

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons Kenmerk

IenW/BSK-2018/8895

Uw kenmerk

29665-247/2017D38575

Bijlage(n)

-

Datum 18 januari 2108
Betreft Antwoorden vragen betreffende tijdelijke subsidieregeling
KDC 2018-2022

Geachte Voorzitter,

Op 22 december ontving ik van u vragen en opmerkingen betreffende de regeling voor een tijdelijke subsidieverstrekking aan het Kennis Development Centre (KDC) Mainport Schiphol 2018 tot en met 2022 en de in mijn opdracht uitgevoerde evaluatie KDC (Kamerstuk 29665, nr. 247). In deze brief treft u mijn reactie daarop aan.

Algemeen

De leden van de Partij voor de Dieren willen weten waarom Schiphol lijkt te zijn vrijgesteld van de verantwoordelijkheid voor zijn eigen bedrijfsvoering. Zij vragen of niet alle schade die ontstaat door de activiteiten van Schiphol ook betaald moet worden door Schiphol, inclusief onderzoek naar innovatieve manieren om schade te voorkomen of te mitigeren.

Het KDC is een samenwerkingsverband van LVNL (LuchtverkeersLeiding Nederland), AAS (Amsterdam Airport Schiphol en KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)). Het samenwerkingsverband is ca. 10 jaar geleden gevormd om onderzoek te doen naar mogelijkheden om de luchthaven in operationele zin beter te laten functioneren, in het bijzonder voor wat betreft het luchtzijdig gebruik van de luchthaven. Daarbij gaat het met name om aspecten als verbetering van de duurzaamheid, de veiligheid en het capaciteitsgebruik. Met betrekking tot het voorkomen en mitigeren van schade is het KDC er juist op gericht om daarvoor innovatieve oplossingen te ontwikkelen. Binnen KDC is iedere partij verantwoordelijk voor de eigen processen en voor de verbetering daarvan, en draagt ook de kosten daarvoor zelf. Aan de binnen KDC uitgevoerde onderzoeken dragen de KDC partners zelf substantieel bij. Van de totale € 9 mln. die de afgelopen 5 jaar in het kader van KDC aan onderzoek is besteed, heeft mijn ministerie bijna € 3,8 mln. ingebracht. De rest is door de KDC partners zelf ingebracht. Ondersteuning door de overheid is er op gericht de samenwerking tussen de partijen binnen het KDC te bevorderen. De blijvende behoefte hieraan wordt ook door het evaluatierapport onderstreept.

Rond Schiphol wordt in het algemeen het principe van 'de vervuiler betaalt' toegepast. Zo zijn bijvoorbeeld de kosten voor de geluidsisolatie rond Schiphol betaald door de gebruikers van Schiphol via de zogenaamde GIS heffing. Nergens ter wereld is rond een luchthaven zo veel geïnvesteerd in geluidsisolatie. Ook kennen we op Schiphol de MTOW heffing, waarbij door deze zelfde partijen is betaald voor de kosten van onder meer uitkeringen in het kader van nadeelcompensatie. Ook draagt Schiphol bij aan het leefbaarheidsfonds, waarmee de leefbaarheid rond de luchthaven wordt verbeterd en betaalt Schiphol de kosten van de klachtenafhandeling.

Op het gebied van duurzaamheid is het regeerakkoord duidelijk. Dit kabinet is voornemens om waar nodig te werken met doelheffingen bijvoorbeeld ten aanzien van lawaaiige en vervuilende toestellen. Ook zal in Europees verband worden bekeken of nadere fiscale maatregelen nodig zijn om de sector verder te verduurzamen.

De leden van de Partij van de Dieren vragen voorts naar de prioriteit tussen de klimaatdoelstellingen van Parijs en de groei van het aantal vliegbewegingen.

In het regeerakkoord staat aangegeven dat op diverse manieren wordt ingezet om de CO₂-emissie van de luchtvaart omlaag te brengen. Afspraken binnen ICAO hebben een mondiaal systeem (CORSIA) opgeleverd en binnen Europa is er het EU ETS. De kosten die hieruit voortvloeien worden direct bekostigd door luchtvaartmaatschappijen.

In de beantwoording van schriftelijke Kamervragen, kamerstuk 732, ben ik ingegaan op de relatie tussen de doelstellingen van Parijs en de ontwikkeling van Schiphol. Ik zal een nieuwe luchtvaartnota opstellen, waarin ik mijn visie op de ontwikkeling van de luchtvaart voor de komende tientallen jaren zal formuleren. Daarbij zal ik nadrukkelijk ingaan op een mogelijke uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol. Hierbij spelen vele factoren een rol, zoals veiligheid, duurzaamheid (vooral CO₂ uitstoot), de kwaliteit van de leefomgeving (met als belangrijk aspect geluid) en de ruimte in de lucht.

Evaluatie KDC

De leden van de VVD fractie vragen of het klopt dat het KDC geen eigen fte's in dienst heeft en meer een soort overlegorgaan is.

KDC heeft inderdaad geen eigen personeel. De mensen zijn formeel verbonden aan één van de deelnemende organisaties: LVNL, AAS of KLM. KDC is een samenwerkingsverband van deze organisaties en gericht op kennisontwikkeling voor de luchthaven op het snijvlak van de werkzaamheden van deze organisaties.

De leden van de VVD-fractie vragen of de doelstellingen van KDC 'smart' geformuleerd zijn.

Zoals in het evaluatierapport wordt aangegeven is op operationeel niveau KDC doelgericht bezig en kan dit ook als 'smart' worden gekwalificeerd. Er is een adequaat proces om researchprojecten te selecteren, uit te laten voeren en tot een goed einde te laten komen.

Ten aanzien van het generieke doel ("het verlenen van ondersteuning aan de mainportontwikkeling van Schiphol") constateert het evaluatierapport dat dit niet concreet is geformuleerd. Daarbij speelt, dat KDC zich per definitie richt op een deel van de operationele processen op Schiphol (alleen processen met een

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtverkeer

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/8895

gemeenschappelijk karakter) en als samenwerkingsverband ook niet zelf verantwoordelijk is voor de implementatie. Het evaluatierapport geeft een aantal adviezen gericht op een betere aansluiting van het KDC werkprogramma op de (strategische) beleidsprioriteiten ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol, die ik graag ter harte neem.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtverkeer

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/8895

De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat een volgende keer de evaluatie wat eenvoudiger kan worden uitgevoerd op basis van referenties van partners.

Gelet op de Regeling periodiek evaluatie onderzoek moet ten minste één onafhankelijke onderzoeker worden betrokken die oordeelt over het uitgevoerde evaluatieonderzoek. Ecorys heeft deze rol gespeeld, en heeft daarbij nadrukkelijk ook gebruik gemaakt van interviews met partners van KDC. Voorts is bij de evaluatieopdracht uitdrukkelijk gekeken naar de verhouding tussen de kosten van de evaluatie en de betrokken budgetten. De evaluatie heeft betrekking op zowel de beheersubsidie als op de onderzoeken, die in opdracht zijn uitgevoerd. Het totaal aan bijdrage vanuit mijn ministerie over de afgelopen 5 jaar bedroeg € 3,8 mln. De evaluatie is voor k€ 26 ex BTW uitgevoerd. Hoewel de kosten van de evaluaties zowel in absolute als relatieve zin beperkt zijn, neem ik uw suggestie graag over om bij een volgende evaluatie over 5 jaar te zoeken naar een verdere mogelijke vereenvoudiging.

De leden van de GroenLinks fractie achten de score van het KDC mager en vragen mijn reactie daarop.

Ik deel niet de conclusie dat de score van KDC mager zou zijn. Bij de zoektocht naar innovatieve mogelijkheden om de processen te verbeteren is het niet mogelijk om altijd succesvol te zijn, zoals de fractie van GroenLinks zelf ook terecht aangeeft. De door de betreffende fractie geciteerde zin uit het evaluatierapport, dat "met twee van de 34 projecten de implementatiegraad van KDC-projecten aan de lage kant is", doet echter geen recht aan de totale conclusie van het rapport. Zo laat het rapport zien dat een aantal onderzoeken nog loopt of nog niet zijn gestart, en dat een aantal onderzoeken een tussenresultaat heeft opgeleverd, waarop voortgebouwd wordt. Voorts is een aantal projecten gebruikt voor meer algemene kennisontwikkeling met betrekking tot de mainport Schiphol en/of heeft als input gediend voor beleidsbeslissingen van KDC partners. Al met al zijn er in de evaluatieperiode 10 projecten ontwikkeld die naar hun aard geschikt zijn voor implementatie, waarvan een 6-tal nog niet is geïmplementeerd. Daarbij speelt overigens ook dat, zoals het evaluatierapport stelt, het doorvoeren van innovaties in het operationeel proces zeer complex is met lange doorlooptijden, terwijl de evaluatieperiode van 5 jaar relatief kort is.

Deze nuanceringen laten onverlet, dat de evaluatie aanleiding geeft tot, en aanknopingspunten biedt om de implementatiegraad van onderzoeksresultaten verder te verbeteren. De aanbevelingen uit de evaluatie dienaangaande neem ik ter harte. Het bestuur van het KDC heb ik inmiddels al gevraagd om een reactie op de aanbevelingen uit het rapport. Op korte termijn zal ik met de KDC partners hierover in gesprek gaan, opdat de binnen KDC ontwikkelde kennis beter benut kan worden. Daarbij zal ook besproken worden hoe de beleidsprioriteiten ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol zo goed mogelijk terug kunnen komen in het KDC werkprogramma.

De fractie van Groen Links krijgt uit het rapport de indruk dat sprake is van een gebrekkige samenwerking met en sturing door het ministerie.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtverkeer

Het ministerie is structureel verbonden met het KDC. Ieder projectvoorstel vanuit het KDC wordt vooraf door mijn ministerie beoordeeld op de vraag of dit past bij het beleid dat wij voeren. De voortgang van werkzaamheden wordt nauwkeurig gevolgd door deelname aan besprekingen en de schriftelijke rapportage over projecten. De zin in het rapport die stelt dat het ministerie geen directe opdrachten heeft uitgezet, heeft betrekking op het feit dat KDC steeds de initiatiefnemer is. Er is bewust tot nu toe voor gekozen om sectorpartijen in dit verband vrij te laten in de keuze van projecten, zolang deze passen binnen het beleid.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/8895

Desalniettemin deel ik de constatering uit het evaluatierapport dat een verdere intensivering van de samenwerking en sturing vanuit het ministerie op haar plaats is. Die behoefte is er ook bij de KDC partners zelf. Daarom is inmiddels besloten dat ook op bestuursniveau regelmatig overleg plaats zal vinden en dat de komende maanden gebruikt zullen worden om de afstemming tussen de beleidsprioriteiten ten aanzien van Schiphol en de strategische onderzoeksprogrammering van KDC nog nadrukkelijker plaats te laten vinden.

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag meer openheid over de resultaten van KDC en de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag weten waarom de onderzoeksrapporten niet publiekelijk beschikbaar zijn.

De website van KDC wordt actief bijgehouden, zodat de laatste informatie zo snel mogelijk algemeen beschikbaar wordt gesteld. Het onderzoeksprogramma is daarop terug te vinden, evenals een voor het publiek toegankelijke presentatie van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken. Regelmatig worden ook presentaties verzorgd over de resultaten. Bij besprekingen van het Veiligheidsplatform Schiphol, waar de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen aan deelnemen, komen resultaten van het KDC aan de orde. Al deze communicatie is bedoeld om de resultaten beschikbaar te stellen voor partijen die daar hun processen mee kunnen verbeteren.

Deelname aan het KDC is niet gelimiteerd tot LVNL, AAS en KLM. Wanneer andere luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol zijn gehuisvest met een Nederlandse operationele vergunning structureel willen deelnemen, zijn ze welkom bij het KDC om mee te werken aan de verdere ontwikkeling van Schiphol. Deelname vraagt echter ook een flinke inspanning van partijen, die in de praktijk vanwege kostenoverwegingen vaak niet haalbaar is.

Ik deel de aanbeveling vanuit het evaluatierapport om te werken aan een verdere verbetering van de verspreiding van opgedane kennis. Overigens hebben ook andere luchtvaartmaatschappijen dan KLM nu al voordeel van het KDC. Procesverbeteringen die de AAS en LVNL doorvoeren komen immers ten goede aan alle operators op Schiphol. Met het KDC zal ik echter bezien hoe onderzoeksresultaten nog breder gedeeld kunnen worden, zodat zo veel mogelijk partijen bekend zijn met de binnen KDC ontwikkelde kennis. Daarbij zij aangetekend, dat bij het openbaar beschikbaar stellen van onderzoeksrapporten bedrijfsvertrouwelijke informatie in beginsel niet openbaar kan worden gemaakt. Het is van groot belang dat bedrijven dergelijke informatie willen blijven delen en beschikbaar stellen aan de onderzoekers.

De GroenLinks-fractie stelt dat sprake zou zijn van "verkwisting van subsidie" aan niet relevant onderzoek.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchtverkeer

Ik deel de visie van GroenLinks dat subsidiegelden alleen besteed mogen worden aan het doel waarvoor deze worden verleend. De suggestie dat sprake zou zijn van "verkwisting van subsidie" deel ik echter niet. Alle door KDC ingediende projectvoorstellen zijn door mijn ministerie beoordeeld op de mate waarin deze passen binnen het gevoerde beleid.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/8895

Zoals hiervoor reeds aangegeven, deel ik wel de aanbevelingen van het evaluatierapport om een aantal verbeteringen door te voeren in de relatie tussen het ministerie en het KDC, opdat de onderzoeksprogrammering zo goed mogelijk aansluit bij de gewenste ontwikkeling van Schiphol, de implementatiegraad van onderzoeken verder verbetert, en de opgedane kennis nog breder beschikbaar komt.

Bijdrage voor de komende jaren

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen over de genoemde budgetten.

Er is sprake van twee typen budget. Voor het beheer van de KDC organisatie is voor de komende 5 jaar k€ 190 opgenomen in de voorgehangen subsidieregeling. Daarnaast wordt elk jaar vanuit het opdrachtenbudget van mijn ministerie een (groter) bedrag beschikbaar gesteld voor onderzoeksprojecten. In de periode 2013 – 2017 heeft mijn ministerie in totaal een kleine € 3,8 mln. bijgedragen. Naast mijn ministerie hebben ook de deelnemende bedrijven ca. € 5 mln. bijgedragen aan de onderzoeken.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat er grote gebreken zijn in het functioneren van het KDC.

Ik deel deze mening van de GroenLinks-fractie niet. Het ministerie heeft er bewust op aangestuurd om de bedrijven ertoe te bewegen om samen te werken in de verbetering van het functioneren van de processen op de luchthaven Schiphol. Om dat doel te realiseren is het nodig om daarin speelruimte te gunnen aan de deelnemende organisaties. Het evaluatierapport oordeelt op veel punten dan ook positief over het KDC en beveelt dan ook aan KDC te continueren. Tegelijkertijd geeft het rapport ook aanbevelingen voor verdere verbetering van o.a. de aansturing van het KDC vanuit het ministerie. Zoals gezegd neem ik die aanbevelingen ter harte. Het bestuur van KDC is reeds om een reactie op de aanbevelingen gevraagd en hierover zal binnenkort een gesprek worden gevoerd.

De leden van de Partij voor de Dieren vragen hoe de in de subsidieregeling genoemde € 38.000 per jaar zich verhoudt tot de in de rijksbegroting genoemde € 50.000 per jaar. Voorts vragen zij om een overzicht van de aan KDC uitgekeerde subsidie vanaf 2006 tot heden.

De bedragen die zijn opgenomen in de subsidieregeling zijn bepalend voor de jaarlijks toe te keren subsidie. In de bedragen die in de begroting zijn opgenomen is nog geen rekening gehouden met de efficiencyverbetering die KDC heeft doorgevoerd. De in de subsidieregeling opgenomen bedragen blijven dus binnen de in de begroting opgenomen maximale bedragen.

De uitgekeerde subsidiebedragen zijn in de administratie terug te halen vanaf 2009. De volgende bedragen (x € 1.000) zijn vanaf 2009 als subsidie uitgekeerd:

2009:691
2010:809
2011:888
2012: 909
2013: 905
2014: 40 (+ 809 Opdrachten)
2015: 39 (+ 670 Opdrachten)
2016: 36 (+ 644 Opdrachten)
2017: 34 (+ 594 Opdrachten)

Bestuurskern
Dir.Luchtvaart
Afd. Luchtverkeer

Ons kenmerk
IenW/BSK-2018/8895

Het verschil in hoogte van de subsidie vanaf 2014 en de periode daarvoor hangt samen met het hierboven genoemde onderscheid in type budget. Tot en met 2013 is zowel het budget voor beheer als voor onderzoek als subsidie uitgekeerd. Vanaf 2014 is het budget gesplitst in een budget subsidie voor het beheer en een budget uitbestedingsopdrachten voor de onderzoeken.

Ik waardeer uw belangstelling voor de werkzaamheden van het KDC en het belang van kennisontwikkeling voor de luchthaven Schiphol en hoop dat ik uw vragen hierover voldoende heb beantwoord.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga