

Vergaderjaar 2011–2012

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 174**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 april 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft verzocht om informatie over de kwestie van de vaststelling van de luchthaventarieven door de luchthaven Schiphol en de reactie van de gebruikers daarop, zoals vermeld in een aantal mediaberichten. Ook is gevraagd daarbij in te gaan op de uitkomsten van de bemiddeling door de heer Alders. Ik kan u hierover het volgende mededelen.

#### **1. Discussie over de luchthaventarieven per 1 april 2012**

Het verzoek van de commissie dateert van begin maart, toen er sprake was van onenigheid tussen Schiphol en luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM, over de luchthaventarieven die op 1 april 2012 van kracht zouden worden. Het ging daarbij om een verhoging van de tarieven met 4%, zoals door Schiphol eind oktober 2011 was vastgesteld na de consultatieperiode.

Schiphol heeft onlangs besloten de tarieven per 1 april 2012 met 2% te verhogen, en niet met 4% zoals aanvankelijk beoogd. Daarnaast betaalt Schiphol € 15 mln. terug aan de luchtvaartmaatschappijen omdat een hogere omzet op de luchtvaartactiviteiten is behaald dan vooraf is ingeschat. Deze teruggave staat los van de gebruikelijke verrekening als gevolg van verschillen tussen prognoses en realisatie inzake de verkeersontwikkeling en kostenverschillen op grond van de tariefregulering.

Ik ben verheugd dat hiermee de discussie tussen Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen over de tarieven per 1 april 2012 tot een eind is gekomen. Hoewel ik geen formele rol heb wat betreft specifieke tariefvoorstellen, heb ik de belangrijkste partijen de afgelopen maanden diverse malen gesproken en opgeroepen tot een oplossing te komen. De Nederlandse Mededingingsautoriteit is formeel de toezichthouder en kan de door Schiphol vastgestelde tarieven toetsen indien hierover een klacht wordt ingediend (hetgeen overigens niet is gebeurd over de tarieven per

1 april 2012). Zoals in de Luchtvaartnota aangegeven, is het netwerk van luchtverbindingen op Schiphol van groot belang voor onze economie, vestigingsklimaat en werkgelegenheid. Goede samenwerking van de belangrijkste betrokken partijen acht ik van essentieel belang voor instandhouding en versterking van de positie van de mainport Schiphol en het netwerk van verbindingen.

In de discussie is onder meer gewezen op de brief van Schiphol uit april 2009 met afspraken over kostenreducerende maatregelen in het kader van de afschaffing van de vliegbelasting. Daarin is ook de toezegging opgenomen dat Schiphol zich maximaal zal inspannen om een verdere tariefsverlaging door te voeren op het moment dat het vliegverkeer weer substantieel is toegenomen tot het verkeers- en vervoersniveau van 2007 (met de kanttekening dat bepaalde significante investeringen wel doorberekend moeten kunnen worden). Ik constateer dat Schiphol zich in lijn met het doel van de afspraken uit 2009 heeft ingespannen om de tarieven laag te houden zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de infrastructuur. Ik acht het zinvol om deze discussie nu achter ons te laten en ons te focussen op toekomstige verbetering van de tariefregulering en systematiek. Daarbij is een blijvende focus op kostenreductie- en efficiency van belang.

In dat kader kan worden vermeld dat in de recente brief aan de Kamer (zie hieronder bij punt 2) over de resultaten van de evaluatie van de huidige tariefregulering inzake Schiphol en het kabinetsstandpunt wordt aangegeven dat het kabinet een efficiëncyprikkel wil invoeren met de volgende elementen:

- Schiphol stelt in het kader van de meerjarenafspraken elke drie jaar een investeringsprogramma voor een periode van vijf jaar vast. Overschrijdingen van het totale investeringsprogramma komen ten laste van Schiphol. Indien de realisatie onder het geprognosticeerde kostenniveau blijft, mag Schiphol het voordeel in de betreffende periode (deels) behouden. Op deze manier wordt Schiphol geprikkeld om de investeringen zo efficiënt mogelijk uit te voeren. In de verdere uitwerking zal worden ingegaan op het mogelijke risico van overbudgettering in het investeringsprogramma en hoe dit kan worden voorkomen.
- Schiphol geeft tijdens het jaarlijkse overleg inzicht in de mate van kostenefficiëntie. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van een benchmark met andere luchthavens, waarbij wordt gedacht aan Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Madrid, Istanbul en Dubai.
- De positie van Schiphol voor wat betreft prijs/kwaliteitsniveau moet worden behouden ten opzichte van een vergelijkingsgroep van andere luchthavens (zogenaamde peer group) die nog nader wordt vastgesteld. Schiphol maakt haar positie ten opzichte van de peer group jaarlijks inzichtelijk en maakt daarbij onderscheid naar de verschillende vervoersgroepen (transfer, bestemmingsverkeer (OD) en vracht).

De aanpassing van de tariefregulering zal niet tijdig van kracht kunnen worden voor de vaststelling van de luchthaventarieven per 1 april 2013. De rijksoverheid zal deze informatie echter al wel tijdig voor deze tariefvaststelling willen ontvangen. Indien uit de informatie over kostenefficiëntie zou blijken dat Schiphol onvoldoende presteert, zal de directie daar op worden aangesproken.

## **2. Evaluatie tariefregulering Schiphol**

Voor de wat langere termijn is de evaluatie van de huidige regulering van de tarieven van Schiphol van belang. Recent heb ik een brief aan de Kamer gestuurd met de resultaten van de evaluatie van Wet luchtvaart

inzake de tariefregulering van Schiphol waarbij tevens het standpunt van het kabinet op hoofdlijnen is aangegeven. Zoals in deze brief gemeld, zal de Kamer voor het zomerreces worden geïnformeerd over de verdere uitwerking met voorstellen voor wijziging van de regulering. Ik vertrouw er op dat het in de brief genoemde samenhangende pakket aan maatregelen een solide basis zal bieden voor de consultatie en tariefvaststelling in de toekomst en zal bijdragen aan het voorkomen van tariefdiscussies zoals recentelijk hebben plaatsgevonden.

### **3. Verkenning door de heer Alders**

Zoals eerder aangegeven acht ik het van groot belang dat de belangrijkste betrokken partijen optimaal samenwerken. Belangrijk daarvoor acht ik ook dat vanuit een gemeenschappelijke visie op de ontwikkeling van de mainport en het netwerk wordt geopereerd. Discussies zoals over de luchthaventarieven en ook de selectieve ontwikkeling van de mainport deden wat dit betreft vragen rijzen.

Tegen die achtergrond heb ik de heer Alders gevraagd te verkennen in hoeverre de belangrijkste sectorpartijen nog de gemeenschappelijke visie delen op de verdere ontwikkeling van de mainport en het netwerk van luchtverbindingen zoals onder andere verwoord in de Luchtvaartnota. Ik heb de heer Alders dus niet gevraagd om te bemiddelen in de discussie over de luchthaventarieven, zoals in de media is gesuggereerd. De heer Alders heeft gesprekken met belanghebbende partijen gevoerd en mij hierover mondeling gerapporteerd. Een belangrijke conclusie is dat de vertaling van de netwerkvisie en mainportstrategie naar de dagelijkse praktijk op een aantal punten nog verdere concretisering vereist en dat daarbij ook het selectiviteitsbeleid verder moet worden uitgewerkt. Ik zal hier samen met de sectorpartijen de komende maanden actief invulling aan geven.

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