

Vergaderjaar 2012–2013

33 231

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

Nr. 2

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU EN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juni 2013

Bij brief van 4 april 2012¹ hebben onze ambtsvoorgangers u geïnformeerd over de resultaten van de evaluatie van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol en het standpunt van het kabinet op hoofdlijnen over noodzakelijk geachte aanpassingen van de regulering van de luchthaventarieven van Schiphol. Aangegeven is dat het pakket maatregelen verder wordt uitgewerkt, waarna de Kamer zal worden geïnformeerd over de voorstellen voor wijziging. Met de thans voorliggende brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging.

De voorstellen voor wijziging zijn mede gebaseerd op het advies van de Commissie Shared Vision. Over de instelling van deze commissie bent u geïnformeerd bij brief van 21 september 2012² en over het eerste deel van het advies van de commissie bij brief van 17 december 2012³. Het advies is bijgevoegd⁴.

Eerder zijn zeven hoofdthema's benoemd ten aanzien waarvan het vorige kabinet aanpassingen noodzakelijk achtte. Dit betreft:

1. Verbetering van het consultatieproces
2. Meerjarige vaststelling van de luchthaventarieven
3. Verrekeningsegalisatie
4. Efficiencyprikkel
5. De financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten
6. Netwerkkwaliteit
7. De kapitaalkosten van het geïnvesteerde vermogen in de luchtvaartactiviteiten (WACC).

¹ Kamerstuk 33 231, nr. 1

² Aanhangsel Handelingen II 2012/13, nr. 66

³ Kamerstuk 29 665, nr. 183

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Het huidige kabinet onderschrijft de noodzaak van deze aanpassingen. Per hoofdthema wordt hieronder de concrete uitwerking aangegeven.

1. Verbetering van het consultatieproces

Het kabinet vindt verbetering van het consultatieproces noodzakelijk. Uitgangspunt is dat de gebruikers beter inzicht krijgen in de relatie tussen enerzijds vervoer- en kostenontwikkelingen, de gewenste kwaliteit van de dienstverlening, de voorgenomen investeringen en anderzijds de tariefvoorstellen. Ook zou Schiphol bij de tariefvaststelling transparanter moeten aangeven hoe de zienswijzen van de gebruikers zijn meegenomen.

Het consultatieproces wordt daarom op drie aspecten verbeterd:

- a. het proces
- b. de verstrekte informatie
- c. het draagvlak

Ad a. verbetering van het proces

Het kabinet is van mening dat een goede consultatie een iteratief en interactief proces is dat in verschillende stappen wordt doorlopen. Het huidige Besluit exploitatie luchthavens (Besluit) gaat uit van een jaarlijkse consultatie als eenmalige activiteit. De aangepaste regelgeving bepaalt dat er één keer per drie jaar een uitgebreide consultatie plaatsvindt die in meerdere fasen wordt uitgevoerd. In deze driejaarlijkse consultatie worden de zienswijzen op een voorstel uit een eerdere fase meegenomen naar de bespreking van een eventueel aangepast voorstel in een volgende fase van het proces. Verder zal naast de driejarige consultatie ook een jaarlijks voortgangsoverleg plaats vinden. Tijdens dit jaarlijks overleg bespreekt Schiphol met de gebruikers onder andere de voortgang van de uitvoering van het investeringsprogramma en de efficiëncymaatregelen. Daarnaast geeft Schiphol in dit jaarlijks overleg inzicht in de verrekeringen in de tarieven als gevolg van verschillen tussen prognoses en realisatie wat betreft de ontwikkeling van het verkeer en vervoer en de kostenontwikkelingen.

Ad b. verbetering van de verstrekte informatie

Het kabinet acht het daarnaast nodig dat de gebruikers meer inzicht krijgen in de samenhang tussen enerzijds de vervoersontwikkelingen, het beoogde capaciteits- en kwaliteitsniveau, de daarmee samenhangende investeringen, de te nemen efficiëncymaatregelen en anderzijds de gevolgen van dit alles voor kosten en tarieven. Dit moet gebruikers in staat stellen om goed geïnformeerd hun zienswijze kenbaar te maken over de kosten- en tariefffecten van mogelijke keuzes in capaciteit- en kwaliteitseisen en de daarmee samenhangende investeringen. Het meerjarige investeringsplan wordt daarom onderdeel van de driejaarlijkse consultatie. Indien er sprake is van investeringen specifiek voor bepaalde groepen van gebruikers dient de luchthaven die inzichtelijk te maken.

Wat betreft het na te streven kwaliteitsniveau wordt opgemerkt dat in de huidige regelgeving een lijst met kwaliteitsindicatoren is opgenomen. Uit de evaluatie bleek dat deze indicatoren niet voldoen. Het betreft vooral indicatoren die betrekking hebben op de capaciteit van de luchthaven en minder op de kwaliteit van dienstverlening. Deze indicatoren zullen worden vervangen door indicatoren die meer zeggen over kwaliteit (zie verder onder punt 4, onderdeel «benchmark prijs/kwaliteitsniveau»). Luchthaven en gebruikers dienen hiertoe gezamenlijk een voorstel te doen.

Tot slot dient de luchthaven inzichtelijk te maken wat de te verwachten effecten zijn van het investeringsplan en de tariefvoorstellen op de netwerkqualiteit (zie ook punt 6).

Ad c. verbetering van het draagvlak

In de evaluatie is geconstateerd dat het huidige consultatieproces onvoldoende inzichtelijk maakt hoe de zienswijzen van gebruikers zijn meegewogen in de uiteindelijke tariefvaststelling. Hierdoor is onvoldoende duidelijk wat het draagvlak is voor het tariefvoorstel en de achterliggende keuzen in bijvoorbeeld het investeringsplan. De aangepaste regelgeving zal daarom bepalen dat de luchthaven bij de tariefvaststelling moet aangeven welke zienswijzen in de consultatie zijn ingebracht en of en hoe dit tot aanpassing heeft geleid.

2. Meerjarige vaststelling van de luchthaventarieven

Het kabinet heeft er voor gekozen dat Schiphol de tarieven in de toekomst slechts één keer in de drie jaar vaststelt (met een indicatieve doorkijk naar jaar 4 en 5). Ook de Commissie Shared Vision beveelt in het bijgevoegde advies een systematiek aan waarbij de tarieven voor drie jaar worden vastgesteld.

Schiphol dient in het tariefvoorstel aan te geven hoe de tarieven zich in deze drie jaar van jaar op jaar ontwikkelen. Het kabinet gaat er daarbij van uit dat in het voorstel wordt gestreefd naar een gelijkmatige tariefontwikkeling.

De tarieven voor onvoorziene beveiligingsmaatregelen kunnen nog wel ieder jaar worden vastgesteld (en zowel per de gebruikelijke datum 1 april als ook per 1 november van enig jaar). Het kabinet wil ook de mogelijkheid behouden om in het geval van andere uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden tussentijds tarieven aan te passen (zowel omhoog als omlaag).

3. Verrekeningsegalisatie

Bij het vaststellen van tarieven voor een periode van drie jaar bestaat het risico dat tussen de opeenvolgende periodes van drie jaar grote tariefschommelingen ontstaan. Deze schommelingen kunnen ontstaan doordat de realisatie van het vervoersvolume achteraf aanzienlijk kan afwijken van de prognose vooraf. Het kabinet wil daarom een vorm van verrekeningsegalisatie invoeren om de financiële effecten van verschillen over meerdere jaren te kunnen spreiden. Dit wordt als volgt uitgewerkt.

In de Wet wordt vastgelegd dat verrekening van de financiële effecten van de verschillen tussen realisatie en prognoses plaats vindt op jaarlijkse basis. Het te verrekenen bedrag wordt gespreid over drie direct opeenvolgende jaren⁵. Een voordeel van deze methode is dat het te verrekenen bedrag niet te hoog wordt en het te verrekenen bedrag over verschillende jaren wordt gespreid. Nadeel is wel dat de meerjarig vastgestelde tarieven jaarlijks kunnen worden bijgesteld met het te verrekenen bedrag. De voordelen van deze methodiek worden echter groter dan de nadelen geacht.

In de huidige regelgeving heeft Schiphol de mogelijkheid om in enig jaar vrijwillig (gedeeltelijk) af te zien van verrekening indien Schiphol nog inkomsten van de gebruikers krijgt. Deze mogelijkheid blijft bestaan,

⁵ Een tekort/overschot in jaar X wordt verrekend over de 3 volgende jaren X+2, X+3, X+4.

waarbij wel wordt geregeld dat Schiphol in dat geval het niet verrekenende bedrag in de latere jaren van dezelfde driejaarsperiode alsnog kan verrekenen.

4. Efficiencyprikkel

Aangegeven is dat de huidige «cost plus» systematiek Schiphol weinig prikkels geeft om kostenefficiënt te opereren en dat het kabinet mede gezien het belang van een concurrerend kostenniveau een aantal efficiencyprikkel wil invoeren. Deze prikkels komen kort samengevat neer op het volgende:

- Overschrijdingen van het meerjarige investeringsprogramma komen ten laste van Schiphol, wanneer de realisatie onder de kostenprognose blijft is het voordeel (deels) voor Schiphol;
- Schiphol moet jaarlijks inzicht geven in de kostenefficiëntie in vergelijking met een aantal buitenlandse luchthavens;
- Schiphol moet het prijs/kwaliteitsniveau behouden ten opzichte van een peer group van buitenlandse luchthavens. Schiphol maakt de positie jaarlijks inzichtelijk met onderscheid naar vervoerscategorieën (transfer, bestemmingsverkeer, vracht).

De bovengenoemde punten worden als volgt uitgewerkt.

Verschillen tussen ramingen en definitieve uitgaven

Overschrijdingen van investeringen van € 20 miljoen of meer komen volledig ten laste van Schiphol. Dit geeft Schiphol een prikkel om de daadwerkelijke kosten van deze investeringen binnen de uitgavenraming te houden. In het geval de kostenrealisatie lager is dan de raming zal het kostenvoordeel in gelijke mate (50/50) worden verdeeld tussen Schiphol en de gebruikers. Hierdoor ontstaat een efficiencyprikkel voor Schiphol om de kosten zelfs lager dan de raming te laten uitkomen. Deze efficiencyprikkel gaat echter gepaard met een risico van overbudgettering waarbij Schiphol vooraf de kosten te hoog raamt. Een aantal maatregelen wordt daarom ingevoerd om dit risico te beperken.

Zo wordt het gehele meerjarige investeringsprogramma (betreffende de luchtvaartactiviteiten) onderdeel van de driejaarlijkse consultatie. De gebruikers kunnen bij de consultatie Schiphol hierover en over de hoogte van de ramingen bevragen. Daarnaast worden gebruikers betrokken bij de ramingen en achterliggende functionele specificaties van investeringen van € 20 miljoen of hoger. Dit gebeurt doordat Schiphol de gebruikers al voor de start van het aanbestedingsproces informeert over de investeringsraming en op verzoek van deze gebruikers een kostentechnische review over de raming door een onafhankelijke derde partij kan laten uitvoeren. Na de afronding van het aanbestedingstraject en de oplevering van het project informeert Schiphol de gebruikers over respectievelijk de definitieve raming (op grond waarvan afwijkingen worden bepaald) en de daadwerkelijke kosten.

Er wordt een maximumtermijn gehanteerd voor de toedeling van de verschillen tussen uitgavenraming en gerealiseerde uitgaven; dit uit praktische overwegingen en om te voorkomen dat de risico's voor Schiphol te hoog worden. Deze termijn is vastgesteld op maximaal drie jaar.

Benchmark kostenefficiëncy

Er is een benchmark met buitenlandse luchthavens op het gebied van kostenefficiëncy aangekondigd. Bij de nadere uitwerking hiervan is echter gebleken dat een betrouwbare vergelijking met concurrerende luchthavens inzake kostenefficiëncy praktisch niet haalbaar is. In de eerste plaats omdat luchthavens terughoudend zijn met het beschikbaar stellen van gegevens over kostenefficiëncy. Verder wordt een vergelijking op dit gebied bemoeilijkt door de sterk uiteenlopende nationale en lokale omstandigheden per luchthaven. Daarom is besloten om deze verplichting niet meer in regelgeving op te nemen.

In plaats daarvan wordt bepaald dat Schiphol tijdens het jaarlijkse voortgangsoverleg de eigen kostenontwikkeling inzichtelijk moet maken in vergelijking met de voorafgaande vijf boekjaren. Daarbij dient Schiphol tevens een vooruitblik te geven op de verwachte ontwikkeling in de resterende jaren van de betreffende meerjarenperiode. In de regelgeving wordt vastgelegd welke kostencategorieën in dit overzicht minimaal moeten worden opgenomen.

Benchmark prijs/kwaliteitsniveau

De Commissie shared vision heeft aanbevolen om in de tariefvaststelling voldoende rekenschap te geven van de scherpe internationale concurrentie. Het kabinet is van mening dat het internationale speelveld inderdaad niet uit het oog mag worden verloren en is dan ook van plan om Schiphol te verplichten om jaarlijks een prijs/kwaliteits benchmark uit te voeren.

Op het aspect «prijs» moet Schiphol een vergelijking maken met een vergelijkingsgroep («peer group») van concurrerende buitenlandse luchthavens. Dit betreft Londen Heathrow, Londen Gatwick, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Madrid, Brussel, Istanbul en Dubai. Daarnaast dient Schiphol de tariefontwikkeling op de eigen luchthaven over de afgelopen vijf jaren inzichtelijk te maken. Voor beide vergelijkingen (de internationale benchmark en de historische ontwikkeling op Schiphol) moet daarbij een uitsplitsing naar de categorieën bestemmingsverkeer, transfer en vracht worden gepresenteerd.

Op het aspect «kwaliteit» moet Schiphol de historische ontwikkeling (van jaar op jaar) van de kwaliteitsindicatoren op de eigen luchthaven inzichtelijk maken. Daarnaast moet Schiphol op basis van een benchmark ook jaarlijks inzicht geven in de ontwikkeling van kwaliteitsindicatoren in vergelijking met de luchthavens uit de genoemde peer group. Een goede internationale vergelijking van kwaliteit is echter lastig. Gedacht kan worden aan het gebruik van kwaliteitsindicatoren op basis van «customer surveys» in combinatie met gebruikmaking van geanonimiseerde gegevens van de Airport Council International Europe (ACI), de organisatie van Europese luchthavens. Naast kwaliteitsindicatoren die vanuit het perspectief van de reizigers relevant zijn, kan ook worden gedacht aan indicatoren die specifiek voor de luchtvaartmaatschappijen van belang zijn. Schiphol en gebruikers dienen te overleggen over de nadere invulling van de prijs/kwaliteit benchmark en de daarin gebruikte indicatoren.

Zowel de kostenefficiëncy benchmark als de prijs/ kwaliteitbenchmark vormen een belangrijk element in het jaarlijks overleg. Gebruikers kunnen op grond van de informatie uit deze benchmarks met Schiphol het gesprek aangaan over de efficiëncy- en kwaliteitsontwikkelingen. Wanneer uit de benchmarks bovendien blijkt dat Schiphol qua prijs en kwaliteit structureel uit de pas loopt met de peergroep en kostenefficiëncy

onvoldoende wordt behaald, zal ook de Nederlandse Staat als aandeelhouder hierover het gesprek met Schiphol aangaan.

5. De financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten

Het kabinet heeft aangegeven dat een verplichte financiële bijdrage vanuit de niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten wordt geïntroduceerd en dat een onderzoek zou worden uitgevoerd naar de mogelijke methodiek hiervoor, de omvang van de financiële bijdrage en de mogelijk effecten.

Het bureau Rebel Group heeft dit onderzoek naar de effecten van een financiële bijdrage uitgevoerd en de Commissie Shared Vision heeft daarnaast advies gegeven over de tariefregulering waar de financiële bijdrage onderdeel van uit maakt. Op basis hiervan kiest het kabinet voor de volgende uitwerking.

Schiphol dient in haar tariefsvoorstellen een voorstel te doen voor de verplichte financiële bijdrage vanuit niet-luchtvaartactiviteiten. Daarbij dient Schiphol in aanmerking te nemen dat over de tariefperiode waarop het voorstel betrekking heeft, een rendement moet worden behaald waardoor Schiphol in staat blijft om zich zelfstandig te financieren, tegen acceptabele kredietvoorwaarden en haar rating kan behouden. Deze rendementsnorm moet gemiddeld genomen over de betreffende periode worden gerealiseerd. Dit betekent dat het rendement in enig jaar van de tariefperiode lager kan uitvallen, als het in andere jaren hoger is.

Indien het gemiddelde rendement over een tariefperiode hoger is dan de rendementsnorm, is het aan de aandeelhouders om aan te geven wat de bestemming van dit meerdere zal zijn, welk deel aan de aandeelhouders toekomt en welk deel Schiphol kan aanwenden voor de verlaging van de tariefsvoorstellen voor de komende periode van drie jaar. Bij afwegingen omtrent de bestemming van dit hogere rendement zal het geheel van beleidsmatige overwegingen die voor het Rijk relevant zijn in ogenschouw worden genomen.

De rendementsnorm waar Schiphol in haar voorstellen voor de verplichte financiële bijdrage rekening mee moet houden, wordt periodiek herzien en steeds berekend aan de hand van dezelfde methode. De aannames in deze methode worden bij herziening herijkt (zoals de risicovrije rente, risicoprofiel van de onderneming en marktrisicopremie).

Gelet op de moeilijke marktomstandigheden verwelkomt het kabinet dat Schiphol specifiek voor de tariefperiode tot en met 2015 heeft besloten om in haar tariefvoorstellen gebruik te maken van een financiële bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten waarmee Schiphol tariefvoorstellen voor gematigde tariefsontwikkeling van 1% verhoging in zowel 2014 als 2015 in consultatie kan brengen. De percentages zijn exclusief de gevolgen van nieuwe regulering op het gebied van beveiliging inzake «liquids and gels» en verschillen in vervoersvolumes.

6. Netwerkkwaliteit

Het kabinet heeft het voornemen om vast te leggen dat Schiphol bij het vaststellen van de tariefstructuur en de tarieven rekening moet houden met de effecten op de netwerkkwaliteit en in het bijzonder ook met het belang van het transfervoer.

Relevant in dit kader is het verzoek van de Commissie Shared Vision aan de departementen van IenM, EZ en Financiën bij de oplevering van deel 1 van het advies om de publieke taak van Schiphol te verduidelijken. De departementen hebben daarbij besloten om zich in eerste instantie te richten op het verduidelijken van de hoogte van het rendement benodigd voor de continuïteit van de onderneming en verduidelijking van het begrip netwerkkwaliteit.

Het publieke belang van netwerkkwaliteit wordt conform het advies van de Commissie shared vision ook beter in de regelgeving opgenomen. Zo is het voornemen om in de regelgeving vast te leggen dat de luchthaven-exploitant bij de vaststelling van de tarieven rekening moet houden met de noodzaak van de instandhouding van een kwalitatief hoogwaardig netwerk van luchtverbindingen en de continuïteit van de mainport. Verder wordt bepaald dat het tariefvoorstel moet informeren over de verwachte gevolgen voor de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Dit is onderdeel van de informatie in het consultatieproces, zoals hiervoor al genoemd.

Behoud en versterking van de netwerkkwaliteit is een belangrijke beleidsmatige doelstelling. De beoordeling of Schiphol hier voldoende rekening mee houdt moet dan ook door het verantwoordelijke beleidsdepartement (Infrastructuur en Milieu) plaatsvinden. Hiertoe worden de regels aangepast die bepalen waar Schiphol in het kader van de exploitatievergunning over moet rapporteren. Vastgelegd wordt dat Schiphol in het driejaarlijkse verslag over de exploitatie dient aan te geven wat de ontwikkeling van het netwerk in de verslagperiode is geweest, evenals de verwachte ontwikkeling en hoe Schiphol dit ondersteunt.

In dit kader is het verder van belang te melden dat de buitenlandstrategie van Schiphol en die van KLM op elkaar worden afgestemd in die zin dat investeringen in het buitenland de positie van het hubnetwerk moeten versterken. KLM bespreekt haar uitbreidingsplannen voor het hubnetwerk met Schiphol. Schiphol investeert in principe niet in het buitenland in projecten die geen toegevoegde waarde hebben voor de hubpositie. Als zulks wel gebeurt dan mag dit op geen enkele wijze de investeringsruimte op Schiphol beperken dan wel tariefvoorstellen beïnvloeden.

7. De kapitaalkosten inzake luchtvaartactiviteiten (WACC)

In de regelgeving is een systematiek neergelegd waarmee wordt uitgerekend welk rendement Schiphol via de luchthaventarieven maximaal mag behalen op het geïnvesteerde vermogen (de zogenaamde WACC of weighted average cost of capital). De systematiek is geëvalueerd door prof. Boot en een actualisatie van dit onderzoek is uitgevoerd door het bureau Boer & Croon. Dit bureau adviseert om de methodiek van een aantal WACC-parameters bij te stellen⁶.

Het kabinet neemt de aanbevelingen van prof. Boot en de actualisatie van Boer & Croon nagenoeg geheel over, alleen op het punt van de kredietopslag komt het kabinet tot een ander besluit. Het kabinet heeft besloten om de risicovrije rente in de WACC formule te baseren op een tijdloze formulering door te kiezen voor de rente op de Europese staatsobligatie met het laagste risico op faillissement.

⁶ Het gaat om parameters die betrekking hebben op de kredietopslag, het marktrisico en de marktrisicopremie. Boer & Croon heeft ook onderzoek gedaan naar de zogenaamde «gearing» (de verhouding tussen de rentedragende schulden en het totaal geïnvesteerde vermogen voor luchtvaartactiviteiten die bij berekening van de WACC wordt gehanteerd).

Overige opmerkingen

Toezicht door Autoriteit Consument en Markt (ACM)

De Autoriteit Consument en Markt (ACM) houdt toezicht op de tarieven en voorwaarden van de luchtvaartactiviteiten inzake Schiphol. De toezichthoudende taak van de ACM blijft op hoofdlijnen gelijk. De taken en bevoegdheden van de ACM worden op enkele, hieronder genoemde, punten uitgebreid.

De wijzigingen van het consultatieproces geven de ACM straks meer inzicht in het verloop van het consultatieproces. De ACM kan dan ook op verzoek van gebruikers toetsen of voldoende invulling is gegeven aan het proces om draagvlak te verwerven voor het tariefvoorstel en het meerjarige investeringsplan.

De ACM krijgt straks op het gebied van efficiëncyprikkels voor investeringen ten behoeve van luchtvaartactiviteiten van tenminste € 20 miljoen extra bevoegdheden om op verzoek van gebruikers het proces te toetsen dat er op gericht is om deze gebruikers bij de ramingen te betrekken. Een dergelijk verzoek bij de ACM kan er toe leiden dat de exploitant gedwongen wordt om bepaalde processtappen opnieuw te doorlopen. De verwerking van eventuele verschillen tussen kostenramingen en definitieve uitgaven met betrekking tot deze investeringen komt onder het tarieftoezicht van de ACM te vallen.

Periodieke evaluatie

Artikel 12.3a van de huidige Wet bepaalt dat binnen vier jaar na inwerkingtreding verslag aan de Staten-Generaal gedaan moest worden over doeltreffendheid en effecten en vervolgens telkens na vijf jaar.

Gebleken is dat een termijn van vier jaar te kort is om voldoende ervaring op te doen voor een evaluatie. Zeker nu wordt overgegaan naar een systematiek met tariefvaststelling voor periodes van drie jaar acht het kabinet een langere termijn voor een volgende evaluatie noodzakelijk. In de Wet wordt daarom vastgelegd dat wanneer na inwerkingtreding van deze wet twee aansluitende periodes van drie jaar zijn verstreken verslag aan de Staten-Generaal wordt gedaan.

Toets administratieve lasten

In de toelichting op het in 2006 in werking getreden besluit is een bedrag van € 228.000 per jaar aan administratieve lasten genoemd. Onderzoeksbureau Ecorys heeft in het kader van de evaluatie in 2011 de jaarlijkse administratieve lasten en nalevingskosten van de huidige regulering berekend op € 1,2 miljoen.

Beide opgaven zijn overigens gebaseerd op een opgave van Schiphol. Rekening houdend met de voorstellen tot wijziging van de regulering zijn met Schiphol en de gebruikers nieuwe ramingen van hun administratieve lasten en nalevingskosten opgesteld. De gemiddelde jaarlijkse administratieve lasten en nalevingskosten van Schiphol en gebruikers worden thans geraamd op respectievelijk € 950.000 en € 150.000. Deze bedragen zijn exclusief mogelijke externe juridische kosten, de kosten van de evaluatie van de Wet luchtvaart en de geschatte eenmalige kosten voor de ontwikkeling van de kwaliteitsbenchmarks ter grootte van € 17.000. De

introductie van de driejarige tariefperiode leidt er toe dat een aantal activiteiten niet meer op jaarbasis behoeft te worden uitgevoerd, maar slechts één maal per periode.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp