

**Zienswijze omvorming  
Stichting Airport Coordination  
Netherlands**

M.J.T. van der Meer

DEFINITIEF  
26 maart 2018

Geachte mevrouw, heer,

Het doel van dit wetsvoorstel is de juridische omvorming van het bestaand privaatrechtelijk ZBO, Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN), tot een krachtens publiekrecht ingesteld, volledig tarief gefinancierd ZBO met de naam Airport Coordination Netherlands (ACNL).

Onder de huidige structuur komen de exploitatiekosten van ACNL nog voor rekening van de leden van de Raad van Toezicht (KLM, HV, MP, TUIfly, SPL, EIN en RTHA) en worden er geen tarieven gehanteerd voor slots. Dit roept echter de schijn van belangenverstrengeling op nu er al enige tijd sprake is van toenemende schaarste aan slots op Schiphol, waardoor de belangen van de luchtvaartmaatschappijen en de betreffende luchthaven groter worden bij (de wijze van) het alloceren van slots.

Nu (enkele van) deze organisaties ook lid zijn van de Raad van Toezicht, is het de vraag of ACNL nog wel voldoet aan de onafhankelijkheidseis die voortvloeit uit artikel 4 van de slotverordening. De omvorming naar een publiekrechtelijk ZBO kan een onafhankelijke positie van de slotcoördinator, zowel functioneel als financieel, naar verwachting beter waarborgen.

Van belang is dat de in wet- en regelgeving verankerde publiekrechtelijke taken en werkzaamheden van ACNL ongewijzigd blijven met dit wetsvoorstel, zoals wordt benadrukt in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel.

Royal Schiphol Group, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport zijn van mening dat de huidige gekozen insteek van het ministerie van IenW met betrekking tot de omvorming van de huidige stichting tot een publiekrechtelijk ZBO robuust en conform de richtlijnen van 'good governance' is. De luchthavens verzoeken het ministerie dan ook om deze omvorming zorgvuldig én voortvarend uit te voeren.

Inhoudelijke zienswijze op de concept aanpassing van de Wet Luchtvaart:

- In de nieuwe opzet wordt 50% van de fee gefinancierd door de airlines, de resterende 50% wordt gefinancierd door de gecoördineerde luchthavens SPL, EIN en RTHA. De huidige verhouding is resp. 60% versus 40%, waardoor Luchthavens in de nieuwe situatie 10% meer gaan financieren.

**Royal Schiphol Group**

Postbus 7501, 1118 ZG Schiphol, Nederland  
020 601 9111  
Royal Schiphol Group N.V.  
KvK Amsterdam 34029174  
NL11 ABNA 0621 8441 79

Zienswijze:

De luchthavens gaan akkoord met de nieuwe verdeling, onder voorwaarde dat deze bijdragen van de luchthavens, conform de huidige situatie, kan worden doorbelast in de havengelden. Het alloceren van slots betreft immers een aviation-activiteit.

- De exploitant van de betreffende luchthaven int de vergoeding (airline deel, 50%) en draagt het geïnde bedrag af aan ACNL

Zienswijze:

De luchthavens zullen de inning van de slotfee (airline deel) verzorgen onder de voorwaarde dat:

- o ACNL de slotfee consultatie met airlines zelf voert,
  - o Het risico van het te laat innen van de slotfee bij ACNL ligt. Indien airlines laat betalen, waarmee de slotfee ook niet geïnd kan worden, zullen Schiphol, RTHA en Eindhoven Airport de fee niet voorfinancieren,
  - o Er een termijn van afdracht wordt vastgesteld van 3 maanden,
  - o De airports zullen de door ACNL vastgestelde slotfee, in opdracht van ACNL, één op één innen bij de airlines zonder in enige vorm daar een bewerking op los te laten, in hoogte, vorm of anderszins.
  - o Het airline deel, in tegenstelling tot het airport deel, maakt geen onderdeel uit van de havengeldconsultatie.
- De wijze waarop controle op de juistheid van de begroting dient plaats te vinden

Zienswijze:

Dat is / was een taak van de huidige Raad van Toezicht, die in de nieuwe situatie komt te vervallen. Controle door het rijk is voldoende, zo lang het gehele proces tot vaststelling van de begroting maar open en transparant is. Daarbij is het van belang dat er een formele vaststelling van de fee zal plaatsvinden. Deze vaststelling dient formeel en tijdig aan resp. Schiphol, RTHA en Eindhoven Airport te worden gecommuniceerd zodat de inning van de slotfee zorgvuldig voorbereid kan worden. Het Rijk dient actief beleid te maken op het voorkomen van een onredelijke kostenstijging van ACNL. Indien dit naar het oordeel van de luchthavens toch het geval blijkt, dient een vorm van een beroepsmogelijkheid te worden gecreëerd. Kort en goed zijn we van mening dat het consultatieproces verder dient te worden uitgewerkt.

- Financiële gevolgen van de omvorming

Zienswijze:

In de Memorie van Toelichting worden de eenmalige kosten beschreven die gemaakt worden ter voorbereiding op de nieuwe organisatie(structuur). Deze eenmalige opstartkosten, á ca. € 35.000,- dienen voor rekening van het Rijk te komen,

De luchthavens Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport en Schiphol vertrouwen erop dat bovenstaande punten opgenomen worden in het Wetsvoorstel en/of Memorie van Toelichting.

Met vriendelijke groet,

Joost Meijs  
Steven van der Kleij  
Martijn van der Meer

Eindhoven Airport  
Rotterdam The Hague Airport  
Royal Schiphol Group