

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

## 2162

Vragen van de leden **Mei Li Vos** en **Leenders** (beiden PvdA) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vertraging bij de aanleg van een centraal beveiligingssysteem op Schiphol* (ingezonden 13 april 2015).

Antwoord van Minister **Dijsselbloem** (Financiën), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 6 mei 2015)

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de berichtgeving over vertraging bij de aanleg van een centraal beveiligingssysteem op Schiphol? <sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Gaat de opleveringsdatum van 3 juni gehaald worden? Klopt het dat Schiphol financieel zwaar in de problemen komt als dit niet zo is?

Antwoord 2

Schiphol investeert om over te kunnen stappen van decentrale beveiliging (aan de gate) naar centrale beveiliging. Schiphol verwacht (zoals gepland) op 3 juni over te stappen naar centrale beveiliging. Het totale bouwproject omvat verschillende deelopleveringen. De eerste deeloplevering heeft plaats gevonden in 2013. Naar verwachting wordt het laatste deel opgeleverd in de eerste helft van 2016. Dit staat invoering van het centrale beveiligingsproces op 3 juni niet in de weg.

Schiphol komt financieel niet in de problemen als de datum van 3 juni onverhoopt niet wordt gehaald.

Vraag 3, 4, 5, 6 en 7

Klopt het dat de complexiteit van de verbouwing is onderschat?

Klopt het dat dit onderdeel is van een breder probleem, waarbij wel vaker onvoldoende wordt nagedacht over de eisen aan verbouwingen en bouwwerken?

<sup>1</sup> [http://www.telegraaf.nl/binnenland/23891865/\\_\\_\\_Miskleun\\_Schiphol\\_met\\_verbouwing\\_\\_\\_html](http://www.telegraaf.nl/binnenland/23891865/___Miskleun_Schiphol_met_verbouwing___html)

Klopt het dat dit leidt tot te hoge kosten, omdat dit tot onvoorziene situaties en vertraging leidt?

Klopt het dat dit weer leidt tot te hoge tarieven en zo de concurrentiepositie ondergraven wordt?

Klopt het dat onnodig hoge kosten van verbouwingen en bouwwerken leiden tot hogere kosten voor de reiziger, naast die voor de belastingbetaler?

Antwoord 3, 4, 5, 6 en 7

Schiphol investeert om over te kunnen stappen van decentrale beveiliging (aan de gate) naar centrale beveiliging. Door de investering in centrale beveiliging verbetert de kwaliteit voor passagiers en wordt het beveiligingsproces efficiënter. Het centraliseren van het beveiligingsproces leidt binnen afzienbare termijn tot besparingen voor luchtvaartmaatschappijen. Iets wat van groot belang is voor onze luchtvaartsector om de luchthaventarieven concurrerend te houden.

De ombouw van decentrale naar centrale beveiliging betreft een zeer complexe verbouwing, net als veel andere bouwprojecten op Schiphol. Schiphol onderkent dit en heeft dat in dit geval ook vanaf het begin besproken met belanghebbenden. In de afgelopen jaren heeft Schiphol regelmatig gerapporteerd over de risico's die verbonden zijn aan dergelijke grote projecten<sup>2</sup>.

De complexiteit heeft meerdere oorzaken. De luchthaven is tijdens de verbouwing continu open, er is afstemming nodig met verschillende stakeholders, de kwaliteit voor passagiers moet op peil worden gehouden én de veiligheid moet gegarandeerd blijven. Schiphol houdt in haar planning rekening met deze omstandigheden. Daarnaast hebben sectorpartijen aanvullende wensen kenbaar gemaakt gedurende het proces, die nog zijn verwerkt. Dit is niet ongewoon, omdat bij een dergelijk ingewikkeld traject vaker tijdens de uitvoering aanvullende wensen duidelijk worden, die eerder niet konden worden voorzien. Dit leidt tot betere kwaliteit voor de luchtvaartmaatschappijen en reizigers.

Kosten die te maken hebben met luchtvaartactiviteiten, waaronder investeringen, mogen volgens de tariefregulering doorberekend worden in de luchthaventarieven van Schiphol. De «Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2014»<sup>3</sup> toont aan dat de grote concurrerende luchthavens aanzienlijk duurder zijn dan Schiphol. Slechts drie van de onderzochte luchthavens zijn goedkoper (Brussel, Istanbul en Dubai). De stijging van de luchthaventarieven tussen 2003 en 2014 is op Schiphol zelfs het kleinst.

De directie van Schiphol heeft de aandeelhouder reeds langer geleden bericht dat uit observaties blijkt dat er ruimte is voor verbetering op het gebied van asset- en contractmanagement. Vervolgens heeft Schiphol onafhankelijk onderzoek laten doen naar haar investerings- en aanbestedingsproces. Dit onderzoek heeft bevestigd dat Schiphol marktconform inkoop, maar gegeven de vaak bijzondere omstandigheden waaronder verbouw en nieuwbouw op de luchthaven plaatsvindt en de bijzondere vereisten ten aanzien van veiligheid, liggen prijzen hoger dan bij een gemiddeld (bouw)project. Schiphol werkt continu aan de verdere professionalisering en kwaliteit van haar organisatie, ook op het gebied van aanbestedingen. Ruim 50 procent van de kosten van de luchthavenactiviteiten is direct gerelateerd aan de infrastructuur (de assets) van Amsterdam Airport Schiphol. Schiphol is begin 2013 begonnen met het programma «Asset Wise!». Daarmee wil Schiphol optimale waarde en levensduur uit haar infrastructuur halen, wordt het kostenbewustzijn vergroot en wordt veel aandacht besteed aan het beheersen van kosten.

Vraag 8

Klopt het dat verspilling bij staatsdeelnemingen indirect leidt tot hogere kosten voor de belastingbetaler, en dus de aandacht zou moeten hebben van het Ministerie van Financiën namens diezelfde belastingbetaler?

<sup>2</sup> Zie onder andere Jaarverslag Schiphol Group 2013 (p. 112–113), Jaarverslag Schiphol Group 2014 (p. 37, 86–88)

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 211

#### Antwoord 8

Een minder efficiënte bedrijfsvoering zou kunnen leiden tot hogere prijzen voor klanten (in dit geval luchtvaartmaatschappijen) en een lager rendement voor de aandeelhouder.

Het publieke belang van Schiphol (onder meer netwerkqualiteit) is het beste geborgd met een kwalitatief hoogwaardige luchthaven en concurrerende tarieven. De staat als aandeelhouder ziet het dan ook als zijn verantwoordelijkheid om de directie en raad van commissarissen van Schiphol (net als andere staatsdeelnemingen) actief te bevragen over onder meer het kostenniveau en de efficiëntie van de bedrijfsvoering, waarvoor de directie en raad van commissarissen in de eerste plaats verantwoordelijk zijn. Hierboven is reeds uiteengezet dat de tarieven op Schiphol concurrerend zijn vergeleken met andere grote luchthavens. Voorts genereert Schiphol een solide rendement voor haar aandeelhouders.

#### Vraag 9

Kunt u de Algemene Rekenkamer (ARK) verzoeken om een onderzoek te starten naar de doelmatigheid en doeltreffendheid aan aanbestedingen en opdrachtverlening met betrekking tot bouwprojecten op Schiphol?

#### Antwoord 9

Het betreft operationele aangelegenheden, waarvoor de directie en raad van commissarissen van Schiphol verantwoordelijk en aanspreekbaar zijn. Bovendien geeft de kostenontwikkeling in Schiphol geen aanleiding tot een dergelijk onderzoek. Hetzelfde geldt voor de gang van zaken rond het centraal beveiligingssysteem, zoals beschreven in het antwoord op de vragen 3 tot en met 7.

#### Vraag 10

Deelt u de mening van de ARK in haar rapport van 7 april 2015, dat voor een echt actief aandeelhouderschap meer bevoegdheden nodig zijn, die ook daadwerkelijk uitgeoefend moeten gaan worden?

#### Antwoord 10

Ik onderschrijf de vaststelling van de Algemene Rekenkamer dat de staat nog niet bij alle deelnemingen de formele aandeelhoudersbevoegdheden heeft die hij wenst. Vandaar dat in de Nota Deelnemingenbeleid 2013 is aangekondigd dat de statuten bij alle deelnemingen kritisch worden gezien en waar nodig gewijzigd. Dit wordt gefaseerd aangepakt en ik zal in het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2014 rapporteren over de voortgang. Hierbij merk ik ook op dat actief aandeelhouderschap een regelmatig en frequent contact met de staatsdeelnemingen inhoudt. Daarvoor zijn geen statutaire bevoegdheden nodig. Dit frequente contact geeft in de praktijk vaak al ruime mogelijkheden tot het uitoefenen van invloed langs informele weg op de koers en besluiten van een deelneming. Het vastleggen van bevoegdheden in de statuten betreft dan ook in veel gevallen (deels) een formalisering van de bestaande praktijk.

#### Vraag 11

Wanneer zal in dat kader de goedkeuringsdrempel van 586 miljoen euro voor investeringen omlaag gaan en naar welk niveau?

#### Antwoord 11

Zoals gemeld in de beantwoording van de Kamervragen over het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen<sup>4</sup> zullen, nadat de discussie met de deelnemingen over de goedkeuringsdrempels voor investeringen is afgerond, de gewijzigde goedkeuringsdrempels met de Kamer worden gedeeld.

#### Vraag 12

Deelt u de mening van de ARK dat relevante bevoegdheden vastgelegd moeten worden in de statuten (art. 2:129 BW)?

#### Antwoord 12

Ja, zie verder het antwoord op vraag 10.

<sup>4</sup> Kamerstuk 21 865, nr. 182

#### Vraag 13

Kan voortaan een aanbestedings- en bouwplan, naast een algemeen strategieplan, ter goedkeuring worden voorgelegd aan de aandeelhouder?

#### Antwoord 13

In de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid heb ik uiteengezet welke bevoegdheden de staat als aandeelhouder wenst te verankeren. Daarvan maken genoemde plannen geen onderdeel uit, aangezien het daarbij gaat om operationele aangelegenheden waarvoor de directie en raad van commissarissen van Schiphol verantwoordelijk zijn. De aandeelhouder spreekt de luchthaven aan op het kostenniveau en de mate waarin het bedrijf een concurrerende positie heeft.

Het zogenaamde Masterplan van Schiphol, waarbinnen deze investering plaatsvindt, wordt door Schiphol uitgebreid geconsulteerd met luchtvaartmaatschappijen. Ook worden andere belanghebbenden geïnformeerd, zoals de ministeries van IenM en Financiën. In samenspraak met de luchtvaartmaatschappijen wordt dit plan verder uitgevoerd. Deelprojecten uit het plan worden ter goedkeuring voorgelegd aan de aandeelhouders indien deze boven de investeringsdrempel, zoals vastgelegd in de statuten, vallen. De belanghebbenden worden door Schiphol op de hoogte gehouden van de voortgang.

#### Vraag 14

Kunt u ervoor zorgdragen dat de ARK voortaan ook onderzoek kan doen naar (kleine) dochterbedrijven van staatsdeelnemingen?

#### Antwoord 14

De huidige Comptabiliteitswet 2001 schrijft voor dat de Algemene Rekenkamer ter plaatse onderzoek kan verrichten bij deelnemingen waarin de staat het gehele of nagenoeg het gehele aandelenkapitaal houdt. De Algemene Rekenkamer kan op basis van de Comptabiliteitswet 2001 geen onderzoek ter plaatse verrichten bij dochterondernemingen van staatsdeelnemingen. Dat wil overigens niet zeggen dat de Algemene Rekenkamer geen informatie kan verkrijgen over de dochteronderneming. De Algemene Rekenkamer kan door tussenkomst van de betrokken Minister nadere inlichtingen inwinnen bij de onderneming waarin de staat ten minste 5% van de aandelen heeft. Het doorvoeren van wijzigingen in de voornoemde bevoegdheden van de Algemene Rekenkamer vergt een wijziging van artikel 91 van de Comptabiliteitswet 2001. Eerder heeft de Raad van State advies uitgebracht over de toegang van de Algemene Rekenkamer bij staatsdeelnemingen.<sup>5</sup> In het advies concludeert de Raad van State dat hij in het algemeen geen aanleiding ziet om tot een wijziging van het stelsel van artikel 91 van de Comptabiliteitswet 2001 te komen.

---

<sup>5</sup> Stcrt. 2012, 26086.