

Vergaderjaar 2008–2009

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 139

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2009

Afgelopen woensdag 27 mei heeft er in de Tweede Kamer een debat plaatsgevonden met Staatssecretaris De Jager over de fiscale crisismaatregelen. Tijdens dit debat is ook uitgebreid stilgestaan bij de vliegbelasting. Aan de Tweede Kamer is toegezegd nadere informatie te geven over de kostenreducerende maatregelen van Schiphol. In deze brief wordt hierop ingegaan.

In het Aanvullend Beleidsakkoord Werken aan toekomst is aangegeven dat de heffing van de vliegbelasting wordt beëindigd. In de vierde nota van wijziging (Kamerstuk 31 301, d.d. 3 april 2009), met daarin de fiscale voorstellen als gevolg van het beleidsakkoord, is aangegeven op welke manier de heffing van de vliegbelasting wordt beëindigd. In de Luchtvaartnota die het kabinet u op 17 april jl. heeft toegestuurd wordt nader ingegaan op voorwaarden die het kabinet aan het afschaffen van de vliegbelasting heeft gesteld.

Schiphol is in het kader van een herijking van de strategie bezig met een ingrijpende organisatieaanpassing, welke zal leiden tot een reductie van het personeelsbestand van Schiphol Group op de locatie Schiphol met 25%.

Samen met een aantal andere kostenbesparende maatregelen levert dit, naar verwachting, in 2009 een besparing op van € 44 miljoen. Verder zijn – in lijn met de wens van het kabinet om de luchthaventarieven terug te brengen – per 1 april 2009 de tarieven door Schiphol verlaagd (ten opzichte van 1 november 2008) met een percentage van gemiddeld 9%. Daar is, door een uitspraak van de NMa, nog een procent bijgekomen, terwijl een aantal van de concurrerende luchthavens op 1 april hun tarieven hebben verhoogd. Brussel bijvoorbeeld met 5,15%, Parijs met 5,5% en Londen met 7,5%. Hierdoor en door de afschaffing van de vliegbelasting zal Schiphol deze zomer niet meer de duurste of op 1 na duurste luchthaven van Europa zijn, maar weer in de middenmoot terechtkomen.

Schiphol heeft aangegeven de tarieven op 1 november niet te verhogen. Door het teruglopende verkeer en vervoer zal dit leiden tot een sterke daling van het netto resultaat en een negatief exploitatieresultaat van de Business Area Aviation. Conform de Wet luchtvaart zou onder deze omstandigheden een tariefsverhoging geoorloofd zijn.

Tot slot heeft Schiphol aan het kabinet beloofd dat zij zich maximaal zal inspannen om een verdere tariefsverlaging door te voeren op het moment dat het verkeer en vervoer weer het niveau van 2007, dus van vóór de invoering van de vliegbelasting, heeft bereikt. Hierbij zal wel rekening worden gehouden met noodzakelijke investeringen voor onder meer het veiligstellen van de benodigde piekruimte, CO₂ reductie, waterzuivering, geluidsreductie en duurzame energie.

De heer Nijhuis van Schiphol heeft op 28 april jl. per brief inzicht gegeven in het totale pakket van kostenreducerende maatregelen. Aangezien de brief bedrijfsgevoelige informatie bevat, wordt deze niet meegestuurd. Het is mogelijk voor uw Kamer om de brief vertrouwelijk in te zien bij de griffie.¹

Uitgangspunt bij de identificatie van kostenreducerende maatregelen is geweest om de juiste balans te hanteren tussen directe kostenverlaging en het handhaven van investeringen en kosten die noodzakelijk zijn voor de duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van de mainport. Deze lange termijn ambitie is ook conform hetgeen recent is neergelegd in de Luchtvaartnota. Uiteraard dient het pakket van kostenreducerende maatregelen in het licht te worden gezien van een financieel gezonde bedrijfsvoering en dient de A (flat) rating behouden te blijven.

Het kabinet is van mening dat met de genoemde toezeggingen van Schiphol voldoende invulling is gegeven aan de opdracht zoals deze in het aanvullend beleidsakkoord en in de luchtvaartnota is geformuleerd en schaft daarom in het belastingplan van 2010 de vliegbelasting definitief af.

In het debat werd verder meerdere malen de koppeling gelegd tussen de vliegbelasting en het «vervuiler betaalt» principe. De luchtvaartsector in Nederland neemt reeds diverse kosten op zich waarmee invulling wordt gegeven aan het vervuiler betaalt principe.

Zo worden door Schiphol onder andere hogere tarieven gerekend aan de meest vervuilende vliegtuigen, wordt het geluidsisolatieproject (GIS) rond Schiphol en ook de andere luchthavens gefinancierd door de luchtvaartmaatschappijen (kosten 600 miljoen euro voor Schiphol) en neemt Schiphol maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (kosten 35 miljoen euro). Ook heeft Schiphol, net als het Rijk en de provincie Noord-Holland 10 miljoen euro vrijgemaakt voor de uitvoering van het convenant omgevingskwaliteit dat door de partijen aan de Alderstafel is gesloten. De invoering van ETS (Emission Trading Scheme) voor de luchtvaart is een belangrijke stap om voor de luchtvaart op internationale schaal over te gaan op het vervuiler betaalt principe. Door dit op internationale schaal in te voeren kan het level playing field behouden blijven. Dit is ook waarover in de motie van de heer Van der Ham over wordt gesproken.

Om inzicht te geven in de vergelijkbaarheid van luchthavengelden en overheidsheffingen tussen Europese luchthavens start SEO Economisch Onderzoek binnenkort met uitvoering van de benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2009. Deze benchmark wordt jaarlijks uitgevoerd. De benchmark met betrekking tot 2008 is in april als bijlage bij de Luchtvaartnota aan de Tweede Kamer gezonden. De resultaten van de benchmark voor dit jaar (2009) worden in het najaar van 2009 verwacht.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, **alleen voor de leden**, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Wij hebben er vertrouwen in dat hiermee overtuigend aan de, in de door de heren Cramer (cu), Tang (pvda) en Omtzigt (cda) ingediende motie, gestelde voorwaarde voor afschaffing van de vliegbelasting is voldaan.

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

De staatssecretaris van Financiën,
J. C. de Jager