

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1446

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het artikel «KLM en Transavia in botsing met Schiphol»* (ingezonden 20 januari 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 februari 2012).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «KLM en Transavia in botsing met Schiphol»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u aangeven of er iets veranderd is sinds de beantwoording van onze vragen ten aanzien van de botsing tussen KLM en Schiphol over de tarieven?²

Antwoord 2

De genoemde vragen aan de minister van Financiën hadden betrekking op een voorstel van Schiphol in 2010 om de transfertarieven te verhogen en de tarieven voor van Schiphol vertrekkende passagiers te verlagen. In het hierboven genoemde artikel in de Telegraaf gaat het om het besluit van Schiphol om alle tarieven met 4% te verhogen. De tariefregulering en de positie van de Staat als aandeelhouder die in de beantwoording van de hierboven vermelde vragen worden genoemd, is niet gewijzigd.

Vraag 3

Gelden de conclusies uit het rapport van McKinsey & Company en Boston Consultancy Groep van april 2011 nog steeds?

¹ De Telegraaf, 19 januari 2012.

² Vragen van de leden De Rouwe (CDA), Van Nieuwenhuizen (VVD), Samsom (PvdA) en Sharpe (PVV) aan de minister van Financiën over mogelijke significante verhoging transfertarieven (ingezonden 15 oktober 2010).

Antwoord 3

Dit rapport, opgesteld in opdracht van Schiphol en KLM, gaat in op marktontwikkelingen en daarnaast specifiek op de consequenties van het voorstel van Schiphol uit 2010 om de transfertarieven te verhogen en de tarieven voor vertrekkende passagiers te verlagen. Zoals in het antwoord op vraag 1 genoemd, is een dergelijk tariefvoorstel thans niet aan de orde. De beschrijving van ontwikkelingen in de luchtvaartmarkt en kansen en bedreigingen voor de mainport Schiphol en KLM lijkt mij nog steeds actueel.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u het voornemen van Schiphol om, ondanks de passagiersgroei van het afgelopen jaar met de toezegging in 2009 om de tarieven niet te verhogen bij passagiersgroei, de prijzen te verhogen in het licht van de passage uit het Regeerakkoord waarmee toe wordt gezien op een concurrerend kostenniveau?³

Antwoord 4

De toezegging van Schiphol was dat men zich maximaal zou inspannen om een tariefsverlaging door te voeren op het moment dat het verkeer en vervoer weer substantieel is toegenomen tot het niveau van 2007. Schiphol heeft daarbij aangetekend dat noodzakelijke investeringen doorberekend moeten kunnen worden in de tarieven. Ik heb Schiphol gevraagd mij aan te geven hoe hier invulling aan wordt gegeven en wat dit betekent voor het tarievenbeleid. Schiphol heeft mij hierover nadere informatie toegezegd.

Vraag 5

Kunt u aangeven of het huidige reguleringssysteem als transparant wordt geduid in de evaluatie van de Wet Luchtvaart? Zo ja, op welke manier is het systeem transparant? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Over de resultaten van de evaluatie van de Wet luchtvaart en het kabinetsstandpunt daarover zal ik u binnen enkele maanden informeren. Ik kan u al wel melden dat volgens onderzoeksbureau Ecorys de transparantie ten aanzien van de relatie tussen kwaliteit, investeringen en tarieven voor verbetering vatbaar is. In het kabinetsstandpunt zal worden aangegeven welke maatregelen hiertoe zullen worden genomen.

Vraag 6

Wanneer is de evaluatie van de Wet Luchtvaart afgerond?

Antwoord 6

Het voor de evaluatie ingeschakelde onderzoeksbureau heeft inmiddels de werkzaamheden afgerond. Momenteel wordt mede op basis daarvan een kabinetsstandpunt voorbereid. Ik verwacht dat ik u de resultaten van de evaluatie en het kabinetsstandpunt begin april kan toesturen.

Vraag 7

Bent u bekend met de plannen van Schiphol tot uitbreiden? Kunt u aangeven hoe wordt voorzien in het benodigde kapitaal?

Antwoord 7

Op dit moment heb ik hierover alleen globale informatie. De plannen zijn nog in ontwikkeling. Zo is Schiphol nog volop in gesprek met haar gebruikers over de plannen. De omvang van de investeringen en ook de financiering daarvan staan in dit stadium dus nog niet vast. Hoe dan ook is de staat als aandeelhouder van mening dat zijn deelnemingen in beginsel financieel onafhankelijk moeten opereren en dus geldt het uitgangspunt dat zij ook zelf in het benodigde kapitaal moeten voorzien voor de financiering van hun investeringen. Vandaar ook dat het van belang is dat deelnemingen hun investeringen kunnen terugverdienen.

³ Kamerstuk 29 665, nr. 145.

Vraag 8

Hoe verhouden de uitbreidingsplannen van Schiphol zich tot de eerder gedane toezegging niet grootschalig uit te breiden tot na 2014?⁴

Antwoord 8

Schiphol heeft destijds in 2009 aangegeven dat grote investeringen in de uitbreiding van het terminalgebouw op grond van de toenmalige marktverwachting in principe uitgesteld werden tot na 2014. Schiphol heeft toen tevens aangegeven dat men de marktontwikkeling nauwgezet volgt en dat investeringen al dan niet zullen worden heroverwogen afhankelijk van economische ontwikkelingen, de vraag van luchtvaartmaatschappijen naar piekruurcapaciteit, investeringsmogelijkheden en verwacht rendement. Ik heb van Schiphol begrepen dat het zwaartepunt van de investeringen van het zogenaamde masterplan na 2014 valt. Verder staat de fasering van dit plan nog niet vast.

Vraag 9

Kunt u aangeven of Schiphol, gezien haar ambitie om uit te breiden, investeringen in luchthaven Lelystad daarbij betreft? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

De door Schiphol aangekondigde uitbreidingsplannen, die nog in ontwikkeling zijn, hebben betrekking op de mogelijke uitbreiding op de luchthaven Schiphol. Zoals u weet heb ik uw verzoek om nadere duiding te geven over de noodzakelijke investeringen in de luchthaven Lelystad en het bijbehorend tijdspad bij de heer Alders neergelegd en gevraagd om hier in zijn eindadvies over Lelystad aandacht aan te schenken.

⁴ Kamerstuk 29 665, nr. 145.