

**FAX / E-MAIL****OPEN BRIEF**

Bloemendaal / Schiphol, 23 juni 2006.

Aan de Leden van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Betreft: de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (28074) in de Eerste Kamer op 20 juni 2006.

Geachte dames en heren,

Met grote teleurstelling hebben de luchtvaartmaatschappijen kennis genomen van het debat dat op 20 juni jl. in de eerste kamer is gevoerd over de ontwerp wetgeving economische regulering. De teleurstelling is groot over de wijze waarop het debat is gevoerd en dat bepaalde feiten onjuist en bezijden de waarheid door de Staats Secretaris van Verkeer & Waterstaat zijn gepresenteerd.

**Waarom is de teleurstelling zo groot?**

De teleurstelling is groot omdat het debat over de privatisering van Schiphol, het eigenlijke debat over adequate tariefbescherming van de gebruikers van de luchthaven (de luchtvaartmaatschappijen) in de schaduw heeft gezet. Tariefbescherming via economische regels tegen een monopolist verdient een zelfstandige discussie, zodat hij ook zuiver kan worden gevoerd. Die discussie is er helaas niet gekomen. Het tegenstrijdige aan de concept wetgeving is dan ook dat ze beoogt de luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen te hoge tarieven van Schiphol terwijl diezelfde luchtvaartmaatschappijen, haar passagiers en vracht clientèle nu juist vinden dat ze door deze wetgeving onvoldoende worden beschermd.

**Onjuistheden**

De staatsecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft daarbij op sommige onderwerpen tijdens het debat een onjuiste voorstelling van zaken gegeven. Zo stelt de staatsecretaris onder meer dat een groot deel van de luchtvaartmaatschappijen achter het merendeel van de regulering staat omdat de voorgestelde wetgeving aanmerkelijk beter is dan hetgeen er thans ligt. Het eerste is onjuist, het tweede argument dat een beetje bescherming (de voorgestelde wetgeving) altijd meer is dan geen bescherming (de huidige wetgeving) is een drogreden. Het kabinet laat door deze opstelling een kans liggen om zorg te dragen voor zorgvuldige economische regulering. Die kans hadden Schiphol en KLM al in 2002 genomen. Toen zijn via een door beide partijen ondertekend convenant, meerjaren afspraken gemaakt in het licht van de mainport visie waar beide partijen achter stonden. In dit convenant was ook een financieel model met betrekking tot de luchthaventarieven geregeld. Het ministerie heeft echter destijds een grote streep gehaald door deze afspraken en om haar moverende redenen andere principiële keuzes gemaakt. Waarom andere principiële keuzes zijn gemaakt en waarom deze beter waren dan hetgeen de luchtvaartmaatschappijen hadden voorgesteld, is de luchtvaartmaatschappijen nog steeds onduidelijk.

Daarbij is het onjuist dat de staatsecretaris stelt dat een belangrijk deel van de regulering uit dit convenant komt. Was dit het geval geweest dan hadden de gebruikers aanmerkelijk minder moeite gehad met de thans voorgestelde wetgeving.

Vervolgens beweert de staatsecretaris dat de rol van de luchtvaartmaatschappijen groter wordt in de voorgestelde wetgeving en de mogelijkheden voor de verschillende luchtvaartmaatschappijen groeien om mee te denken over het beleid van Schiphol. Daarmee wordt een te rooskleurig en onjuist beeld geschetst.

In de huidige wet- en regelgeving is geen investeringsinspraak geregeld, staat geen mogelijkheid open voor luchtvaartmaatschappijen om specifieke afspraken te maken over bepaalde kwaliteit van het dienstenniveau en is geen robuuste prikkel opgenomen die aanzet tot meer bedrijfs efficiëntie bij Schiphol. In geen van deze zaken kunnen de luchtvaartmaatschappijen enige rol van betekenis spelen. De gebruikers van de luchthaven blijven daarmee afhankelijk van de wijze waarop de Nma invulling gaat geven aan haar toezicht en de wijze waarop Schiphol zich bedrijfsmatig zal opstellen. Ten slotte is het zeer teleurstellend te noemen dat onderliggende regelgeving (Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) exploitatie Schiphol), dat een uitwerking is van de Wet exploitatie Schiphol, onttrokken blijft aan parlementaire controle, daar hier ook het Algemene Publieke belang mee gediend wordt. Daarenboven kan dit verstreckende economische gevolgen hebben voor de "B.V. Nederland".

Een paar gevolg-voorbeelden:

Zo recent als heden heeft een grote gebruiker van Schiphol, BARIN-lid Lufthansa, aangekondigd de luchthaven Dusseldorf, als remplaçant voor het dure Schiphol te gaan aanwenden voor haar passagiersvervoer van en naar Nederland. De vierde positie die Schiphol in Europa innam, is inmiddels overgenomen door de luchthaven van Madrid.

### **Conclusie**

De luchtvaartmaatschappijen zijn geheel niet blij met deze wetgeving ook niet met een groot deel zoals de Staatssecretaris in het gevoerde debat suggereert. Zij zullen immers ook in de toekomst nog steeds volledig voor de hoge kosten van infrastructuur opdraaien. Monopolist Schiphol dient weliswaar kostengeoriënteerde tarieven in rekening te brengen, maar een inefficiënte leverancier van infrastructuur zonder afdoende wettelijke efficiëntieprikkels zal tegen een te hoog kostenniveau zijn diensten leveren met alle concurrentiegevolgen van dien voor de gebruikers van die luchthaven. Dit terwijl de "spin off" aan inkomsten van deze door de luchtvaartmaatschappijen betaalde infrastructuur juist naar Schiphol gaan. Dat is zo iets als dat voor een omroeporganisatie de televisieprogramma's de reclame financieren in plaats van andersom. Volstrekt onrechtvaardig en lastig uit te leggen naar de consument die als passagier uiteindelijk de rekening krijgt voor een door de overheid indirect aangemoedigd non aviation beleid van Schiphol. Doordat tijd in de privatiseringsdiscussie leidend is geworden, is de economische regulering, het slachtoffer geworden van de koppeling met de privatisering en krijgt deze wet niet de aandacht die ze verdient. En daarmee is er geen aandacht voor de economische realiteit van een veranderende luchtvaartmarkt waar de gebruikers van de luchthaven juist sterke behoefte hebben aan stevige sectorspecifieke regulering als tegenwicht tegen het infrastructuurmonopoly van Schiphol.

De onderstaande 78 luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, verenigd in de BARIN, doen een dringend beroep op de Eerste Kamer leden om de hiervoor genoemde informatie en conclusies in de komende week in uw overwegingen en stemgedrag te betrekken. Het betreft hier immers besluitvorming met beslissende en verstreckende gevolgen voor deze luchtvaartmaatschappijen, haar passagiers en vracht opdrachtgevers.

Hoogachtend,

**BARIN**



Frank T.J.M. Allard  
Secretary General

c.c. Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

Bijlage: BARIN airline-ledenlijst.

**BARIN MEMBER AIRLINES**

Adria Airways Aer Lingus Aeroflot Air Canada Air France-KLM Air India Air Malta  
Air Moldova AirBridge Cargo - Volga Dnepr Group Alitalia Arke Fly Armavia Aircompany  
Austrian Airlines Biman Bangladesh Airlines bmi British Airways Bulgaria Air Cathay Pacific Airways  
China Airlines China Southern Airlines Continental Airlines Croatia Airlines Cyprus Airways  
Czech Airlines Delta Air Lines Inc. Denimair easyJet Airlines Egyptair EL-AL, Israel Airlines  
Ethiopian Airlines EVA Airways Corporation Finnair Garuda Indonesia  
GulfAir Iberia, Airlines of Spain Icelandair Iran Air Japan Airlines Jat Airways Jet Airways  
Kenya Airways KLM KLM City Hopper KLM uk Korean Air Lithuanian Airlines LOT- Polish Airlines  
Lufthansa Malaysia Airlines MALÉV Hungarian Airlines Martinair Holland Meridiana  
Nippon Cargo Airlines Northwest Airlines Olympic Airlines Pakistan International Airlines  
Qantas Airways Royal Air Maroc Royal Jordanian SAS - Scandinavian Airlines System  
Saudi Arabian Airlines Singapore Airlines Singapore Airlines Cargo SN Brussels Airlines  
South African Airways Sri Lankan Airlines Sterling Airlines Surinam Airways Swiss International Airlines  
Syrian Arab Airlines TAP - Air Portugal Thai Airways International THY - Turkish Airlines Inc. Trans  
Mediterranean Cargo Airways transavia.com Tunis Air Ukraine International Airlines United Airlines  
US Airways Varig Brazilian Airlines VLM - Vlaamse Luchtvaart Mij.

23 Juni 2006.