

Vergaderjaar 2009–2010

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 145**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2009

Bij de behandeling van het Fiscaal stimuleringspakket is de motie Cramer c.s. (Kamerstukken II 2008/2009, 31 301, nr. 39) ingediend waarin wordt gevraagd om een actualisatie van de kostenreducerende maatregelen en investeringen van Schiphol, voorzien van het oordeel van de regering in het licht van de gemaakte afspraken met Schiphol. Met deze brief, die ik u mede namens de staatssecretaris van Financiën doe toekomen, wordt invulling gegeven aan deze motie.

Tevens wil ik u informeren over de resultaten van het recent uitgevoerde benchmark-onderzoek naar de luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol in 2009, die in dit kader ook relevant zijn.

In het aanvullend beleidsakkoord Werken aan de toekomst heeft het kabinet besloten de heffing van de vliegbelasting te beëindigen. In de toelichting bij het Fiscaal stimuleringspakket is aangegeven dat dit in twee stappen zal gebeuren: door het op nul stellen van de tarieven per 1 juli 2009 (stap 1) en daarna afschaffing van de vliegbelasting (stap 2).

Aan de beëindiging van de heffing van de vliegbelasting heeft het kabinet de voorwaarde verbonden dat ook de luchthaven Schiphol kosten zal reduceren. Per brief van 29 mei 2009 (Kamerstukken II 2008/2009, 29 665, nr. 139) is de Kamer geïnformeerd over de kostenreducerende maatregelen van Schiphol, waarbij het kabinet reeds heeft aangegeven dat met de gedane toezeggingen van Schiphol voldoende invulling is gegeven aan de voorwaarde genoemd in het aanvullend beleidsakkoord en in de Luchtvaartnota en dat de vliegbelasting definitief wordt afgeschaft. Het desbetreffende wetsvoorstel is op 15 september 2009 (Kamerstukken II 2008/2009, 32 132) ingediend.

Mede in het licht van de motie Cramer c.s. heb ik Schiphol gevraagd om informatie over de stand van zaken betreffende kostenreducerende maatregelen en investeringen. Op grond van de verstrekte informatie kan ik u het volgende mededelen.

### *Kostenreducerende maatregelen*

Schiphol hanteert bij de identificatie van kostenreducerende maatregelen als uitgangspunt dat er een juiste balans moet zijn tussen enerzijds directe kostenverlagingen en anderzijds handhaving van investeringen die noodzakelijk zijn voor de duurzame ontwikkeling en instandhouding van de mainport Schiphol.

Schiphol heeft besloten om de luchthaventarieven per 1 april 2010 niet te verhogen. Schiphol tekent daarbij aan dat men vanuit het oogpunt van financieel solide bedrijfsvoering eigenlijk de tarieven voor luchtvaartgerelateerde activiteiten met 19% zou moeten verhogen. Met deze maatregel zullen de inkomsten van Schiphol in 2010 volgens de huidige inzichten ongeveer € 56 miljoen lager zijn dan de wettelijk toegestane maximuminkomsten. In het licht van de uitzonderlijke economische situatie wil Schiphol hiermee de luchtvaartmaatschappijen ondersteunen om het netwerk van en naar Schiphol in stand te houden en verder uit te breiden. Het besluit de tarieven per genoemde datum niet te verhogen legt extra druk op de organisatie een strikt kostenmanagement te voeren en kosten verder te reduceren.

In januari 2009 heeft Schiphol in het kader van de herijking van de strategie besloten tot een reorganisatie die moet leiden tot een structurele vermindering van het personeelsbestand met circa 25%. De reorganisatie is op 1 juli gestart nadat er met de vakbonden overeenstemming is bereikt over een sociaal plan. De kosten die met de reorganisatie zijn gemoeid bedragen circa € 50 miljoen. Deze kosten worden overigens niet in de havengeldtarieven berekening meegenomen en komen dus volledig voor rekening van de onderneming. De kostenvoordelen als gevolg van de reorganisatie komen met name ten goede aan de luchtvaartactiviteiten en komen vervolgens tot uitdrukking in de havengeldtarieven.

Bij de inventarisatie van de mogelijkheden tot kostenreductie heeft Schiphol ook kritisch naar de verzekeringskosten gekeken. Gebleken is dat de limiet op de dekking van de terrorismeverzekering voor Schiphol Group als geheel kan worden verlaagd. Dit betekent dat de premie wordt gereduceerd, wat een jaarlijkse besparing van € 6 miljoen euro oplevert, waarvan circa € 3 miljoen voor luchtvaartactiviteiten.

In de Luchtvaartnota is aangekondigd dat het kabinet in samenwerking met de sector de mogelijkheden voor kostenreductie op het gebied van security zal bezien. Een werkgroep waarin het rijk en Schiphol participeren brengt thans de mogelijkheden in kaart. De resultaten worden eind dit jaar verwacht.

Wat betreft de verdere ontwikkeling van de luchthaventarieven kan verder nog worden genoemd (zoals ook vermeld in mijn brief van 29 mei 2009, Kamerstukken II 2008/2009, 29 665, nr. 139) dat Schiphol aan het kabinet heeft beloofd dat men zich maximaal zal inspannen om een tariefsverlaging door te voeren op het moment dat het verkeer en vervoer weer substantieel is toegenomen tot het niveau van 2007. Daarbij zal er wel rekening moeten worden gehouden met de doorberekening in de tarieven van noodzakelijke investeringen voor onder meer het veiligstellen van de benodigde piekruurcapaciteit, waaronder het bagagesysteem, voor CO<sub>2</sub> reductie, waterzuivering, geluidsreductie en duurzame energie. Schiphol is immers een zelfstandig bedrijf dat in concurrentie met andere luchthavens in Europa zijn positie moet zien te behouden en waar mogelijk versterken. De concurrentiepositie wordt enerzijds bepaald door het kostenniveau en investeringen en anderzijds door de kwaliteit van de geboden voorzieningen. Een sterke financiële positie stelt Schiphol in

staat deze afwegingen zo te maken, dat steeds gepast en flexibel op de actuele uitdagingen kan worden ingespeeld. Daarbij «leunt» Schiphol niet op de schatkist – integendeel gezien het superdividend dat in 2008 is uitgekeerd – en moet het bedrijf in staat zijn een reëel rendement op zijn investeringen te maken binnen de kaders die door de tariefregulering worden gesteld.

### *Investerings*

De marktontwikkelingen zijn voor Schiphol aanleiding geweest om het investeringsprogramma te heroverwegen en te temporiseren. De initieel voorgenomen investeringen in de mainport voor de periode 2009 tot 2014 zijn teruggebracht van een oorspronkelijk voorziene € 2,6 miljard tot € 1,6 miljard.

Grootschalige investeringen in de uitbreiding van het terminalgebouw zijn op grond van de huidige marktverwachting in principe uitgesteld tot na 2014. Schiphol geeft aan dat men de marktontwikkelingen nauwgezet volgt en dat investeringen al dan niet zullen worden heroverwogen afhankelijk van de economische ontwikkelingen, de vraag van luchtvaartmaatschappijen naar piekruurcapaciteit op Schiphol, de investeringsmogelijkheden alsmede het verwachte rendement. Schiphol beperkt zich in de periode tot 2014 in principe tot de investeringen die strikt noodzakelijk zijn in het licht van de instandhouding van de mainport of welke directe kostenbesparingen opleveren voor de sector.

Schiphol en het rijk zullen gezamenlijk «No-Q» ontwikkelen, een systeem voor geautomatiseerde grenspassage. Schiphol heeft in de periode tussen nu en juli 2010 ten behoeve van de onderzoeks- en ontwikkelfase van het project alsmede de verdere ontwikkeling van grenspassage systemen op Schiphol tot 2011 substantiële bedragen gereserveerd.

Om de mainport in stand te houden, de huboperatie optimaal te kunnen blijven faciliteren en te anticiperen op toekomstige vraag naar hogere piekruurcapaciteit, investeert Schiphol fors in de uitbreiding van het bagageafhandelingssysteem. De totale kosten die hiermee zijn gemoeid bedragen circa € 800 miljoen, waarvan de helft inmiddels is besteed. Ondanks de economische situatie heeft Schiphol besloten om in het belang van de toekomstige noodzakelijke piekruurcapaciteit de uitbreiding van het systeem door te zetten en te voltooien.

### *Resultaten benchmark onderzoek 2009*

Recent is in opdracht van mijn ministerie wederom een benchmark naar luchthavengelden en overheidsheffingen uitgevoerd. In deze benchmark worden havengelden en heffingen op Schiphol en acht andere grote Europese luchthavens vergeleken. Het eindrapport gaat als bijlage bij deze brief.<sup>1</sup> Belangrijke conclusie is dat Schiphol op dit moment weer op de vijfde plaats staat wat betreft het kostenniveau. In de zomer van 2008 was Schiphol nog de op één na duurste luchthaven, na Londen Heathrow. De verbetering in de positie van Schiphol is toe te schrijven aan het beëindigen van de vliegbelasting en de ontwikkeling van de luchthaventarieven. Nu het tarief van de vliegbelasting per juli 2009 op nul is gesteld, heeft Schiphol haar vijfde positie in de benchmark weer ingenomen. Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Londen Gatwick zijn nu ook weer duurder dan Schiphol.

Ik ben van mening dat Schiphol met de hiervoor genoemde maatregelen een goede invulling geeft aan de afspraken inzake kostenreductie, die het kabinet met de luchthaven heeft gemaakt als voorwaarde voor de beëindi-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ging van de vliegbelasting. Bij deze maatregelen heeft Schiphol het evenwicht weten te bewaren tussen kostenreductie enerzijds en handhaving van noodzakelijke investeringen anderzijds. De genoemde maatregelen dragen bij aan instandhouding en versterking van de concurrentiepositie van de mainport en daarmee aan het netwerk van luchtverbindingen dat voor de Nederlandse economie van cruciaal belang is.

De resultaten van de benchmark laten zien dat de concurrentiepositie van Schiphol in 2009 is verbeterd. Te verwachten is dat deze door het onveranderd laten van de luchthaventarieven per 1 april 2010 alsmede het verder realiseren van de voorgenomen kostenreducerende maatregelen verder wordt versterkt.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings