

Vergaderjaar 2016–2017

**34 197**

**Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol**

**Nr. 13**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 22 november 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 2 november 2016 inzake het Ontwerpbesluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (Kamerstuk 34 197, nr. 12).

De vragen en opmerkingen zijn op 2 november 2016 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 21 november 2016 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Aanleiding	3
Gevolgen	3
Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten	3
Advisering en consultatie	4
De berekening van het geprognosticeerde rendement	4

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Ontwerpbesluit exploitatie luchthaven Schiphol 2017 (hierna: het ontwerpbesluit). Zij vinden het van groot belang dat de exploitant van Schiphol als bedrijf de ruimte wordt gelaten om zijn bedrijf uit te oefenen zonder dat alles door de aandeelhouder dichtgeregeld is. Voornoemde leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij zijn verheugd dat nieuwe afspraken tussen de exploitant van de luchthaven en haar gebruikers geformaliseerd worden, maar hebben daarbij nog wel een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit en hebben daarover enkele vragen.

### Algemeen

De leden van de VVD-fractie achten het van groot belang dat de exploitant van Schiphol ondanks de gedetailleerde regelgeving in het ontwerpbesluit ruimte houdt om in te spelen op onverwachte beleidswijzigingen of actualiteiten. Graag zien deze leden nader toegelicht welke mogelijkheden hiervoor in het ontwerpbesluit zijn voorzien.

De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstuk 34 197, nr. 2) (hierna: Wijziging van de Wet luchtvaart) een veegbepaling voor het niet hoeven uitkeren van een verplichte afdracht door de exploitant van Schiphol via de zinsnede «andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen». Is deze zinsnede nader afgebakend in het ontwerpbesluit? Zo ja, hoe?

De leden van de VVD-fractie krijgen graag een nadere toelichting op de wijze waarop er zorg voor wordt gedragen dat de regeldruk die uit het ontwerpbesluit voortvloeit zo minimaal mogelijk wordt gehouden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het ontwerpbesluit volgt op het recent behandelde wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart, dat door beide Kamers is aangenomen. Zij menen dat een juist en eenduidig gebruik van de term «netwerkkwaliteit» belangrijk is. Graag vernemen zij hoe gewaarborgd is dat die term juist en op een voor alle partijen acceptabele wijze wordt toegepast.

## **Aanleiding**

De leden van de PvdA-fractie hebben enkele opmerkingen over de efficiëncyprikkel die dit ontwerpbesluit beoogt. Deze leden hechten veel waarde aan een efficiënte organisatie op de luchthaven en uiten zodoende hun zorgen over deze prikkel. Wanneer er een overschrijding van meer dan 5% is, mogen deze kosten door de luchthaven immers worden doorberekend aan haar gebruikers. Deze leden zien tegelijkertijd dat KLM in de consultaties vraagt om dit percentage te verlagen. Deze leden vragen daarom om een argumentatie voor de keuze van een overschrijding van deze 5%. Waarom is er niet gekozen voor een ander percentage?

## **Gevolgen**

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de tariefberekeningen op de luchthaven middels dit ontwerpbesluit zullen veranderen. De Staatssecretaris gaat in de nota van toelichting uitgebreid in op de gevolgen voor de Nederlandse Staat, de exploitant van de luchthaven en de gebruikers van de luchthaven. Deze leden missen in deze overwegingen echter de eindgebruikers van de luchthaven, namelijk de consument. Genoemde leden zien het als onwenselijk dat consumenten het kind van de rekening zouden zijn van het nieuwe besluit. Daarom willen deze leden graag weten welke gevolgen deze wijziging voor de consumenten heeft en in hoeverre de Staatssecretaris deze gevolgen heeft meegewogen in haar afweging om tot dit ontwerpbesluit te komen.

De leden van de PvdA-fractie constateren op basis van pagina 31 van de nota van toelichting dat de exploitant van de luchthaven op grond van de oude systematiek al diverse malen een financiële bijdrage heeft verstrekt. Uit de nota van toelichting is niet duidelijk op te maken waaraan deze vrijwillige financiële bijdrage is verstrekt. Daar zouden deze leden graag een reactie op willen. Gezien de opkomende concurrentie voor Schiphol en de spanningen die de luchthaven kent met haar omgeving vragen de leden van de PvdA-fractie waarom dit is gebeurd. Mogelijke winsten van Schiphol zouden naar hun mening beter geïnvesteerd kunnen worden in de concurrentiepositie van Schiphol of in het verminderen van de geluids- en milieuoverlast. Daarom willen deze leden graag weten hoe vaak er een dergelijke vrijwillige financiële bijdrage is gedaan vanuit de luchthaven en welke bedragen hiermee zijn gemoeid. Deze leden zouden daarbij graag zien hoe deze vrijwillige bijdrage zich verhoudt tot de andere dividenduitkeringen van de luchthaven aan de rijksoverheid. Ook willen deze leden weten waarom de luchthaven ervoor heeft gekozen om tot een vrijwillige verstrekking van een bijdrage over te gaan.

## **Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten**

De leden van de CDA-fractie zien dat de bepaling met betrekking tot de opschorting van de verplichte bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten, is geschrapt. Hoe moet de zinsnede «indien uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden leiden tot de vaststelling van nieuwe tarieven en voorwaarden voor de resterende tariefsperiode, wordt geen verplichte bijdrage in aanmerking genomen» dan begrepen worden? Deze leden vernemen graag of Schiphol onder het huidige besluit beslissingen mag nemen over de zogenaamde verplichte bijdrage. Indien dat het geval is, onder welke voorwaarden dient dat te geschieden? Bovendien vernemen deze leden graag of zich de situatie kan voordoen dat vliegtuigmaatschappijen voor de overschrijding van kosten door Schiphol moeten betalen. De leden van de CDA-fractie vragen welk effect de voorwaarden hebben voor de verplichte bijdrage in de praktijk, zodat

de kosten op de luchthaven in de praktijk laag blijven. Deze leden zien graag uitgebreid toegelicht hoe de omvang van de zogenaamde «verplichte bijdrage» (artikel 32) zal worden bepaald.

### **Advisering en consultatie**

De leden van de VVD-fractie lezen in het ontwerpbesluit dat de Minister van Infrastructuur en Milieu geen invloed heeft op de totstandkoming van tarieven en voorwaarden. Is er verder in het ontwerpbesluit ook geen sprake van een toegenomen rol van de Minister, waardoor er ook een grotere kans ontstaat dat zij er politiek op aangesproken kan worden?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat nagenoeg alle door de Autoriteit Consument & Markt (ACM) gewenste verduidelijkingen zijn overgenomen in het ontwerpbesluit. Welke gewenste verduidelijkingen zijn niet overgenomen en welke consequenties voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid worden hierdoor verwacht?

### **De berekening van het geprognosticeerde rendement**

De leden van de PvdA-fractie danken de Staatssecretaris voor de uiteenzetting van de berekening van de tarieven op Schiphol. Deze formules geven echter nog geen duidelijkheid over de verplichte bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten. Graag zouden deze leden vernemen hoe hoog deze verplichte bijdrage voor niet-luchtvaartactiviteiten is en waar deze op wordt gebaseerd. In de huidige formules is dat niet terug te zien. Ook zouden deze leden graag een rekenvoorbeeld zien van de verdeling van de geprognosticeerde opbrengsten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten om een oordeel te kunnen vormen over de verhouding tussen deze opbrengsten. Daarnaast zouden de leden van de PvdA-fractie het op prijs stellen als er jaarlijks een overzicht komt met daarin de verhouding tussen de inkomsten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten.

Een laatste punt dat de leden van de PvdA-fractie willen opmerken beslaat de relatie tussen de tarifiering op de luchthaven en haar selectiviteitsbeleid. Luchthaven Schiphol is immers gericht op haar transferpassagiers, en wil haar vakantievluchten afstoten naar Eindhoven en Lelystad, zo valt te lezen in de Actieagenda Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 224). Welke differentiaties kan de exploitant van de luchthaven, die bij de luchthavens van Schiphol, Lelystad en Eindhoven dezelfde is, aanbrengen in zijn tarifiering tussen de verschillende luchthavens? En in hoeverre zal de Staatssecretaris dit selectiviteitsbeleid stimuleren door een mogelijke differentiatie aan te brengen in de beveiligingskosten tussen de verschillende luchthavens?

## **II Reactie van de Staatssecretaris**

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie zien graag nader toegelicht welke mogelijkheden zijn voorzien in het ontwerpbesluit om in te spelen op onverwachte beleidswijzigingen of actualiteiten. In reactie hierop merk ik op dat de verrekeningen, de mogelijkheid om in bepaalde gevallen nieuwe tarieven en voorwaarden vast te stellen en de mogelijkheid om tussentijds operationele voorwaarden te wijzigen indien daartoe aanleiding bestaat, zorgen voor de noodzakelijke flexibiliteit.

Met de wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Stb. 2016, nr.

272) (hierna: de wijzigingswet) wordt geregeld dat de voor drie jaar vastgestelde tarieven jaarlijks moeten worden aangepast met de verrekeningen. Na afronding van het boekjaar wordt door de exploitant de balans opgemaakt en inzichtelijk gemaakt wat er verrekend wordt. Op deze wijze speelt Schiphol jaarlijks in op de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan. Het tijdstip en de wijze van de verrekeningen zijn uitgewerkt in het ontwerpbesluit.

Voorts wordt met de wijzigingswet geregeld dat tussentijds nieuwe tarieven en voorwaarden kunnen worden vastgesteld voor de resterende periode van drie jaar, indien sprake is van verandering van de beveiligingsmaatregelen, uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden, een besluit van de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) of een rechterlijke uitspraak inzake de tarieven. Nadere invulling van het begrip uitzonderlijke onvoorziene omstandigheden vindt plaats met het ontwerpbesluit.

Daarnaast is in de wijzigingswet de mogelijkheid voor Schiphol opgenomen om de operationele voorwaarden na vaststelling ervan telkens te wijzigen binnen de tariefperiode indien daartoe aanleiding bestaat en na raadpleging van gebruikers en representatieve organisaties. De huidige regelgeving bevat deze mogelijkheid niet. De regelgeving biedt straks dus meer flexibiliteit.

De leden van de VVD-fractie vragen of de in de memorie van toelichting bij de wijzigingswet opgenomen zinsnede «andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen» nader wordt afgebakend in het ontwerpbesluit. Naar aanleiding daarvan wijs ik erop dat uit artikel 8.25dd, eerste lid, van de Wet luchtvaart, zoals deze wordt gewijzigd met de wijzigingswet, blijkt dat bij de vaststelling van de financiële bijdrage rekening moet worden gehouden met de continuïteit van de onderneming en de financierbaarheid van de investeringen. Gedacht kan worden aan de handhaving van de single A credit rating. Op het niveau van de wet zelf is dus geregeld welke omstandigheden en overwegingen een rol kunnen spelen bij de vaststelling van de financiële bijdrage. Het ontwerpbesluit beschrijft de procedure aan de hand waarvan de financiële bijdrage wordt bepaald. Onder het kopje «Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten» is toegelicht hoe deze procedure in zijn werk gaat.

Naar aanleiding van het verzoek van de leden van de VVD-fractie om een nadere toelichting op de wijze waarop zorg wordt gedragen voor het zo minimaal mogelijk houden van de uit het ontwerpbesluit voortvloeiende regeldruk, merk ik op dat de wijzigingswet en het daarop gebaseerde ontwerpbesluit zorgen voor een vermindering van de lasten voor Schiphol van ongeveer € 250.000,- op jaarbasis. Deze vermindering wordt met name veroorzaakt door de vervanging van de jaarlijkse tariefvaststelling door de driejaarlijkse tariefvaststelling. Dit heeft tot gevolg dat Schiphol maar één keer in de drie jaar een uitgebreide consultatie hoeft te houden in plaats van jaarlijks. Om de regeldruk zo beperkt mogelijk te houden is voor de nieuwe elementen, zoals de drie benchmarks en het systeem van efficiëncyprikkels, aangesloten bij de bestaande systematiek van totstandkoming van de tarieven (voorstel, consultatie en vaststelling), bij reeds beschikbare informatie en bij bestaande bedrijfsprocessen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag hoe gewaarborgd is dat de term «netwerkkwaliteit» juist en op een voor alle partijen acceptabele wijze wordt toegepast. Naar aanleiding daarvan merk ik op dat het begrip netwerkkwaliteit is gedefinieerd in artikel 8.1b van de Wet, zoals deze wordt gewijzigd bij de wijzigingswet. Onder «netwerkkwaliteit» wordt verstaan: de directe beschikbaarheid van een omvangrijk, wereldwijd en frequent bediend lijnennet. In de memorie van toelichting is nader

toegelicht wat onder een optimale netwerkqualiteit wordt verstaan. Daarbij worden een aantal elementen genoemd, zoals de directe connectiviteit ofwel het aantal rechtstreekse verbindingen per jaar op Schiphol en de «hubkwaliteit» gemeten in het aantal vluchten van de Skyteam alliantie en andere netwerkcarriers die op Schiphol goed op elkaar aansluiten.

Schiphol moet straks in het kader van het voorstel voor tarieven en voorwaarden en bij de vaststelling ervan, de mogelijke effecten op de netwerkqualiteit beschrijven. Daarbij moet de in de wet opgenomen definitie van netwerkqualiteit in acht worden genomen.

Verder moet Schiphol in het exploitatieverslag dat zij periodiek moet uitbrengen in het kader van de exploitatievergunning ook een beschrijving opnemen van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit. Ook in dit verband is de in de wet opgenomen definitie van netwerkqualiteit van belang. Verder is in het ontwerpbesluit uitgewerkt welke elementen de beschrijving van de ontwikkeling van netwerkqualiteit in ieder geval moet bevatten.

Op deze manier wordt de transparantie over netwerkqualiteit vergroot richting luchtvaartmaatschappijen en de overheid. Deze transparantie zal bijdragen aan een eenduidig gebruik van de term netwerkqualiteit.

### **Aanleiding**

De leden van de PvdA-fractie geven aan dat, wanneer er een overschrijding is van meer dan 5%, de kosten door de luchthaven worden doorberekend aan haar gebruikers. Zij vragen om een argumentatie voor de keuze van een overschrijding van 5%. Voor de duidelijkheid merk ik op dat de efficiëntieprikkel van toepassing is, zodra het verschil tussen de daadwerkelijke uitgaven van een investeringsproject en de investeringsbegroting gelijk is of meer bedraagt dan 5% en dat in dit geval de meerkosten tijdelijk *niet* door de luchthaven in rekening worden gebracht bij luchtvaartmaatschappijen. Omdat in de praktijk altijd sprake zal zijn van een verschil tussen de begroting en de realisatie en niet iedere relatief kleine afwijking financiële gevolgen mag hebben, acht ik de voorgestelde drempel van 5% procent redelijk. Deze drempel van 5% laat onverlet dat Schiphol met de efficiëntieprikkel wordt gestimuleerd om de daadwerkelijke kosten van investeringsprojecten binnen de begroting te houden. Met het gekozen percentage is een middenweg gevonden in de uiteenlopende standpunten en belangen.

### **Gevolgen**

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten welke gevolgen de wijziging van regelgeving heeft voor consumenten en in hoeverre ik deze gevolgen heb meegewogen in mijn afweging om tot het ontwerpbesluit te komen.

Naar aanleiding hiervan merk ik op dat de regulering met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden tot doel heeft om misbruik van de economische machtspositie van Schiphol te voorkomen. Misbruik heeft gevolgen voor luchtvaartmaatschappijen en daarmee ook voor consumenten die willen vliegen vanaf Schiphol. De tariefregulering dient derhalve ook de consument.

Met de wijzigingswet, zoals deze wordt uitgewerkt in het ontwerpbesluit wordt de bestaande systematiek van de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden op onderdelen verbeterd. De verbeteringen betreffen een vergroting van de transparantie, een beperking van tariefschommelingen, een versterking van de concurrentiepositie van Schiphol en een afname van lasten voor de sector. Deze verbeteringen zijn ook in het voordeel van consumenten die vliegen vanaf de luchthaven Schiphol. Schiphol houdt de ruimte om noodzakelijke investeringen te doen waar de reiziger baat

bij heeft en tegelijkertijd wordt er voor gezorgd dat de kosten die luchtvaartmaatschappijen betalen, en die uiteindelijk verwerkt worden in de ticketprijs, niet te hoog worden zodat vliegen voor de reiziger vanaf de luchthaven Schiphol betaalbaar blijft.

De leden van de PvdA-fractie hebben een aantal vragen gesteld met betrekking tot de vrijwillige bijdrage en de verhouding van deze bijdrage tot de andere dividenduitkeringen van Schiphol aan de rijksoverheid. De vrijwillige bijdrage uit de niet-luchtvaartactiviteiten is gebruikt om de luchthaventarieven te verlagen en hiermee de concurrentiepositie van de luchthaven te verstevigen. De vrijwillige bijdrage leidt tot een afname van het aan aandeelhouders uit te keren dividend. In de brief aan uw Kamer van 2 september 2013<sup>1</sup> is aangegeven dat de financiële bijdrage grofweg geschat betekent dat de dividendafname voor de Staat 26% van de financiële bijdrage bedraagt.

Sinds 2007 tot 2015 is sprake geweest van een vrijwillige bijdrage van in totaal 223 miljoen euro van de commerciële activiteiten aan de luchtvaartactiviteiten. Dat komt neer op een gemiddelde van bijna € 25 miljoen per jaar. De bijdrage varieerde per jaar tussen € 0 en € 58 miljoen.

Over de dividenduitkering wordt door mijn ambtsgenoot van Financiën jaarlijks gerapporteerd in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen. In het jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2015<sup>2</sup> staat dat het dividend in 2015 ongeveer € 187 miljoen bedroeg en de Staat hiervan circa € 131 miljoen heeft ontvangen omdat het 69,7% van het aandelenbelang in Schiphol Group in handen heeft.

In het jaarverslag van de Schiphol Group 2013 geeft de exploitant van de luchthaven Schiphol aan diverse malen een financiële bijdrage verstrekt te hebben om de volgende reden: «Gegeven de uitdagende omstandigheden in de luchtvaartsector in de afgelopen jaren vinden we dat een logische keuze in het belang van de luchtvaart in Nederland»<sup>3</sup>.

### **Verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten**

De leden van de CDA-fractie hebben gevraagd naar de relatie tussen de verplichte financiële bijdrage aan luchtvaartactiviteiten en de vaststelling van nieuwe tarieven en voorwaarden in verband met uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden. Verder vernemen zij graag of Schiphol onder het huidige besluit beslissingen mag nemen over de zogenaamde verplichte bijdrage, en zo ja, onder welke voorwaarden dat moet gebeuren. De leden van de CDA-fractie vragen welk effect de voorwaarden hebben voor de verplichte bijdrage in de praktijk, zodat de kosten op de luchthaven in de praktijk laag blijven. Deze leden zien graag uitgebreid toegelicht hoe de omvang van de zogenaamde «verplichte bijdrage» (artikel 32) zal worden bepaald.

De Wet luchtvaart, zoals deze wordt gewijzigd door de wijzigingswet, regelt dat bij de vaststelling van driejaarlijkse tarieven en voorwaarden een financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten in aanmerking moet worden genomen. De hoogte van de financiële bijdrage wordt voorafgaand aan de driejaarlijkse tariefperiode bepaald en in het tariefvoorstel verwerkt. De bijdrage kan niet tussentijds worden aangepast omdat deze onderdeel uitmaakt van de meerjarige tariefvaststelling. Bij de vaststelling van nieuwe tarieven en voorwaarden voor de resterende tariefperiode in verband met uitzonderlijke en onvoorziene

<sup>1</sup> Kamerstuk 33 231, nr. 3

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 165 nr. 256, pagina 85

<sup>3</sup> Schiphol Group jaarverslag 2015, pagina 80



omstandigheden hoeft geen financiële bijdrage in aanmerking te worden genomen.

Met het ontwerpbesluit wordt de procedure geregeld aan de hand waarvan de bijdrage wordt bepaald. Deze procedure houdt het volgende in:

Schiphol bepaalt het verwachte gemiddelde rendement over het eigen vermogen per jaar en het verwachte gemiddelde rendement over het eigen vermogen voor de betreffende tariefperiode. Het is aan de aandeelhouders (al dan niet geadviseerd door Schiphol) om te bepalen welk gedeelte van het verschil tussen verwachte gemiddelde rendement en het normrendement (dat door de aandeelhouder wordt bepaald) voor een bijdrage zal worden aangewend. Bij het bepalen van de hoogte van de bijdrage wordt rekening gehouden met voor Schiphol en haar aandeelhouders relevante omstandigheden en overwegingen die betrekking hebben op de continuïteit van de luchthaven en de financierbaarheid van de investeringen. Het staat op voorhand dus niet vast hoeveel van de ruimte boven het normrendement wordt gebruikt voor de bijdrage.

Schiphol bepaalt vervolgens op welke wijze de bijdrage verdeeld wordt over de jaren binnen de betreffende tariefperiode voor een zo stabiel mogelijke tariefsontwikkeling.

In de huidige situatie geldt nog geen verplichte bijdrage. Wel mag Schiphol een vrijwillige bijdrage in aanmerking nemen. Daaraan zijn geen voorwaarden gesteld.

Naar aanleiding van de vraag van de CDA-fractie met betrekking tot kostenoverschrijdingen door Schiphol merk ik op dat hiervoor de verrekenregels gelden die zijn opgenomen in de Wet luchtvaart, zoals deze wordt gewijzigd met de wijzigingswet. Deze regels bepalen in welke gevallen kostenoverschrijdingen mogen worden verwerkt in de tarieven. Schiphol moet deze verrekeningen consulteren bij de gebruikers en hun representatieve organisaties. De ACM houdt hier toezicht op.

### **Advisering en consultatie**

De leden van de VVD-fractie lezen in het ontwerpbesluit dat de Minister van Infrastructuur en Milieu geen invloed heeft op de totstandkoming van tarieven en voorwaarden. Zij vragen of in het ontwerpbesluit sprake is van een toename van mijn rol, waardoor er een grotere kans ontstaat dat ik er politiek op aangesproken kan worden. In reactie hierop merk ik op dat de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden wordt geregeld door de Wet luchtvaart, zoals deze wordt gewijzigd met de wijzigingswet. Het ontwerpbesluit bevat een uitwerking van de wet, binnen het kader van de wet. Het ontwerpbesluit leidt dan ook niet tot een uitbreiding van mijn rol.

De leden van de VVD-fractie vragen welke door de ACM gewenste verduidelijkingen niet zijn overgenomen en welke consequenties voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid hierdoor worden verwacht. Naar aanleiding hiervan merk ik op dat maar enkele door de ACM geadviseerde verduidelijkingen om wetstechnische redenen niet zijn overgenomen. Dit heeft dan ook naar mijn mening geen consequenties voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het besluit. Zo heeft de ACM bijvoorbeeld geadviseerd om in de toelichting bij artikel 23 te verduidelijken dat de criteria cumulatief bedoeld zijn. De toelichting geeft echter al aan dat de criteria cumulatief bedoeld zijn en behoeft derhalve geen aanpassing op dit punt.



## De berekening van het geprognosticeerde rendement

Naar aanleiding van de vraag van de PvdA-fractie naar de hoogte van de verplichte bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten en de onderbouwing daarvan, verwijs ik naar hetgeen ik heb opgemerkt onder het kopje «verplichte financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan luchtvaartactiviteiten.» Daaruit blijkt ook dat op voorhand niet te zeggen is hoe hoog de verplichte bijdrage zal zijn.

De leden van de PvdA-fractie hebben voorts aangegeven graag een rekenvoorbeeld te zien van de verdeling van de geprognosticeerde opbrengsten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten om een oordeel te kunnen vormen over de verhouding tussen deze opbrengsten. Daarnaast zouden de leden van de PvdA-fractie het op prijs stellen als er jaarlijks een overzicht komt met daarin de verhouding tussen de inkomsten van luchtvaartactiviteiten en niet-luchtvaartactiviteiten. In reactie hierop wijs ik allereerst op de bijlage bij het ontwerpbesluit, waarin de formule voor de berekening van de toerekenbare opbrengsten is opgenomen. Deze opbrengsten bestaan uit de inkomsten uit de luchthaventarieven, de overige inkomsten die rechtstreeks verband houden met de luchtvaartactiviteiten en de verplichte financiële bijdrage. Uiteindelijk moeten deze opbrengsten gelijk zijn aan de kosten. De kosten bestaan uit operationele kosten, afschrijvingskosten en vermogenskosten. In de bijlage<sup>4</sup> heb ik een afbeelding opgenomen die weergeeft hoe de tarieven worden berekend. Daaruit is op te maken dat de totale kosten de hoogte van de toegestane inkomsten bepalen, waar de luchthaventarieven op worden gebaseerd. De financiële bijdrage wordt in mindering gebracht op de «totale toegestane inkomsten». De tarieven worden berekend door de «totale toegestane inkomsten» te delen door het (geprognosticeerde) verkeers- en vervoervolume. De bijdrage zorgt dus voor een verlaging van het kostenniveau waar de tarieven op gebaseerd worden. Hierdoor kunnen er lagere luchthaventarieven worden vastgesteld.

De ACM houdt toezicht op de totstandkoming van de tarieven en ontvangt na afronding van een boekjaar ook de financiële verantwoording. In het ontwerpbesluit is uitgewerkt waar deze aan dient te voldoen. Ik ontvang deze informatie niet. Zoals ik hiervoor heb opgemerkt, speel ik namelijk geen rol in de totstandkoming van de tarieven. Omdat deze regelgeving alleen betrekking heeft op de gereuleerde activiteiten verwijs ik de PvdA-fractie voor het gevraagde overzicht met daarin de verhouding tussen de inkomsten uit de gereuleerde en de niet-gereuleerde activiteiten naar de openbare jaarverslagen van de Schiphol Group<sup>5</sup>.

Naar aanleiding van de door de leden van de PvdA-fractie gestelde vragen met betrekking tot de relatie tussen de tarifiering op de luchthaven en het selectiviteitsbeleid, merk ik het volgende op. De hier aan de orde zijnde regelgeving heeft betrekking op de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden van de luchthaven Schiphol en staat los van het selectiviteitsbeleid.

De bestaande regelgeving laat differentiatie in de luchthaventarieven voor respectievelijk van Schiphol vertrekkende passagiers en op Schiphol overstappende (transfer) passagiers, zolang de tarieven voldoen aan de wettelijke vereisten en bij differentiatie non-discriminatoir, redelijk, objectief en transparant zijn toe. Dit geldt ook voor de beveiligingstarieven, die onderdeel zijn van de luchthavengelden. Een dergelijke

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>5</sup> <http://www.schiphol.nl/SchipholGroup1/InvestorRelations/FinanciëleInformatie/Jaarverslagen.htm>

differentiatie wordt door Schiphol in de luchthaventarieven reeds toegepast. De wijzigingswet en het ontwerpbesluit doen hier niets aan af. De bestaande kaders ten aanzien van tariefdifferentiatie blijven ongewijzigd.

Voor de luchthavens Eindhoven en Lelystad is geen tariefregulering van toepassing. Op die luchthavens kunnen dus lagere tarieven worden vastgesteld dan op de luchthaven Schiphol. De luchthaventarieven op Eindhoven zijn thans ook lager dan op de luchthaven Schiphol en Schiphol Group heeft in het kader van selectiviteitsmaatregelen aangekondigd dat de luchthaventarieven op Lelystad ook substantieel lager zullen worden dan op de luchthaven Schiphol.