

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 84

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN VEILIGHEID EN JUSTITIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 augustus 2011

In 2009 is de Luchtvaartnota aan uw Kamer aangeboden. In deze nota – die begin 2011 met uw Kamer is besproken – is het belang aangegeven van een sterke concurrentiepositie van de mainport Schiphol (TK, 2008–2009, 31 936, nr. 1). Daarnaast wijst het regeerakkoord op het belang van het wereldwijde verbindingennetwerk en geeft daarbij aan dat de overheid toeziet op een concurrerend kostenniveau van de mainport Schiphol.

In de Luchtvaartnota werd aangekondigd dat samen met de sector onderzocht zou worden hoe kostenbesparingen in het domein van de beveiliging burgerluchtvaart (civil aviation security) gerealiseerd kunnen worden, zonder daarbij afbreuk te doen aan de kwaliteit en klantvriendelijkheid van de beveiliging in de burgerluchtvaart¹. Daartoe is de Stuurgroep Security Kosten Luchtvaart in het leven geroepen. In deze Stuurgroep participeren vertegenwoordigers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, Schiphol Group en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

In *het onderzoek* is gezocht naar mogelijkheden om met behulp van efficiency- en effectiviteitsverbeteringen te komen tot kostenbesparingen in het domein van de beveiliging burgerluchtvaart. Daarbij werd erkend dat Schiphol als commercieel bedrijf in eerste instantie zelf verantwoordelijk is voor de bedrijfsvoering. De focus van het onderzoek lag op die elementen van wet- en regelgeving die mogelijk belemmerend werken. Daarnaast zijn in het onderzoek, in samenwerking met de sector, de mogelijkheden onderzocht om door middel van herallocatie van verantwoordelijkheden te komen tot kostenbesparingen.

¹ Zie actiepunt nr. 6 van de Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota.

Resultaten van het onderzoek

Het onderzoek heeft geresulteerd in de volgende vijfsporen aanpak:

1. aanpassen rijksbeleid voor directe reductie van door te berekenen kosten en een herallocatie van kosten;
2. realiseren lange termijnprojecten, zoals vernieuwing grensmanagement;
3. aanpassen infrastructuur Schiphol, waardoor centrale security mogelijk wordt, in plaats van het huidige concept van decentrale security;
4. inefficiëntie in proces vermijden door transparantie, een interne operationele audit Schiphol en internationaal vergelijkend onderzoek;
5. verminderen administratieve lasten- en regeldruk.

Sinds het verschijnen van de Luchtvaartnota in 2009 is de hoogte van de security heffing min of meer gestabiliseerd. Schiphol blijkt met het huidige kostenniveau te concurreren met de andere grote luchthavens in Europa, waar een grote hoeveelheid passagiers overstappen (zogenaamde hub luchthavens in Europa). Sector en overheid nemen in onderlinge afstemming elk hun eigen verantwoordelijkheid om ook in de toekomst ten aanzien van de security kosten een gelijk speelveld zeker te stellen. Hiervoor zijn processen benoemd en maatregelen beschreven om daar invulling aan te geven.

Vervolgtraject

Het onderwerp van kostenbeheersing in relatie tot security maatregelen verdient blijvend aandacht. De auditdienst van Schiphol zal derhalve een beschrijving opleveren van de opzet en werking van de processen, waarin is opgenomen hoe wordt samengewerkt met andere partijen, op basis van welke argumentatie en hoe efficiency daarin een rol speelt. De eerste audit zal plaatsvinden in het derde kwartaal van 2011 en vervolgens elke vier jaar, tenzij er aanleiding is voor een tussentijdse audit, als gevolg van de invoering van nieuwe maatregelen.

In de bijlage treft u de nadere resultaten aan van het onderzoek van de Stuurgroep Security Kosten Luchtvaart.¹

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

De minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.