

Aan

De Voorzitter van de Raad van Commissarissen Schiphol

De heer mr. A. Ruys

Amsterdam, november 2012

Geachte heer Ruys,

Namens de Commissie Shared Vision, die in opdracht van het kabinet onderzoek doet naar de uitvoering van het selectiviteitsbeleid en de voortgang van het masterplan Schiphol, bied ik U hierbij deel 1 van het onderzoek aan: de uitvoering van het selectiviteitsbeleid.

De Commissie is tot de slotsom gekomen dat de vraag of, en zo ja, in hoeverre er uitvoering is gegeven aan het in het Aldersakkoord overeengekomen selectiviteitsbeleid, een genuanceerd antwoord oplevert.

De uitvoering is voor een deel bepaald door de problemen die zijn gerezen tussen partijen over de juiste definiëring van categorieën vliegverkeer waarop het selectiviteitsbeleid van toepassing zou moeten zijn. Het heeft voor een deel ook te maken met een al veel langer bestaand probleem, namelijk hoe om te gaan met het aantrekken van nieuw mainport gebonden verkeer dat in potentie een bedreiging kan zijn voor het bestaande hub-en mainportgebonden verkeer, maar niet in strijd is met het overeengekomen Convenant Selectiviteit. Tot slot speelt een belangrijke rol het afgenomen verkeersvolume tengevolge van veranderde economische omstandigheden vanaf het moment waarop het Aldersakkoord werd gesloten in 2008 en de jaren daaropvolgend.

Voor een uitvoeriger beschrijving van deze punten verwijst de Commissie naar de conclusies en aanbevelingen in het rapport, dat u hierbij aantreft met een Engelstalige versie van de conclusies en aanbevelingen.

Tijdens haar werkzaamheden is het de Commissie duidelijk geworden dat de door de opdrachtgever van de Commissie gesignaleerde verslechtering in de relatie tussen Schiphol en KLM niet uitsluitend op conto kan worden geschreven van het selectiviteitsbeleid. De oorzaak daarvan moet veeleer gezocht worden in een verschillende interpretatie van de

strategische positionering van beide partijen ten opzichte van elkaar en als gevolg daarvan, de rol die zij voor elkaar dienen te vervullen.

Op grond van alle informatie die de Commissie ter beschikking staat en waarbij de door het rijk vastgestelde Luchtvaartnota een centrale rol speelt, hanteert de commissie als uitgangspunt dat de missie van Schiphol daadwerkelijk in dienst dient te staan van de ontwikkeling en het concurrerend houden van het hub- en mainportgebonden verkeer. Dit vereist een succesvolle samenwerking met AirFrance/KLM als drager van het hubnetwerk. Het doel dat de Luchtvaartnota formuleert, is het verder ontwikkelen van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Onder netwerkqualiteit wordt verstaan de directe beschikbaarheid van een omvangrijk, wereldwijd, frequent bediend lijnennet. Dit doel vraagt van de partijen een continue gezamenlijke inspanning.

De concurrentiekracht van de mainport Schiphol wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van het verbindingennetwerk, van de dienstverlening van de luchthaven en van de luchtverkeersleiding in combinatie met een concurrerend kostenniveau. De belangrijkste spelers en hun rollen kunnen dan als volgt worden aangeduid. De overheid stelt de kaders vast en schept de randvoorwaarden. AirFrance/KLM als onderdeel van het Skyteam is in de meest directe zin de belangrijkste leverancier van netwerkqualiteit in Nederland en daarmee de drager van de hub. De luchthaven en luchtverkeersleiding zorgen voor een excellente dienstverlening tegen concurrerende kosten. Ieder van de partijen op zich, is niet in staat om het doel te realiseren: samenwerking is derhalve geboden, in de wetenschap dat de relatie er een is van wederzijdse afhankelijkheid. Van de partijen mag verwacht worden dat zij werken vanuit een gezamenlijke visie en strategie.

De Commissie heeft moeten vaststellen, dat er teveel elementen in de samenwerking tussen de luchthaven en de home-carrier ontbreken, om te kunnen spreken van een daadwerkelijk en vruchtbaar werkend partnerschap waarvan het belangrijkste zonder twijfel het gebrek aan wederzijds vertrouwen in de top van beide bedrijven is. De Commissie acht het van groot belang dat aan deze situatie snel een eind komt. Herstel van vertrouwen en een hechte samenwerking zijn onmisbare voorwaarden, wil er sprake zijn van een kansrijke positie in de internationale concurrentie, om het voor de Nederlandse economie zo belangrijke hub-netwerk van verbindingen in stand te houden.

In dit verband wijst de Commissie ook op de mededeling van september jl van de Europese Commissie aan het Europese parlement waarin zij oproept tot het formuleren van een adequaat Europees luchtvaart beleid om de bedreigingen voor de Europese hub-luchthavens en netwerk airlines het hoofd te kunnen bieden.

De Commissie heeft vastgesteld dat er twee onderwerpen zijn die een belemmerende rol spelen. Dat is in de eerste plaats een verschillende opvatting van partijen omtrent de grenzen die aan een hechte samenwerking worden gesteld door regelgeving op het gebied van de

mededinging. En in de tweede plaats door een verschillende wijze van interpreteren van de publieke taak door de meervoudige opdracht die Schiphol heeft gekregen van het Rijk, om naast haar taak om bij te dragen aan het in stand houden van het hub-netwerk en het overig mainportgebonden verkeer, ook een concurrerend aanbod van verbindingen te bevorderen en te zorgen voor het behalen van een redelijk rendement waardoor een zelfstandige toegang tot financiële markten tegen aanvaardbare financieringscondities wordt veiliggesteld en een redelijke vergoeding over het door de aandeelhouder verstrekte kapitaal wordt gerealiseerd.

De Commissie zal aan deze vraagstukken in het tweede deel van haar onderzoek ruim aandacht besteden.

Tweede fase

Wat het tweede deel van haar opdracht betreft – het onderzoek naar de impasse bij het tot stand komen van het masterplan Schiphol – stelt de Commissie zich voor dit in het licht te zien van het herstellen van wederzijds vertrouwen en het creëren van de voorwaarden voor een hecht partnerschap.

De beide Commissarissen die deelnemen aan de Commissie hebben de bereidheid overgebracht van beide bedrijven om in de periode tot eind januari/begin februari 2013 gezamenlijk te werken aan een aantal cruciale vraagstukken, waaronder de oplossing van het verschil van mening over het masterplan en een gezamenlijke verkenning naar de voorwaarden die vervuld moeten worden om het vereiste partnerschap vorm te geven. Beide Commissarissen zijn bereid aan de kans van slagen bij te dragen, omdat dit – gezien de voorgeschiedenis – toch beschouwd moet worden als één van de laatste mogelijkheden om tot oplossingen te komen.

De Commissie scheidt gaarne de mogelijkheid om langs deze weg de komende 2 á 3 maanden te werken aan een beperkt aantal problemen en te bezien of en zo ja hoe deze op te lossen zijn en tot welke uitkomsten dit leidt. Werkende weg kan dan ook bezien worden of er voldoende vertrouwen tussen beide CEO's kan worden opgebouwd om uit te mogen gaan van een herstel van de verhoudingen.

De onderwerpen waar de opdracht betrekking op zou moeten, zijn:

1. Uitgangspunten en inrichting Masterplan waaronder Security non-Schengen;
2. Financiering Masterplan en doorwerking daarvan in havengelden;
3. Het opstellen van een agenda die er op gericht is om de oorzaken van het gebrek aan wederzijds vertrouwen weg te nemen en te kunnen werken aan een herstel van verhoudingen.

De Commissie zou het op prijs stellen uw instemming met de hier voorgestelde aanpak te vernemen en ziet in dit geval uw bevindingen en uitkomsten van het hiervoor beschreven traject in de eerste week van februari 2013 tegemoet.

De Commissie zal zelf het initiatief nemen voor het verrichten van een verkenning van het vraagstuk van de mededinging in relatie tot de geformuleerde beleidsopgave in de luchtvaartnota. Tevens zullen de departementen van Financiën, I&M en Economische zaken met de Commissie werken aan het vraagstuk van de nadere verduidelijking van de publieke taakomschrijving

Over de resultaten van de hiervoor genoemde onderzoeken zal de Commissie eind februari 2013 verslag uitbrengen aan het kabinet.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en ben uiteraard gaarne bereid een en ander nader toe te lichten.

Voor de goede orde laat ik U weten dat een identieke brief is verstuurd aan de Voorzitter van de RvC van KLM.

Ik zie uw antwoord met belangstelling tegemoet,

Hoogachtend,

Hans Alders