

Vergaderjaar 2017–2018

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 258

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 januari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 december 2017 over de regeling houdende bepalingen inzake het verstrekken van subsidie aan de stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol voor de jaren 2018 tot en met 2022 en evaluatie Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 247).

De vragen en opmerkingen zijn op 21 december 2017 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 18 januari 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Evaluatie KDC	3
Duurzame ontwikkeling	4
Bijdrage voor de komende jaren	5

Inleiding

De leden van de fractie van de VVD hebben met interesse kennisgenomen van de Regeling inzake subsidieverstrekking aan het Knowledge and Development Centre Schiphol. Zij hebben daarover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister over de subsidieverstrekking aan de stichting Knowledge and Development Centre Mainport Schiphol (KDC) en van het evaluatierapport opgesteld door Ecorys. Deze leden hebben hier een aantal vragen en opmerkingen over, met name over de evaluatie en de discrepantie tussen de geconstateerde gebreken van het programma en de conclusie van de Minister. Op basis van deze evaluatie kan het voorstel voor een nieuwe subsidie in de huidige vorm geen steun krijgen van de leden van de GroenLinks-fractie.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van zowel het voorstel voor een nieuwe subsidietoekenning aan het KDC als de evaluatie van de toegekende subsidie over de afgelopen vijf jaar en hebben daarover een aantal kritische opmerkingen en vragen.

Algemeen

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren onderschrijven het belang van een organisatie die poogt de veiligheid rond Schiphol te vergroten en geluidshinder en milieuoverlast te voorkomen of beperken. Zij ageren echter tegen het feit dat de burger opdraait voor de schade die Schiphol veroorzaakt. Schade (zoals luchtvervuiling, geluidshinder, gezondheidsschade, versnelde klimaatverandering en vogelsterfte) die ontstaat door de activiteiten op en rondom Schiphol zou door Schiphol zelf voorkomen of gecompenseerd moeten worden. Schiphol krijgt ruim baan om zijn economische activiteiten te ontwikkelen en winst te maken, maar de burger betaalt via deze subsidie aan de oplossing van de ontstane problemen.

Schiphol krijgt de lusten, de burger de lasten.

De leden van de Partij voor de Dieren willen graag van de Minister weten waarom Schiphol lijkt te zijn vrijgesteld van de verantwoordelijkheid voor zijn eigen bedrijfsvoering. Zou niet alle schade die ontstaat door de activiteiten van Schiphol ook betaald moeten worden door Schiphol, inclusief onderzoek naar innovatieve manieren om schade te voorkomen of te mitigeren? Waarom is de burger daarvoor verantwoordelijk? Graag krijgen deze leden een reactie van de Minister op dit punt.

Ten tweede zijn deze leden van mening dat een overheid die de groei van Schiphol stimuleert en tegelijkertijd het klimaatverdrag van Parijs heeft ondertekend tegenstrijdig handelt. Ze handelt ook in strijd met de meest recente wetenschappelijke inzichten waaruit blijkt dat alleen een krimp van het aantal vliegbewegingen het behalen van de doelstellingen zoals in Parijs geformuleerd binnen bereik houdt! Kan de Minister laten weten

welke van de twee opties haar voorkeur heeft (te weten het halen van de doelstellingen van Parijs of de groei van het aantal vliegbewegingen)? Als zij stelt niet te hoeven kiezen tussen deze twee, kan zij dan onderbouwen waarom de conclusies van het promotieonderzoek van de heer Peeters bij de TU Delft *Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges* (<https://www.tudelft.nl/2017/tu-delft/toerisme-en-luchtvaart-maken-parijse-doelen-onhaalbaar/>) in dat geval incorrect zijn?

Evaluatie KDC

De leden van de VVD-fractie lezen in de bijlage van de gespreksinterviews dat de organisatie lean-and-mean is georganiseerd met mensen die ook werkzaam zijn in andere relevante bedrijven rondom de luchtvaart. Is de conclusie juist dat er geen fte actief in dienst zijn bij het KDC? Klopt het dat het KDC meer een soort overlegorgaan is?

Tevens lezen de leden van de VVD-fractie dat uit de evaluatie door Ecorys blijkt dat er tevredenheid is over de activiteiten van het KDC. Deze leden vragen of de doelstellingen van het KDC vooraf «smart» geformuleerd zijn. De meerwaarde van het KDC kan volgens deze leden ook zitten in referenties van partners waarmee het KDC werkt. Is het mogelijk deze referenties bij een volgende keer een aanbeveling te laten schrijven over het werk van het KDC in plaats van een uitgebreide beleidsevaluatie door Ecorys die wellicht niet in verhouding staat tot de subsidie?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn in het algemeen altijd voor het vergaren van kennis. Onderzoek, het uitwerken van nieuwe ideeën en het vinden van nieuwe oplossingen voor reële problemen zijn in zijn algemeenheid een goede zaak en verdienen steun. Bij het doen van onderzoek kan de uitkomst ook zijn dat geen oplossing is gevonden, dat een theorie niet werkt of dat een gevonden oplossing geen verbetering is en daarom beter niet kan worden toegepast. Maar de score van het KDC is na vele miljoenen euro's subsidie in tien jaar tijd wel heel mager. In de evaluatie wordt op p. 49 zuinigjes gesteld: «Uit de cijfers komt het beeld naar voren dat met twee van de 34 projecten de implementatiegraad van KDC-projecten aan de lage kant is.» Wat is de reactie van de Minister op dit resultaat?

De leden van de GroenLinks-fractie verbazen zich ook over de gebrekkige samenwerking met en sturing door het ministerie aan het KDC. Het ministerie is op papier opdrachtgever, maar lijkt geen bemoeienis te hebben met het KDC. De evaluatie stelt op p. 22: «Alhoewel de directieleden doorgaans positief zijn over de rol die I&M bij het KDC speelt, geven een aantal van hen aan dat I&M meer bij de programmering van de onderzoeksagenda betrokken zou kunnen zijn. Momenteel lijkt er weinig sturing vanuit het ministerie te zijn op welke soort projecten er door het KDC gedaan worden.» Op p. 23–24 wordt gesteld: «Uit de opgevraagde KDC-projectinformatie komt naar voren dat I&M, in de evaluatieperiode, geen directe opdrachten bij het KDC heeft uitgezet. Tot op heden lijkt I&M geen gebruik gemaakt te hebben van de mogelijkheid om via het KDC ATM-gerelateerde projecten uit te laten voeren. (...) Wel wordt aangegeven dat de betrokkenheid van I&M groter zou mogen zijn. Het gaat dan met name om een actievere rol bij het beoordelen van projecten (passen deze binnen de beleidsdoelen van het ministerie). (...) Op strategisch niveau, bijvoorbeeld via periodiek overleg tussen KDC-bestuur en directie I&M vindt er echter geen uitwisseling plaats.» Op p. 45 wordt gesteld: «Tegelijkertijd valt op dat deze genoemde toegevoegde waarde van het KDC door hen niet (direct) wordt gekoppeld aan de beleidsdoelen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft voor de luchtvaartsector. Ook is opvallend dat geen duidelijke, concrete afspraak is gemaakt over wat het KDC wordt geacht op te leveren in termen van geïmplementeerde projecten of concrete effecten met betrekking tot mainport Schiphol.»

De leden van de GroenLinks-fractie zijn niet te spreken over de geslotenheid van dit kenniscentrum. De globale opdracht, oplossingen vinden voor de duurzame ontwikkeling van mainport Schiphol, lijkt beperkt tot het verbeteren van de veiligheid (wat heel belangrijk is) en de operationele en bedrijfsmatige efficiëntie van Schiphol en KLM. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft verdient dit alleen overheidssteun als de opgedane kennis wordt gedeeld met alle (markt)partijen. Dat is niet zo. Het KDC werkt alleen samen met de KLM. Andere maatschappijen worden bewust niet betrokken en weten vaak niet eens van het bestaan van het KDC. In de evaluatie wordt op p. 24 gesteld: «De betrokkenheid van luchtvaartmaatschappijen bij het KDC is beperkt tot KLM. (...) Een andere grote gebruiker van Schiphol, Easyjet, was niet op de hoogte van het bestaan van KDC.»

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat het KDC kennelijk efficiënt werkt en de kosten in de hand worden gehouden. De verstrekte subsidies zijn daarom meer dan nodig is voor de onderzoeksagenda. Maar het geld moet kennelijk wel opgemaakt worden, want op p. 31 wordt gesteld: «Directieleden gaven tijdens de interviews aan dat het soms lastig is om het door I&M beschikbaar gestelde budget op te maken. Dit betekent dat er minder projecten dan budget zijn. Om te zorgen dat het budget toch besteed kan worden, gaat men op zoek naar additionele projecten. Ook komen er soms projecten bij het KDC terecht die niet binnen de onderzoeklijnen vallen of die enkel één partij tot voordeel strekken.» Op p. 31 staat: «Wanneer te veel projecten sneuvelen in een eerste fase, loopt het KDC het risico het beschikbare budget niet op te maken. Om te zorgen dat het budget besteed wordt, worden soms projecten aan de onderzoeksagenda toegevoegd die eigenlijk niet op de agenda hadden horen staan. Dergelijke projecten dragen vaak ook niet direct (sterk) bij aan de realisatie van de beleidsdoelen. Sommige directieleden gaven aan dat het bij sommige projecten een toevalstreffer is dat het project binnen een van de beleidsdoelstellingen viel.» Dit is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft niet aanvaardbaar. De gebrekkige sturing vanuit het ministerie vertaalt zich niet alleen in een onderzoeksagenda die de belangen van de deelnemende bedrijven dient, maar ook in het verkwisten van subsidie aan niet relevant onderzoek, om te voorkomen dat het moet worden teruggegeven. Wat deze leden betreft is dit geen doelmatig besteed geld, hoe efficiënt de bedrijfsvoering ook moge zijn. Hoe kijkt de Minister aan tegen het «opmaken» van subsidies, ook als dit niet het afgesproken doel dient?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren verwonderen zich over het feit dat de uitkomsten van door de overheid bekostigd onderzoek voornamelijk gedeeld worden met private partijen. Waarom zijn de onderzoeken uitgevoerd in opdracht van het KDC niet publiekelijk beschikbaar? Kan de Minister ervoor zorgen dat zowel onderzoeken uit het verleden als onderzoeken in de toekomst volledig vrij publiekelijk online raadpleegbaar zullen zijn? Zo nee, waarom niet?

Duurzame ontwikkeling

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat er voor een kenniscentrum, gericht op een duurzame ontwikkeling, actief interactie met de omgeving gezocht moet worden. Het tegendeel lijkt het geval. Er is geen enkele interactie met bewoners, gemeenten of maatschappelijke organisaties uit de directe omgeving van Schiphol. Zelfs bij het project «ontwikkeling omgevingsinformatie», gericht op het verbeteren van de informatie naar de omgeving, is geen contact met de omgeving. Het lijkt ook een van de weinige projecten te zijn gericht op iets wat onder de noemer «duurzaamheid» zou kunnen vallen. Het verminderen van het brandstofverbruik heeft voor de luchtvaartsector primair een bedrijfseco-

nomisch motief dat zich bij succesvolle implementatie zeer snel terugbetaalt, maar wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft dient dit ook een groot maatschappelijk belang en verdient dit dus ook steun. De leden van de GroenLinks-fractie zijn groot voorstander van een duurzame ontwikkeling van de mainport Schiphol en zien ook een groot potentieel van een goed functionerend kenniscentrum. Maar de duurzame ontwikkeling van Schiphol kan niet meer gezocht worden in een toename van de luchtzijdige capaciteit. Deze leden zien wel veel mogelijkheden voor een duurzame groei van Schiphol onder de grond, als hub voor langeafstandstreinverkeer.

Bijdrage voor de komende jaren

De leden van de VVD-fractie lezen dat uit het besluit blijkt dat het gaat om een relatief bescheiden subsidiebedrag van € 190.000 over een periode van vijf jaar. Klopt dit? Daarbij lezen deze leden op p. 7 dat dit in de periode 2013–2017 circa 9 miljoen bedroeg, waarvan 4 miljoen als financiering werd bijgedragen vanuit I&M bij oprichting. Vanwaar dit verschil?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de begeleidende brief van de Minister op geen enkele manier recht doet aan de grote gebreken in het functioneren van het KDC. Dit is voor een belangrijk deel te wijten aan het ministerie zelf en zou dus ook door de Minister moeten worden opgelost. De voorgestelde subsidieregeling voor een periode van vijf jaar kan niet op steun rekenen van deze leden. Eerst moeten er belangrijke wijzigingen doorgevoerd worden in de sturing door het ministerie, de selectie van projecten op basis van maatschappelijke relevantie (boven bedrijfsbelang), de samenwerking, transparantie met alle sectorpartijen en de interactie met de omgeving van Schiphol. Ook moet er sterker worden gestuurd op de indicatoren voor relevantie en duurzaamheid zoals klimaat, geluid en andere omgevingsfactoren.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren merken op dat in de voorliggende regeling wordt gesteld dat voor de periode 2018 tot en met 2022 € 190.000 beschikbaar is. Dat is € 38.000 per jaar. In de rijksbegroting Infrastructuur en Waterstaat voor 2018 staat echter dat tot en met 2022 jaarlijks € 50.000 beschikbaar is. Welk van deze bedragen is correct? Daarnaast willen deze leden graag een overzicht ontvangen met daarin per jaar (vanaf 2006 tot heden) de aan het KDC uitgekeerde subsidie.

II Reactie van de bewindspersoon

Algemeen

De leden van de Partij voor de Dieren willen weten waarom Schiphol lijkt te zijn vrijgesteld van de verantwoordelijkheid voor zijn eigen bedrijfsvoering. Zij vragen of niet alle schade die ontstaat door de activiteiten van Schiphol ook betaald moet worden door Schiphol, inclusief onderzoek naar innovatieve manieren om schade te voorkomen of te mitigeren. Het KDC is een samenwerkingsverband van LVNL (LuchtverkeersLeiding Nederland), AAS (Amsterdam Airport Schiphol en KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij). Het samenwerkingsverband is ca. 10 jaar geleden gevormd om onderzoek te doen naar mogelijkheden om de luchthaven in operationele zin beter te laten functioneren, in het bijzonder voor wat betreft het luchtzijdig gebruik van de luchthaven. Daarbij gaat het met name om aspecten als verbetering van de duurzaamheid, de veiligheid en het capaciteitsgebruik. Met betrekking tot het voorkomen en mitigeren van schade is het KDC er juist op gericht om daarvoor innovatieve oplossingen te ontwikkelen. Binnen KDC is iedere partij verantwoor-

delijk voor de eigen processen en voor de verbetering daarvan, en draagt ook de kosten daarvoor zelf. Aan de binnen KDC uitgevoerde onderzoeken dragen de KDC partners zelf substantieel bij. Van de totale € 9 mln. die de afgelopen 5 jaar in het kader van KDC aan onderzoek is besteed, heeft mijn ministerie bijna € 3,8 mln. ingebracht. De rest is door de KDC partners zelf ingebracht. Ondersteuning door de overheid is er op gericht de samenwerking tussen de partijen binnen het KDC te bevorderen. De blijvende behoefte hieraan wordt ook door het evaluatierapport onderstreept.

Rond Schiphol wordt in het algemeen het principe van «de vervuiler betaalt» toegepast. Zo zijn bijvoorbeeld de kosten voor de geluidsisolatie rond Schiphol betaald door de gebruikers van Schiphol via de zogenaamde GIS heffing. Nergens ter wereld is rond een luchthaven zo veel geïnvesteerd in geluidsisolatie. Ook kennen we op Schiphol de MTOW heffing, waarbij door deze zelfde partijen is betaald voor de kosten van onder meer uitkeringen in het kader van nadeelcompensatie. Ook draagt Schiphol bij aan het leefbaarheidsfonds, waarmee de leefbaarheid rond de luchthaven wordt verbeterd en betaalt Schiphol de kosten van de klachtenafhandeling.

Op het gebied van duurzaamheid is het regeerakkoord duidelijk. Dit kabinet is voornemens om waar nodig te werken met doelheffingen bijvoorbeeld ten aanzien van lawaaiige en vervuilende toestellen. Ook zal in Europees verband worden bekeken of nadere fiscale maatregelen nodig zijn om de sector verder te verduurzamen.

De leden van de Partij van de Dieren vragen voorts naar de prioriteit tussen de klimaatdoelstellingen van Parijs en de groei van het aantal vliegbewegingen.

In het regeerakkoord staat aangegeven dat op diverse manieren wordt ingezet om de CO₂-emissie van de luchtvaart omlaag te brengen. Afspraken binnen ICAO hebben een mondiaal systeem (CORSIA) opgeleverd en binnen Europa is er het EU ETS. De kosten die hieruit voortvloeien worden direct bekostigd door luchtvaartmaatschappijen. In de beantwoording van schriftelijke Kamervragen, kamerstuk 732, ben ik ingegaan op de relatie tussen de doelstellingen van Parijs en de ontwikkeling van Schiphol. Ik zal een nieuwe luchtvaartnota opstellen, waarin ik mijn visie op de ontwikkeling van de luchtvaart voor de komende tientallen jaren zal formuleren. Daarbij zal ik nadrukkelijk ingaan op een mogelijke uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol. Hierbij spelen vele factoren een rol, zoals veiligheid, duurzaamheid (vooral CO₂ uitstoot), de kwaliteit van de leefomgeving (met als belangrijk aspect geluid) en de ruimte in de lucht.

Evaluatie KDC

De leden van de VVD fractie vragen of het klopt dat het KDC geen eigen fte's in dienst heeft en meer een soort overlegorgaan is.

KDC heeft inderdaad geen eigen personeel. De mensen zijn formeel verbonden aan één van de deelnemende organisaties: LVNL, AAS of KLM. KDC is een samenwerkingsverband van deze organisaties en gericht op kennisontwikkeling voor de luchthaven op het snijvlak van de werkzaamheden van deze organisaties.

De leden van de VVD-fractie vragen of de doelstellingen van KDC «smart» geformuleerd zijn.

Zoals in het evaluatierapport wordt aangegeven is op operationeel niveau KDC doelgericht bezig en kan dit ook als «smart» worden gekwalificeerd. Er is een adequaat proces om researchprojecten te selecteren, uit te laten voeren en tot een goed einde te laten komen.

Ten aanzien van het generieke doel («het verlenen van ondersteuning aan de mainportontwikkeling van Schiphol») constateert het evaluatierapport dat dit niet concreet is geformuleerd. Daarbij speelt, dat KDC zich per definitie richt op een deel van de operationele processen op Schiphol (alleen processen met een gemeenschappelijk karakter) en als samenwerkingsverband ook niet zelf verantwoordelijk is voor de implementatie. Het evaluatierapport geeft een aantal adviezen gericht op een betere aansluiting van het KDC werkprogramma op de (strategische) beleidsprioriteiten ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol, die ik graag ter harte neem.

De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat een volgende keer de evaluatie wat eenvoudiger kan worden uitgevoerd op basis van referenties van partners.

Gelet op de Regeling periodiek evaluatie onderzoek moet ten minste één onafhankelijke onderzoeker worden betrokken die oordeelt over het uitgevoerde evaluatieonderzoek. Ecorys heeft deze rol gespeeld, en heeft daarbij nadrukkelijk ook gebruik gemaakt van interviews met partners van KDC. Voorts is bij de evaluatieopdracht uitdrukkelijk gekeken naar de verhouding tussen de kosten van de evaluatie en de betrokken budgetten. De evaluatie heeft betrekking op zowel de beheersubsidie als op de onderzoeken, die in opdracht zijn uitgevoerd. Het totaal aan bijdrage vanuit mijn ministerie over de afgelopen 5 jaar bedroeg € 3,8 mln. De evaluatie is voor k€ 26 ex BTW uitgevoerd. Hoewel de kosten van de evaluaties zowel in absolute als relatieve zin beperkt zijn, neem ik uw suggestie graag over om bij een volgende evaluatie over 5 jaar te zoeken naar een verdere mogelijke vereenvoudiging.

De leden van de GroenLinks fractie achten de score van het KDC mager en vragen mijn reactie daarop.

Ik deel niet de conclusie dat de score van KDC mager zou zijn. Bij de zoektocht naar innovatieve mogelijkheden om de processen te verbeteren is het niet mogelijk om altijd succesvol te zijn, zoals de fractie van GroenLinks zelf ook terecht aangeeft. De door de betreffende fractie geciteerde zin uit het evaluatierapport, dat «met twee van de 34 projecten de implementatiegraad van KDC-projecten aan de lage kant is», doet echter geen recht aan de totale conclusie van het rapport. Zo laat het rapport zien dat een aantal onderzoeken nog loopt of nog niet zijn gestart, en dat een aantal onderzoeken een tussenresultaat heeft opgeleverd, waarop voortgebouwd wordt. Voorts is een aantal projecten gebruikt voor meer algemene kennisontwikkeling met betrekking tot de mainport Schiphol en/of heeft als input gediend voor beleidsbeslissingen van KDC partners. Al met al zijn er in de evaluatieperiode 10 projecten ontwikkeld die naar hun aard geschikt zijn voor implementatie, waarvan een 6-tal nog niet is geïmplementeerd. Daarbij speelt overigens ook dat, zoals het evaluatierapport stelt, het doorvoeren van innovaties in het operationeel proces zeer complex is met lange doorlooptijden, terwijl de evaluatieperiode van 5 jaar relatief kort is.

Deze nuanceringslaten onverlet, dat de evaluatie aanleiding geeft tot, en aanknopingspunten biedt om de implementatiegraad van onderzoeksresultaten verder te verbeteren. De aanbevelingen uit de evaluatie dienaangaande neem ik ter harte. Het bestuur van het KDC heb ik inmiddels al gevraagd om een reactie op de aanbevelingen uit het rapport. Op korte

termijn zal ik met de KDC partners hierover in gesprek gaan, opdat de binnen KDC ontwikkelde kennis beter benut kan worden. Daarbij zal ook besproken worden hoe de beleidsprioriteiten ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol zo goed mogelijk terug kunnen komen in het KDC werkprogramma.

De fractie van Groen Links krijgt uit het rapport de indruk dat sprake is van een gebrekkige samenwerking met en sturing door het ministerie.

Het ministerie is structureel verbonden met het KDC. Ieder projectvoorstel vanuit het KDC wordt vooraf door mijn ministerie beoordeeld op de vraag of dit past bij het beleid dat wij voeren. De voortgang van werkzaamheden wordt nauwkeurig gevolgd door deelname aan besprekingen en de schriftelijke rapportage over projecten. De zin in het rapport die stelt dat het ministerie geen directe opdrachten heeft uitgezet, heeft betrekking op het feit dat KDC steeds de initiatiefnemer is. Er is bewust tot nu toe voor gekozen om sectorpartijen in dit verband vrij te laten in de keuze van projecten, zolang deze passen binnen het beleid. Desalniettemin deel ik de constatering uit het evaluatierapport dat een verdere intensivering van de samenwerking en sturing vanuit het ministerie op haar plaats is. Die behoefte is er ook bij de KDC partners zelf. Daarom is inmiddels besloten dat ook op bestuursniveau regelmatig overleg plaats zal vinden en dat de komende maanden gebruikt zullen worden om de afstemming tussen de beleidsprioriteiten ten aanzien van Schiphol en de strategische onderzoeksprogrammering van KDC nog nadrukkelijker plaats te laten vinden.

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag meer openheid over de resultaten van KDC en de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag weten waarom de onderzoeksrapporten niet publiekelijk beschikbaar zijn.

De website van KDC wordt actief bijgehouden, zodat de laatste informatie zo snel mogelijk algemeen beschikbaar wordt gesteld. Het onderzoeksprogramma is daarop terug te vinden, evenals een voor het publiek toegankelijke presentatie van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken. Regelmatig worden ook presentaties verzorgd over de resultaten. Bij besprekingen van het Veiligheidsplatform Schiphol, waar de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen aan deelnemen, komen resultaten van het KDC aan de orde. Al deze communicatie is bedoeld om de resultaten beschikbaar te stellen voor partijen die daar hun processen mee kunnen verbeteren.

Deelname aan het KDC is niet gelimiteerd tot LVNL, AAS en KLM. Wanneer andere luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol zijn gehuisvest met een Nederlandse operationele vergunning structureel willen deelnemen, zijn ze welkom bij het KDC om mee te werken aan de verdere ontwikkeling van Schiphol. Deelname vraagt echter ook een flinke inspanning van partijen, die in de praktijk vanwege kostenoverwegingen vaak niet haalbaar is.

Ik deel de aanbeveling vanuit het evaluatierapport om te werken aan een verdere verbetering van de verspreiding van opgedane kennis. Overigens hebben ook andere luchtvaartmaatschappijen dan KLM nu al voordeel van het KDC. Procesverbeteringen die de AAS en LVNL doorvoeren komen immers ten goede aan alle operators op Schiphol. Met het KDC zal ik echter bezien hoe onderzoeksresultaten nog breder gedeeld kunnen worden, zodat zo veel mogelijk partijen bekend zijn met de binnen KDC ontwikkelde kennis. Daarbij zij aangetekend, dat bij het openbaar beschikbaar stellen van onderzoeksrapporten bedrijfsvertrouwelijke informatie in beginsel niet openbaar kan worden gemaakt. Het is van

groot belang dat bedrijven dergelijke informatie willen blijven delen en beschikbaar stellen aan de onderzoekers.

De GroenLinks-fractie stelt dat sprake zou zijn van «verkwisting van subsidie» aan niet relevant onderzoek.

Ik deel de visie van GroenLinks dat subsidiegelden alleen besteed mogen worden aan het doel waarvoor deze worden verleend. De suggestie dat sprake zou zijn van «verkwisting van subsidie» deel ik echter niet. Alle door KDC ingediende projectvoorstellen zijn door mijn ministerie beoordeeld op de mate waarin deze passen binnen het gevoerde beleid. Zoals hiervoor reeds aangegeven, deel ik wel de aanbevelingen van het evaluatierapport om een aantal verbeteringen door te voeren in de relatie tussen het ministerie en het KDC, opdat de onderzoeksprogrammering zo goed mogelijk aansluit bij de gewenste ontwikkeling van Schiphol, de implementatiegraad van onderzoeken verder verbetert, en de opgedane kennis nog breder beschikbaar komt.

Bijdrage voor de komende jaren

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen over de genoemde budgetten.

Er is sprake van twee typen budget. Voor het beheer van de KDC organisatie is voor de komende 5 jaar k€ 190 opgenomen in de voorgaande subsidieregeling. Daarnaast wordt elk jaar vanuit het opdrachtenbudget van mijn ministerie een (groter) bedrag beschikbaar gesteld voor onderzoeksprojecten. In de periode 2013–2017 heeft mijn ministerie in totaal een kleine € 3,8 mln. bijgedragen. Naast mijn ministerie hebben ook de deelnemende bedrijven ca. € 5 mln. bijgedragen aan de onderzoeken.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat er grote gebreken zijn in het functioneren van het KDC.

Ik deel deze mening van de GroenLinks-fractie niet. Het ministerie heeft er bewust op aangestuurd om de bedrijven ertoe te bewegen om samen te werken in de verbetering van het functioneren van de processen op de luchthaven Schiphol. Om dat doel te realiseren is het nodig om daarin speelruimte te gunnen aan de deelnemende organisaties. Het evaluatierapport oordeelt op veel punten dan ook positief over het KDC en beveelt dan ook aan KDC te continueren. Tegelijkertijd geeft het rapport ook aanbevelingen voor verdere verbetering van o.a. de aansturing van het KDC vanuit het ministerie. Zoals gezegd neem ik die aanbevelingen ter harte. Het bestuur van KDC is reeds om een reactie op de aanbevelingen gevraagd en hierover zal binnenkort een gesprek worden gevoerd.

De leden van de Partij voor de Dieren vragen hoe de in de subsidieregeling genoemde € 38.000 per jaar zich verhoudt tot de in de rijksbegroting genoemde € 50.000 per jaar. Voorts vragen zij om een overzicht van de aan KDC uitgekeerde subsidie vanaf 2006 tot heden.

De bedragen die zijn opgenomen in de subsidieregeling zijn bepalend voor de jaarlijks toe te keren subsidie. In de bedragen die in de begroting zijn opgenomen is nog geen rekening gehouden met de efficiencyverbetering die KDC heeft doorgevoerd. De in de subsidieregeling opgenomen bedragen blijven dus binnen de in de begroting opgenomen maximale bedragen.

De uitgekeerde subsidiebedragen zijn in de administratie terug te halen vanaf 2009. De volgende bedragen (x € 1.000) zijn vanaf 2009 als subsidie uitgekeerd:

2009: 691

2010: 809

2011: 888

2012: 909

2013: 905

2014: 40 (+ 809 Opdrachten)

2015: 39 (+ 670 Opdrachten)

2016: 36 (+ 644 Opdrachten)

2017: 34 (+ 594 Opdrachten)

Het verschil in hoogte van de subsidie vanaf 2014 en de periode daarvoor hangt samen met het hierboven genoemde onderscheid in type budget. Tot en met 2013 is zowel het budget voor beheer als voor onderzoek als subsidie uitgekeerd. Vanaf 2014 is het budget gesplitst in een budget subsidie voor het beheer en een budget uitbestedingsopdrachten voor de onderzoeken.

Ik waardeer uw belangstelling voor de werkzaamheden van het KDC en het belang van kennisontwikkeling voor de luchthaven Schiphol en hoop dat ik uw vragen hierover voldoende heb beantwoord.