief ondergeschikte punten, thans reeds voldoet aan de Europese basiseisen.

De toepassing van de genoemde basisprincipes zal geen verhoging van de tarieven tot gevolg hebben. Wel zal de verplichte inwerkingtreding van de bepalingen uit de richtlijn waarborgen dat de genoemde basisprincipes ook zullen worden toegepast op andere luchthavens in Europa. Dit zal het

level playing field in Europa verbeteren, waarvan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren naar andere Europese luchthavens profijt kunnen hebben.

Hoewel ik uw zorg begrijp ben ik van mening dat er in dit geval geen sprake is van een lastenverzwaring voor de passagiers.

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.

Zoals ik op 16 november 2010 in antwoord op kamervragen (Kamerstukken II 2010/11, Vragen 2010Z14867) van het lid Sharpe (PVV) reeds aan uw Kamer heb bericht hecht ik zeer aan het behoud van het netwerk op de mainport Schiphol en de tariefsdifferentiatie tussen transfer en opstappende passagiers.

Het behoud van de mogelijkheden tot tariefsdifferentiatie heeft voorop gestaan bij de inzet van Nederland in de onderhandelingen bij het tot stand komen van de richtlijn. Het onderhavige wetsvoorstel behelst de technische implementatie van de richtlijn. Hierin is expliciet opgenomen dat de luchthavengelden uit een oogpunt van publiek en algemeen belang, met inbegrip van milieu-aangelegenheden, kunnen worden gedifferentieerd. In de memorie van toelichting van het wetsvoorstel wordt toegelicht dat dit evenzeer geldt voor tariefsdifferentiatie in het belang van de mainport, zoals een tariefsdifferentiatie naar transfer/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?

De term gebruikers wordt verbreed tot gebruikers en/of representatieve organisaties van gebruikers (zoals BARIN). Daarmee kan de BARIN, namens haar leden, naast, en dus niet in de plaats van alle luchtvaartmaatschappijen, ook als belanghebbende worden aangemerkt in het geval van klachten.

### **Tariefsdifferentiatie vanuit algemeen belang**

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 mogelijkheid van tariefsdifferentiatie blijft bestaan. In het onderhavige wetsvoorstel wordt zelfs expliciet bepaald dat de luchthavengelden tevens uit een oogpunt van publiek en algemeen belang, met inbegrip van milieu-aangelegenheden, kunnen worden gedifferentieerd. Bij het tot stand komen van de richtlijn heeft Nederland hierop aangedrongen.

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?

Ik merk op dat de discussie over de tarieven eind oktober 2010 in het algemeen betrekking had op onder meer de verhouding tussen de tarieven voor opstappende passagiers versus die voor transferpassagiers. De discussie ging dus niet over tarieven voor prijsvechters in het bijzonder. In het wetsvoorstel is bepaald dat alle luchtvaartmaatschappijen, dus niet alleen «prijsvechters», die gebruik wensen te maken van op maat gesneden diensten of van specifiek gereserveerde delen van de terminal, daartoe een verzoek kunnen richten aan de luchthavenexploitant. De luchthavenexploitant stelt vooraf relevante en objectieve criteria op voor de beoordeling en/of toewijzing van dergelijke verzoeken. Tevens is in het wetsvoorstel opgenomen dat alle luchtvaartmaatschappijen, indien de exploitant op een aanvraag heeft beslist, de NMa/Vervoerkamer kunnen verzoeken om de beslissing van de exploitant te toetsen.

Ook vragen de leden van de PvdA-fractie op welke wijze beveiligingskosten in de toekomst in de tarieven worden opgenomen.

Op grond van de bestaande eisen in de Wet Luchtvaart kan Schiphol de kosten van beveiligingsmaatregelen doorberekenen aan de gebruikers. Bij de implementatie is er voor gekozen om de betreffende bepalingen van de richtlijn ook op beveiligingstarieven toe te passen. Hiermee wordt voorkomen dat uiteenlopende procedures en criteria worden gehanteerd voor de verschillende tarieven van Schiphol. Hoewel niet strikt noodzakelijk op grond van de richtlijn, wordt hiermee geanticipeerd op toekomstige Europese eisen waarover nog onderhandelingen plaatsvinden. De betreffende wijzigingen zijn van geringe invloed op het totaal van de bestaande regels van Schiphol. Hiermee zijn geen additionele lasten gemoeid.

Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie naar de consequenties van de op 27 oktober 2010 aangekondigde verlaging van tarieven voor gebruik van de luchthaven tijdens daluren. 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?

Op grond van de bestaande regels in de Wet Luchtvaart heeft Schiphol de verantwoordelijkheid om de tarieven vast te stellen en te differentiëren. Schiphol wijst erop dat het off peak incentive programma is gericht op betere benutting van de infrastructurele capaciteit. Spreiding of vermindering van geluidshinder is voor dit programma geen overweging geweest.

Doel van het off peak incentive programma, dat deel uitmaakt van de vastgestelde tarieven en voorwaarden van Schiphol vanaf 1 april 2011, is volgens Schiphol om efficiënter gebruik te maken van de onderbenutte capaciteit in de dalperiodes. Het kostenniveau van Schiphol wordt voor een belangrijk deel bepaald door de investeringen in de mainport-infrastructuur, welke worden gedreven door het piekpatroon van de huboperatie. De bevordering van het gebruik van de dalperiodes zal bijdragen aan een verlaging van de kosten per eenheid.

Of het off peak tarief zou kunnen leiden tot een toename of afname van de geluidshinder is niet aan te geven. Het is aan Schiphol om de tarieven te differentiëren om een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De tarieven worden reeds vele jaren gedifferentieerd naar geluidsklassen.

De geluidhinder rond Schiphol dient, ongeacht welke tarieven Schiphol vaststelt, te allen tijde binnen de daartoe geldende randvoorwaarden te blijven. Daar wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat op gehandhaafd. Daarnaast zijn er onder meer via de Alderstafels afspraken gemaakt over de zogenoemde extra hinderbeperkende maatregelen.

Het off peak programma heeft voor zover te overzien geen directe invloed op de beslissing om eventueel nieuwe vliegroutes in gebruik te nemen. Dergelijke beslissingen worden genomen in een separaat traject, dat los staat van de tarieven.

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?

Schiphol heeft aangegeven de voorgenomen wijziging van de tarievenstructuur niet, zoals aanvankelijk gepland, op 1 april 2011 in te voeren. Schiphol en KLM laten eerst een gezamenlijk onderzoek uitvoeren naar de effecten van de structuuraanpassing op het netwerk en de mainport. Het onderzoek, dat in het voorjaar wordt afgerond, zal worden betrokken bij het besluit van Schiphol over de voorgenomen wijziging van de tarievenstructuur per 1 november 2011. De luchthaven heeft de tarieven per 1 april 2011 inmiddels vastgesteld op basis van een gemiddelde tariefsverhoging van 0,6% (zonder de wijziging van de tarievenstructuur). Gebruikers hebben tot en met 26 november 2010 gelegenheid om eventueel bezwaar aan te tekenen tegen deze tarieven bij de toezichthouder, de NMa/Vervoerkamer.

De leden van de PVV-fractie 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 effectivering van het voornemen van de luchthaven Schiphol te voorkomen?

Het nu voorliggende wetsvoorstel ter implementatie van de Europese richtlijn, staat los van de eerder door Schiphol voorgenomen verhoging van de tarieven per 1 april 2011.

Het bestaande regulingskader, neergelegd in de Wet Luchtvaart, biedt de gebruikers bescherming tegen eventueel misbruik van de economische machtspositie van Schiphol. Daarbij geldt dat de afzonderlijke tarieven redelijk en non-discriminatoir dienen te zijn en de luchthaventarieven voor het geheel van de luchtvaartactiviteiten ten hoogste kostengeoriënteerd mogen zijn. Het werd van belang geacht dat Schiphol de vrijheid heeft om de tarieven te differentiëren uit een oogpunt van publiek en algemeen belang (milieu, mainport, zoals een tariefsdifferentiatie naar transfer/opstappende passagiers).

Zoals ik in het voorgaande heb aangegeven zullen Schiphol en KLM nog nader onderzoek doen naar de effecten van de structuuraanpassing op de mainport en het netwerk. De uitkomsten daarvan wacht ik met belangstelling af en tevens zal ik ook zelf de effecten verder in kaart laten brengen.

Daarnaast wordt de Wet Luchtvaart voor wat betreft het onderdeel tariefregulering momenteel geëvalueerd, conform art. 12.3a van de Wet. Deze evaluatie is ook aangekondigd in de Luchtvaartnota en in een brief aan uw Kamer van 13 november 2007 (Kamerstukken II, 2007/8, 29 665, nr. 74, p. 2). Daarin zullen alle ervaringen met het tariefreguleringsstelsel worden meegenomen en worden beoordeeld.

Met betrekking tot artikel 1B van het voorstel van wet constateren de leden van de PVV-fractie een omissie, 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. Dit betekent naar het oordeel van de leden van de PVV-fractie dat de luchthaven Schiphol in principe nog steeds vrij is om zijn eigen luchthaventarieven vast te stellen. 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.

In de eerste plaats wil ik opmerken dat Schiphol op grond van de reeds bestaande bepalingen in de Wet luchtvaart verantwoordelijk is voor het vaststellen van de tarieven. Het is uiteraard wel gewenst dat de luchthaven zich daarbij richt op de centrale maatschappelijke doelstelling uit de Luchtvaartnota ten aanzien van behoud en versterking van de mainport en het netwerk. In het voorgaande heb ik reeds verwezen naar het lopende onderzoek in dit verband. Voorts wil ik toevoegen dat de Wet Luchtvaart, zoals eerder aangegeven, voor wat betreft het onderdeel tariefregulering, momenteel wordt geëvalueerd. Alle ervaringen, ook ten aanzien van de differentiatie van de tarieven in het belang van de mainport respectievelijk het milieu worden meegenomen.

Zoals in de Luchtvaartnota is aangekondigd, wordt daarnaast tevens een brede beleidsanalyse gestart om te bezien of de prikkels in het huidige luchtvaartstelsel (inclusief wet- en regelgeving) tot optimale prestaties in termen van netwerkqualiteit leiden. Waar het de koers van de onderneming betreft, is dat bovendien een onderwerp van gesprek tussen het bestuur van Schiphol en haar aandeelhouder(s).

In de tweede plaats wil ik benadrukken dat het betreffende artikel niet impliceert dat de tarieven discriminatoir kunnen worden vastgesteld. Dit dient te allen tijde plaats te vinden binnen de grenzen die het EG Verdrag daaraan stelt, zoals in de memorie van toelichting is aangegeven.

In de derde plaats moet ik er op wijzen dat het hier de implementatie van een richtlijn betreft. Op grond van artikel 13 van de richtlijn zijn lidstaten verplicht de bepalingen over te nemen in nationale wet- en regelgeving. Het is voor een lidstaat derhalve niet mogelijk het betreffende artikel 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?

In de richtlijn wordt de mogelijkheid geboden aan lidstaten om een groep luchthavens die worden geëxploiteerd door dezelfde luchthavenbeheerder aan te wijzen als luchthavennetwerk. Het wetsvoorstel is gebaseerd op de richtlijn en werpt geen belemmeringen op voor de aanwijzing van een luchthavennetwerk, maar schept juist mogelijkheden daartoe. Het biedt met name de mogelijkheid voor de luchthavenbeheerder om een gemeenschappelijk en transparant systeem van luchthaventarieven te voeren. De tarieven en tariefstructuur van de verschillende luchthavens kunnen daardoor op elkaar worden afgestemd. In dat kader stelt het wetsvoorstel dat elke afzonderlijke luchthaven binnen het netwerk moet voldoen aan de basisprincipes ten aanzien van het vaststellen van luchthaventarieven (non-discriminatie, consultatie, informatie etc.). De NMa is als onafhankelijk toezichthouder aangewezen.

Het luchthavennetwerk, zoals bedoeld in de richtlijn, is niet primair gericht op het «uitplaatsen van vliegbewegingen», maar op het in samenhang reguleren van de tarieven. Het staat het uitplaatsen van vliegbewegingen echter ook niet in de weg. Op dit moment is de aanwijzing van een luchthavennetwerk of een verkeersverdeling tussen luchthavens niet voorzien. Het ligt in de rede dat de aanwijzing van een luchthavennetwerk eerst zal plaatsvinden na overleg tussen de Staat en de luchthavenbeheerder.

De leden van de PVV-fractie vrezen forse prijsstijgingen als gevolg van artikel 1C van het voorstel wat wet, waardoor de concurrentiepositie van de overige burgerluchthavens aanzienlijk zou verslechteren. Een verhoging van de tarieven voor de regionale luchthavens zal er toe leiden dat deze prijsvechters 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.

Het artikel volgt uit de richtlijn die met dit wetsvoorstel wordt geïmplementeerd. Op grond van artikel 13 van de richtlijn zijn lidstaten verplicht de bepalingen over te nemen in nationale wet- en regelgeving. Het is voor een lidstaat derhalve niet mogelijk het betreffende artikel te schrappen.

Ik onderschrijf niet de redenering dat door het wetsvoorstel de overige luchthavens te maken krijgen met forse tariefsstijgingen met een nadelig effect voor de Nederlandse economie. Zelfs indien een luchthavennetwerk zou worden aangewezen, waarvan zoals eerder aangegeven nog geen sprake is, dan nog leidt dit niet tot een prijsstijging voor de regionale luchthavens. Integendeel, in dat kader stelt het wetsvoorstel dat elke afzonderlijke luchthaven binnen het netwerk moet voldoen aan de basisprincipes ten aanzien van het vaststellen van luchthaventarieven (non-discriminatie, consultatie, informatie etc.). Tevens zouden de tarieven op de regionale luchthavens kunnen worden verlaagd vanwege een bijdrage vanuit de opbrengsten van de non-aviation activiteiten van Schiphol. De kosten van de luchtvaartactiviteiten van de luchthaven Schiphol mogen en kunnen in een luchthavennetwerk niet worden afgewenteld op de overige luchthavens.

Het is overigens evenmin mogelijk dat kosten van overige luchthavens worden afgewenteld op de gebruikers van de luchthaven Schiphol. Dit is het gevolg van de gescheiden administratie voor de luchtvaartactiviteiten

van de luchthaven Schiphol (locatie Schiphol), zoals deze reeds in de Wet Luchtvaart sinds 19 juli 2006 van toepassing is.

De leden van de CDA-fractie vragen 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?

Het opnemen van een luchthaven in een luchthavennetwerk betekent dat elke luchthaven zal dienen te voldoen aan de basisprincipes van de richtlijn, zoals geïmplementeerd in het wetsvoorstel. Zie hiervoor ook mijn antwoord op de voorgaande vragen. De meerwaarde zit in de mogelijkheid dat ik de exploitant van een luchthavennetwerk kan toestaan om een gemeenschappelijk tariefstelsel vast te stellen. Daarnaast is het mogelijk dat de luchthavens in het netwerk een bijdrage vanuit de niet-luchtvaartactiviteiten van de luchthaven Schiphol ontvangen, bijvoorbeeld indien grote investeringen op een luchthaven gedaan moeten worden. Vanwege de gescheiden administratie is het overigens niet mogelijk dat dergelijke kosten op luchthavens, worden afgewenteld op de gebruikers van de luchthaven Schiphol.

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?

In het wetsvoorstel is bepaald dat, ook in het geval van een luchthavennetwerk, elke afzonderlijke luchthaven dient te voldoen aan de vereisten van de richtlijn. Dat wil zeggen dat elke luchthaven een eigen consultatie voor de gebruikers op de betreffende luchthaven organiseert. Daarmee zijn de belangen van de verschillende categorieën gebruikers optimaal geborgd. De luchthaven Schiphol en de deelnemende overige luchthavens binnen het netwerk dienen voor de gewenste afstemming ten behoeve van een gemeenschappelijk en transparant tariefstelsel zorg te dragen.

### **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?

Het is juist dat het wetsvoorstel op dit moment uitsluitend van toepassing is op de luchthaven Schiphol.

Er is bij de huidige implementatie echter rekening gehouden met alle mogelijke toekomstige scenario's. Te weten de situatie dat één of meerdere overige burgerluchthavens op enig moment uitstijgen boven het aantal van 5 miljoen passagiersbewegingen op jaarbasis, dan wel de situatie waarin een groep luchthavens wordt aangewezen als een

luchthavennetwerk, of dat een verkeersverdeling tussen luchthavens wordt ingesteld, en tevens toestemming wordt verleend om een gemeenschappelijk en transparant tariefsysteem vast te stellen. Mocht één van deze situaties zich voordoen dan worden de bepalingen uit het wetsvoorstel eveneens op deze overige burgerluchthavens van toepassing.

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?

Het wetsvoorstel behelst een zuiver technische implementatie van de richtlijn. Strikt genomen heeft de richtlijn geen betrekking op de beveiligingstarieven van Schiphol. Bij de implementatie is er echter voor gekozen, zoals eerder aangegeven, om de betreffende bepalingen tevens op de beveiligingstarieven toe te passen. Zodoende wordt voorkomen dat uiteenlopende procedures en criteria worden gehanteerd voor de verschillende tarieven van Schiphol.

Zoals in het navolgende zal worden toegelicht betreft dit een aantal aanpassingen van relatief ondergeschikte aard. De eisen van de richtlijn maken geen versoepeling van de bestaande eisen voor Schiphol mogelijk, die een vermindering van administratieve lasten of reguleringskosten zou betekenen.

### **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?

De adviezen van de diverse Alderstafels, evenals de Luchtvaartnota, gaan uit van verplaatsing van niet mainport-gebonden luchtverkeer naar Eindhoven en Lelystad. Daarbij is er niet vanuit gegaan dat de regering initiatieven ontplooit tot het instellen van bijvoorbeeld een verkeersverdelingsstelsel (conform Verordening 1008/2008). De gedachte is dat marktpartijen deze verdeling van verkeer zelf effectiever kunnen organiseren. Indien op enig moment overwogen wordt over te gaan tot aanwijzing van een luchthavennetwerk of instelling van een verkeersverdelingsstelsel, zullen ook op dat moment de administratieve lasten en nalevingskosten voortvloeiend uit een dergelijke aanwijzing moeten worden bepaald.

### **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 Raad is, via een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets, nagegaan welke consequenties het wetsvoorstel heeft voor het toezicht.



Omdat de bepalingen van de Wet luchtvaart ten aanzien van de tarieven en voorwaarden voor de luchtvaartactiviteiten van de luchthaven Schiphol grotendeels aansluiten bij de bepalingen van de richtlijn, verwacht de Raad alleen dat uitsluitend de nieuwe geschillenprocedure tussen Schiphol en gebruikers ten aanzien van zogenoemde diensten op maat extra werkzaamheden met zich mee zouden kunnen brengen. De eventuele budgettaire en personele consequenties zullen worden meegenomen tijdens de (jaarlijkse) begrotingsbesprekingen van de NMa/Vervoerkamer.

Voorts heeft de Raad opgemerkt dat wanneer in een zogenoemd toekomstig scenario één of meerdere overige burgerluchthavens op enig moment uitstijgen boven het aantal van 5 miljoen passagiersbewegingen op jaarbasis, de bepalingen uit het wetsvoorstel en het ontwerpbesluit op deze luchthaven(s) van toepassing worden. Dat betekent dat de omvang van de toezichthoudende taak van de Raad op dat moment wordt uitgebreid. Dat is ook het geval in de situatie waarin een groep luchthavens wordt aangewezen als een luchthavennetwerk, of indien een verkeersverdeling tussen luchthavens wordt ingesteld, en tevens toestemming wordt verleend om een gemeenschappelijk en transparant tariefsysteem vast te stellen. Onder deze mogelijke (toekomstige) omstandigheden schat de Raad in dat dit aanvullende middelen en extra personele capaciteit zal vergen.

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 reeds bestaande bepalingen van de Wet luchtvaart ten aanzien van de tarieven en voorwaarden voor de luchtvaartactiviteiten van de luchthaven Schiphol sluiten grotendeels aan bij de bepalingen van de richtlijn. Het onderhavige wetsvoorstel behelst slechts een beperkt aantal aanpassingen van ondergeschikte aard.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige procedures en criteria zijn:

- definitie gebruikers: de term gebruikers wordt verbreed tot gebruikers en/of representatieve organisaties van gebruikers (zoals BARIN). Daarmee kan de BARIN ook als belanghebbende worden aangemerkt in het geval van klachten;
- het non-discriminatie beginsel was reeds in de wet opgenomen. In de wet wordt nu opgenomen dat de luchthavengelden uit een oogpunt van publiek en algemeen belang, met inbegrip van milieu-aangelegenheden kunnen worden gedifferentieerd. In de memorie van toelichting van het wetsvoorstel is toegelicht dat dit ook geldt voor tariefsdifferentiatie in het belang van de mainport, zoals een tariefsdifferentiatie naar transfer/opstappende passagiers;
- toegang tot diensten op maat: gebruikers die op maat gesneden diensten of specifiek gereserveerde delen van de terminal wensen kunnen daartoe een verzoek aan de luchthavenexploitant richten. Deze stelt vooraf relevante en objectieve criteria op voor de beoordeling en/of toewijzing van dergelijke verzoeken;
- gewijzigde procedure bij klachten: in geval van klachten treden de tarieven niet meer automatisch direct in werking. De NMa bepaalt welke tarieven nog niet in werking kunnen treden op de beoogde datum. Dit impliceert dus een opschortende werking voor tarieven bij klachten;
- informatievoorziening door gebruikers: de gebruikers dienen prognoses van de samenstelling van de vloot en het gebruik op de luchthaven e.d. te overleggen;

- termijn afhandelingen klachten NMa: in de huidige wet luchtvaart geldt voor klachten een termijn van drie maanden, met de mogelijkheid van een (stilzwijgende) verlenging voor een periode van twee maanden. Op grond van de richtlijn wordt de beslistermijn vier maanden, welke termijn, echter alleen in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde (complexe) gevallen, met 2 maanden kan worden verlengd.

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?

In dit verband wil ik voorop stellen dat de discussie omtrent de transfertarieven tijdens de consultatieprocedure plaatsvond en er niet toe heeft geleid dat Schiphol deze tarieven ook reeds daadwerkelijk heeft vastgesteld. Dit is van belang omdat op grond van het wetsvoorstel de luchtvaartmaatschappijen niet op voorhand, dat wil zeggen vóórdát Schiphol de tarieven op 1 november 2010 zou hebben vastgesteld, een klacht ingediend zouden kunnen hebben.

Artikel 1F van het wetsvoorstel impliceert dat, eerst nádat Schiphol de tarieven heeft vastgesteld, de gebruikers een klacht kunnen indienen bij de NMa.

Een vergelijkbare procedure is ook reeds in het thans geldende artikel 8.25f van de Wet luchtvaart opgenomen.

De in het wetsvoorstel opgenomen procedure voor klachten op grond van de richtlijn wijkt hiervan slechts op een aantal punten af. Zo treden in geval van klachten de tarieven niet meer automatisch in werking op de beoogde datum van inwerkingtreding (in dit geval 1 april 2011). De NMa wijst in een tussentijds besluit aan welke tarieven niet in werking kunnen treden op de beoogde datum.

Dit impliceert dus een opschortende werking voor de inwerkingtreding van de tarieven bij klachten totdat de NMa zijn oordeel heeft gegeven. Op grond van het wetsvoorstel dient de NMa tot een besluit te komen binnen een termijn van 4 maanden, die in uitzonderlijke gevallen kan worden verlengd met 2 maanden.

Het effect van de thans geldende bepalingen van het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol is, gelet op de in het besluit gehanteerde termijnen, vergelijkbaar met die van de opschortende werking ingevolge de bepalingen van de richtlijn aangezien:

- de tarieven (in dit geval 1 april 2011) niet eerder mogen ingaan dan 5 maanden na vaststelling (in dit geval 1 november 2010);
- klachten kunnen worden ingediend binnen een termijn van circa 1 maand na vaststelling;
- de NMa thans een maximale termijn van 3 maanden heeft (die kan worden verlengd met 2 maanden);

Vanwege deze termijnen zal, ook op basis van de bestaande procedures, in het merendeel van de gevallen de NMa reeds tot een oordeel komen voordat de tarieven op de beoogde datum in werking treden.

In de praktijk zullen de nieuwe procedures derhalve geen grote verandering met betrekking tot de afhandeling van bezwaren tegen de tarieven van Schiphol tot gevolg hebben.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma