

## Commentaar op document "Essentiële elementen van de mainport" van Schiphol en KLM

- Een aantal punten kan mededingingsrechtelijke vragen oproepen:
  - Blz. 3, na opsomming categorieën: de zin "De focus ligt op [...] zakelijke als leisure passagiers." (en later op blz. 6, vierde bullet: de opmerking over rol bij toerisme) lijkt in tegenspraak met selectiviteitsbeleid en roept de vraag op of leisure vluchten van KLM wel en van andere maatschappijen niet op Schiphol mogen.
  - Blz. 5, laatste zin boven kopje "2.2 Schiphol als OD..": belangrijk dat partnerschap er niet toe leidt dat andere luchtvaartmaatschappijen buiten spel worden gezet.
- Op blz. 8 wordt bij de 4<sup>e</sup> bullet gerefereerd aan het convenant inzake behoud en versterking van de mainportfunctie en het selectiviteitsbeleid. Hierbij merk ik op dat afspraken uit het convenant door IenM alleen kunnen worden nagekomen als ook Schiphol Group invulling geeft aan de volgende zaken:
  - Voor het creëren van de noodzakelijke capaciteit en functies op luchthavens van nationale betekenis is het van belang dat het Rijk tijdig duidelijkheid verkrijgt van Schiphol over de marktbehoefte van potentiële klanten op Lelystad Airport. Deze duidelijkheid is uiterlijk eind maart 2013 noodzakelijk om tijdig de procedure te starten om tijdig de capaciteit te creëren, en de in het convenant gemaakte afspraken gezamenlijk na te komen.
  - Op basis van de gedefinieerde en uitgewerkte selectiviteitsinstrumenten zal Schiphol Group daarom in goed overleg met de luchtvaartmaatschappijen invulling dienen te geven aan het selectiviteitspoor waar Schiphol voor aan de lat staat.
  - Daarnaast zal het Rijk samen met Schiphol Group de verkenning van de regels voor verkeersverdeling voortvarend uitwerken. Het uitgangspunt is hierbij dat een mogelijke concrete implementatie uiteraard moet voldoen aan de geldende wettelijke kaders (nationaal, Europees en internationaal).
- Op pagina 9, bij de 1<sup>e</sup> bullet wordt het programma "SMASH" (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) genoemd. Het woord "financiering" is hier niet op zijn plaats omdat dit geen onderdeel van SMASH uitmaakt.
- Blz. 9, 2e bullet, "een actieve, sturende rol speelt in het kader van de landzijdige bereikbaarheid van de mainport Schiphol via de weg, het spoor (als 100% aandeelhouder van NS en ProRail), HSL en bus". De rijksoverheid zet zich er voor in dat Schiphol nu en in de toekomst over de weg en het spoor uitstekend bereikbaar is voor passagiers en vracht. Daarbij overigens de kanttekening dat de Staat niet in haar rol als aandeelhouder van NS en ProRail de bevoegdheden heeft om te sturen op de landzijdige bereikbaarheid van mainport Schiphol. Verder de opmerking dat de rijksoverheid niet verantwoordelijk is voor het busvervoer van en naar Schiphol, dit is aan de regio.
- Blz. 9, 3<sup>e</sup> bullet, "de strategische ruimtereservering voor Schiphol-Noordwest en parallelle Kaagbaan ondersteunt als toekomstige ruimte voor uitbreiding van de mainport Schiphol". In lijn met het actieplan Mainport 2.0 zet het Rijk in op het niet onmogelijk maken van de ontwikkeling van een eventueel nieuw terminalterrein binnen de gebiedsdriehoek A4-A5-A9. Daarnaast verankert het Rijk de strategische ruimtereservering van de parallelle Kaagbaan in een AMvB.