

## Opdrachtformulering commissie shared vision

### Inleiding

In 2008 hebben Schiphol, KLM, LVNL, samen met de bestuurlijk partijen in de regio, de omwonenden en het Rijk een gezamenlijke visie (“shared vision”) ontwikkeld over de selectieve ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot en met 2020. Deze gezamenlijke visie is neergelegd in het zogenaamde Aldersakkoord tussen genoemde partijen van 1 oktober 2008 en vervolgens opgenomen als kader voor het rijksbeleid in de Luchtvaartnota.

Het afgelopen jaar is op diverse momenten gebleken dat Schiphol en KLM een verschillend beeld hebben over de naleving van deze afspraken uit het Aldersakkoord dan wel dat zij een verschillende interpretatie hebben over de invulling van deze gezamenlijke visie in de praktijk. Dit verschil van inzicht is recentelijk weer aan de orde gekomen in het overleg over het investeringsplan van Schiphol voor de komende jaren, het zogenaamde Masterplan. Het overleg over het Masterplan en de financiële consequenties daarvan voor de tarieven is hierdoor in een impasse gekomen. Deze impasse is mede gelet op het belang van een goede samenwerking tussen luchthaven en de netwerkcarrier, het publieke belang van de Mainport en de lopende evaluatie van de Wet luchtvaart zeer onwenselijk.

In een overleg van 6 augustus jl. hebben Schiphol, KLM en de ministeries van IenM, EL&I en Financiën gesproken over de mogelijkheden om deze impasse te doorbreken. Afsproken is dat een commissie onder leiding van een onafhankelijke voorzitter wordt gevraagd voor de genoemde ministeries de ontstane impasse zo feitelijk mogelijk te analyseren en op basis daarvan mogelijkheden voor een oplossing aan te dragen.

### Opdracht

De commissie wordt gevraagd om aan de betrokken ministeries te rapporteren en te adviseren over de volgende zaken.

#### ***Fase 1: terugblik***

De commissie wordt gevraagd om zo feitelijk mogelijk te toetsen of de shared vision inzake de selectieve ontwikkeling van Schiphol zoals neergelegd in het Aldersakkoord ook in de praktijk wordt nagevolgd. De commissie wordt gevraagd om in het geval dat wordt geconstateerd dat bepaalde afspraken niet zijn nagekomen, ook de oorzaken daarvan te bezien. De commissie dient daarbij ook in kaart te brengen of er afspraken zijn gemaakt die tot interpretatieverschillen leiden. Indien dit het geval is, wordt de commissie gevraagd aan te geven wat de oorzaken zijn van de interpretatieverschillen en deze verschillen zoveel mogelijk weg te nemen. Als de oorzaak van de interpretatieverschillen ligt in een verschil van visie over andere onderwerpen dan selectiviteit, dient de commissie dit te benoemen.

De commissie dient bij dit deel van de opdracht gebruik te maken van bestaand onderzoek zoals het onderzoek dat in het kader van de stuurgroep Selectiviteit is gedaan naar de “Ontwikkeling Mainport Traffic”.

## **Fase 2: vooruitblik**

De commissie wordt vervolgens gevraagd om - wederom zo feitelijk mogelijk - aan te geven wat de implicaties zijn van de shared vision voor de investeringen die de komende jaren nodig zijn in de Mainport en wat - op basis van de wettelijk tariefregulering - de financiële gevolgen hiervan zijn voor de tariefsontwikkeling. In haar advies dient de commissie rekening te houden met bestaande wetgeving, waaronder de regels inzake mededinging en staatssteun, en met de uitgangspunten van het kabinet inzake de evaluatie van de wet Luchtvaart zoals die zijn neergelegd in de brief van 4 april jl. aan de Tweede Kamer, waaronder het uitgangspunt dat Schiphol een redelijk rendement kan maken. In dat kader is het van belang dat de vermogenskosten (inclusief het daarover gelopen risico) kunnen worden goedge maakt.

De advisering van de commissie op dit punt moet oplossingsmogelijkheden bieden dan wel richting geven aan een aantal belangrijke en langdurige en discussies die worden gevoerd over het Masterplan. Elementen die in dit advies aan de orde dienen te komen zijn in ieder geval:

- Beschrijving van de belangrijkste te verwachten ontwikkelingen in de komende 10-20 jaar ( zoals passagiersgroei, vliegtuiggrootte etc.), de te verwachten gevolgen van het selectiviteitbeleid en de consequenties hiervan voor de Mainport;
- Concretisering van de activiteiten waar Schiphol in ieder geval in dient te investeren t.b.v. het behoud en de versterking van de Mainport in 2020, het tijdpad waarmee dat dient te gebeuren en de mogelijke fasering daarbinnen;
- De consequenties van de investeringsplannen voor de ontwikkeling van de luchthaventarieven, op basis van de wettelijke tariefregulering (en de door het kabinet aangekondigde wijzigingen daarvan) en voor het concurrerend kosten- en kwaliteitsniveau ten opzichte van andere luchthavens.

## **Doorlooptijd**

De commissie wordt gevraagd om zo vroeg mogelijk in september een concept eindrapportage over beide fases op te leveren. Daarnaast wordt gevraagd om aan het eind van fase 1 een compacte, schriftelijke terugkoppeling (deeladvies) te geven van de bevindingen uit die fase.

## **Samenstelling commissie**

De commissie zal bestaan uit de volgende personen

- Voorzitter: Hans Alders
- Lid voorgedragen door KLM: Hans Smits
- Lid voorgedragen door Schiphol: Herman Hazewinkel
- Lid voorgedragen door Rijksoverheid: Marcel van Gastel

Het secretariaat van de commissie zal worden gevormd door IenM.