

## Wob-verzoek Air Holland

	Datum & Kenmerk	Inhoud document	Afzender
1	9.02.2004	Mail over aanvraag Ah en Holland Exel	VenW
2	10.02.2004 DGL/04.U00753	Nota over routevergunning AH	VenW
3	10.02.2004 DGL/04.U00752	Nota over routevergunning AH	VenW
4	29.01.2004 DGL/04.U00730	Advies DGL extern onderzoek	VenW
5	23.01.2004 04.000207	Nota IVW aan DGL verzoek advies	IVW
6	04.09.2003 03.U01494	Nota over vergunningenzaken	VenW
8	31.10.2003 DGL/03.U01576	Nota Staatssecretaris aanvraag Air Holland	VenW
9	4.12.2003 DGL/03.U02857	Nota DGL aan Staatssecretaris inzake AH doorstart	VenW
10	28.08.2002 OVE000001	Nota dreigend faillissement AH	VenW
11	20.06.2002 02.421531	Wijziging eigendomsverklaring AH	VenW
12	11.01.2005-08-04 04.U02488	Nota vergunningverlening AH	VenW
13	02.12.2004 DGL/04.U01240	Toetsing vergunningverlening AH	VenW
18	06.04.2004, TKkvr 1270, vergaderjaar 2003-2004	Vragen Kamerlid Gerkens en antwoorden	TK en VenW
19	24.01.2005, TKkvr 870, vergaderjaar 2004-2005	Vragen Kamerlid Griffith en antwoorden	TK en VenW
20	15.02.2005, TKkvr 919, vergaderjaar 2004-2005	Vragen Kamerleden Verdaas en Wolfsen en antwoorden	TK en VenW
21	26.04.2005, TKkvr 1219 en 1492, vergaderjaar 2004- 2005	Vragen Kamerlid Griffith en antwoorden	TK en VenW
23	12.04.2005 DGL/05.U004222	Nota aanbieding antwoorden kamervragen Griffith	VenW
24	03.02.2000 VI/L 00.310067	Verlening exploitatie vergunning	RLD
25	03.02.2000 VI/L 00.310066	Beschikking exploitatievergunning	RLD
26	13.01.1995 DG RLD/JBZ/L95.000402	Verlening exploitatie vergunning	RLD
27	18.03.2004 DL/OV/04.555519	Nota schorsing AOC	IVW
28	11.03.2004 DL/OV 04.555440	Nota exploitatie vergunning	IVW
29	29.01.2004	Aanvraag exploitatie	RLD

	DL/OV 04.555160	vergunning AH2	
30	04.05.2004 DL/OV 04.555793	Nota vergunningverlening	IVW
31	04.12.2003 DGL/03.U02857	Nota faillissement AH1	DGL
32	23.01.2004 DL/OV 04.555160	Info AH + beschouwing	IVW
33	06.02.2004 geen nr	Memo accountant onderzoek	IVW
34	03.02.2004 geen nr	Nota accountants onderzoek	IVW
35	12.02.2004 geen nr.	Interne info exploitatie vergunning AH 1	IVW
36	09.03.2004 geen nr.	Interne memo exploitatie vergunning AH1	IVW
37	08.01.2004 geen nr.	Memo exploitatie vergunning AH2	
38	Geen datum Geen nr.	Korte history AH 1	Intern IVW
39	25.06.2003 Geen nr.	Memo exploitatie vergunning	IVW
40	03.12.2003 Geen nr.	2 Vonnissen AH1	Intern
41	03.02.2000 VI/L 00.310066	Beschikking exploitatievergunning	DGL
42	25.06.2003 Geen nr.	Memo exploitatie vergunning	IVW
43	10.09.2003 Geen nr.	Memo briefing AH1	IVW
44	28.08.2002 Geen nr	Memo dreigend faillissement AH	VenW
45	20.06.2002 DGL/02.421531	Wijziging eigendom verhouding	DGL
47	01.11.2000 NLA/OV/00.550806	Nota stand van zaken	VenW

421

Van:  
Verzonden: maandag 9 februari 2004 19:44  
Aan:

Onderwerp: van  
URGENT BERICHT over Air Holland en Holland Exel route aanvraag

Vandaag ontvangt DGL/BIZ de aanvraag van Holland Exel voor het uitvoeren van IT chartervluchten in opdracht van TUI en Thomas Cook naar leisure bestemmingen in Mexico, Brazilië, de Dominicaanse Republiek, India, Sri Lanka (aanvraag gedateerd 2 feb 2004; DGL 04.000266, brief gericht aan . . . \_).

Het gaat om dezelfde routevergunning als nu wordt uitgevoerd door Air Holland-1 BV en in de laatste alinea wordt ook met zoveel woorden gevraagd of een overdracht van die vergunning naar Holland Exel mogelijk is. Daarbij wordt gesteld: "Er is, naar wij menen, niets veranderd in de inzichten van uw departement tav de routes die AH momenteel vliegt en die Holland Exel op korte termijn, in opdracht van dezelfde touroperators, gaat uitvoeren.

Zojuist zijn we - BIZ - telefonisch door een vertegenwoordiger (Directeur Operatiën) van Holland Exel ingelicht dat morgen de rechterlijke uitspraak wordt gedaan over een mogelijk faillissement of surceance van betaling van Air Holland-1 BV, de huidige vergunninghouder van de vluchten waarom het gaat.

Faillement kan wellicht leiden tot het stranden van reizigers, tenzij VenW terstond een identieke routevergunning afgeeft aan een andere luva maatschappij waardoor die maatschappij het vervoer van de reizigers terstond kan overnemen. Het telefoontje van de vertegenwoordiger van Holland Exel was bedoeld om ons op de hoogte stellen dat zo'n aanvraag morgen kan komen. Ik heb hem aangegeven dat het dan in ieder geval nodig is om de redenen voor de spoedaanvraag in een fax te bevestigen. Verder heb ik aangegeven dat in beginsel een aanvraag op de normale wijze wordt getoetst (zoals met de brief van 2 februari zal worden gedaan).

In overleg met . . . kom ik tot de volgende overwegingen:

De mogelijkheid van faillissement stelt ons voor de keuze om uit twee opties te kiezen:  
\*Vasthouden aan een normale behandeling, deze weliswaar zo snel mogelijk behandelen, maar wel met het risico dat het even duurt voor de toestemming rond is, gelet ook op het bezwaar dat Martinair zal maken (maakte eerder bezwaar tegen de vluchten van Air Holland). Dan ook het risico van gestrande passagiers, met alle commotie van dien. Aan de andere kant is te stellen dat het natuurlijk een zaak is van contracten tussen de luchtvaartmaatschappijen en de passagiers, commerciële zaken dus, met het risico voor de partijen.

\*Een voorlopige toestemming om de lopende verplichtingen af te maken, gelet op het belang van de reizigers, een belang dat de overheid bij het afgeven van routetoestemmingen in acht moet nemen. Zo'n toestemming zou dan eerst voor een week kunnen worden gedaan.

Gezien de complexiteit en politieke gevoeligheid van het dossier en de mogelijke juridische consequenties acht ik het van groot belang dat er morgenochtend voldoende expertise binnen VenW wordt gemobiliseerd om in dit dossier op een verantwoorde wijze te handelen. Daarom stuur ik deze mail naar de DG, DT, betrokkenen bij progr Marktordening, de IVW-unit O&V en de betrokkenen bij HDJZ. Ik stel voor dat we om 09.30 uur met een klein groepje, bestaande uit

. . . een voorstel voor een aanpak voorbespreken en aan . . . voorleggen. Ik zou v. . . i en de andere collegae van HDJZ willen vragen alvast te kijken naar de juridische risico's. De mail is alvast ter informatie voor DCO, voor het geval er vragen komen.

Naast het belang van de continuïteit in de luchtvaartoperaties, zouden bijzondere elementen een rol kunnen spelen, zoals:

- dient VenW in de afhandeling van de routevergunning aanvraag te bezien of de 'overdracht' van het failliete AH naar Holland Exel door de beugel kan? Dit mede gelet op de verhalen over fiscale schulden die bij Air Holland steeds hebben meegespeeld?

**Nota**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart



Aan  
Mevrouw de Staatssecretaris  
ViaSG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

10 februari 2004

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

DGL/04.U00753

Uw kenmerk

-

Onderwerp

routevergunning Air Holland

In verband met het uitstel van betaling van Air Holland 1 BV, welke vanmorgen is uitgesproken, staan we voor de vraag een directe oplossing te vinden voor het feit dat mogelijk Air Holland geen vluchten meer naar Curacao cq haar toeristische bestemmingen kan uitvoeren. De bewindvoerder van Air Holland heeft aangekondigd met een verzoek te komen voor een spoedtoestemming om vanavond de vlucht naar Curacao (vlucht van 23.00 uur) door Holland Exel te laten uitvoeren, die de andere vluchten voor Air Holland reeds als subcontractor voor Air Holland uitvoert.

Voor een verdere toelichting verwijs ik naar de nota van Hoofd BIZ aan mij. Zijn voorstel voor een tijdelijke toestemming indien aan voorwaarden wordt voldaan, neem ik over.

Ik informeer u ook dat de zaak waarschijnlijk op het NOS-journaal komt, vanwege de gestrande passagiers op Schiphol. Desgevraagd door de pers zou u kunnen stellen dat wij binnen de wettelijke mogelijkheden meewerken aan een oplossing van de gestrande passagiers door middel van een tijdelijke toestemming.

DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART

**Bureau Internationale Zaken**  
Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
PLesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7497  
Fax 070 - 356 3450  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

# Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

www

Biz u)

Digitaal  
beschikbaar

Aan  
DG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

10 februari 2004

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/04.U00752

-

Onderwerp

routevergunning Air Holland

In aansluiting op het mailbericht van  
over de laatste stand van zaken.

r van maandag 19.44 uur informeer ik u

Vanmorgen heeft de rechtbank te Haarlem surcéance van betaling aan Air Holland verleend. De surcéance loopt tot 6 april. Het eerste bericht was dat Air Holland voorlopig met de vluchten door kan gaan, waarbij het vliegtuigen huurt van Holland Exel, maar verder op eigen vluchtnummers uitvoert. De vraag of Air Holland hiermee in overeenstemming handelt met de vergunning tot vluchtuitvoering (AOC) en de exploitatievergunning is een zaak ter beoordeling van de IVW. Wij hebben hierover overleg met de IVW vrijdag a.s., zij het dat ik niet uitsluit dat met de leiding van de IVW voor die tijd contact moet worden gezocht over bijvoorbeeld de aansprakelijkheidsrisico's die we als ministerie lopen. Daarnaast is het de vraag of de voorwaarden voor de leasecontracten voor de vliegtuigen aan de eisen voor de vergunningverlening voldoen. Voor het overige hebben wij hier geen formele bevoegdheid, die is bij de reorganisatie neergelegd bij de IVW.

DGL is wel verantwoordelijk voor het verlenen van de routevergunningen, de toestemmingen om een bepaalde route, rekening houdend met de luchtvaartpolitieke overwegingen, te mogen bedienen.

Holland Exel heeft inmiddels bij brief van 2 februari gevraagd om een routevergunning voor de vluchten van Air Holland naar de toeristische bestemmingen in Mexico etc te verkrijgen. Daarbij zijn twee extra bestemmingen aangevraagd die Air Holland niet bediende.

**Bureau Internationale Zaken**  
Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
PLesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7497  
Fax 070 - 356 3450  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

P



Wij zullen de aanvraag van Holland Exel langs de normale weg behandelen. Daarbij zullen we de andere luchtvaartmaatschappijen opnieuw om commentaar vragen. Weliswaar berust de aanvraag van Holland Exel op dezelfde contracten als die waarop Air Holland thans de vluchten uitvoert, maar moeten we toch de andere luchtvaartmaatschappijen in de gelegenheid stellen bezwaren aan te tekenen.

Van direct en zeer urgent belang is daarnaast het feit dat de bewindvoerder ons om 1500 uur vandaag heeft gebeld met de vraag of er vanavond een toestel van Holland Exel naar de Antillen mag vertrekken om de oorspronkelijke vlucht van Air Holland over te nemen. Naast de bovengenoemde toeristische bestemmingen voert Air Holland namelijk ook nog vluchten naar de Antillen en Aruba uit. Het betreft in ieder geval een incidenteel verzoek voor vanavond en de komende dagen, waarbij Holland Exel bereid is de daarbijbehorende risico's van onder meer aansprakelijkheid op zich te nemen.

Wij hebben de bewindvoerder van Air Holland en Holland Exel gevraagd aan te geven dat alleen Holland Exel de vluchten terstond kan overnemen en tevens om afschriften bij te voegen van de exoneratiebedingen voor het overnemen van de aansprakelijkheidsrisico's. We hebben dat ook gevraagd voor de vluchten naar de toeristische bestemmingen.

Ons voorstel is om, indien we deze berichten ontvangen, een voorlopige toestemming te geven voor de vluchten die Holland Exel vanavond zou overnemen. Belangrijk risico vormt het feit dat andere luchtvaartmaatschappijen, die nu niet door ons konden worden ingelicht, mogelijk deze passagiers ook kunnen vervoeren. Zij hebben evenwel waarschijnlijk geen mogelijkheid om, met toestemming van de touroperators de vluchten uit te voeren.

De IVW meldt ons dat de exploitatievergunning en vergunning tot vluchtuitvoering (AOC) op zich wel vluchten naar de Antillen en Aruba toelaten. Holland Exel heeft dan alleen een routevergunning nodig.

In afwachting van de precieze aanvragen die we vandaag of morgen ontvangen, vragen we instemming om de toestemming zoals geschetst, dus voorwaardelijk en tijdelijk voor maximaal een week, te verlenen.

Hoofd Bureau Internationale Zaken,

Voor deze, bij afwezigheid





Plaatsvervangend Directeur Hoofdinspecteur  
Mw mr I.,v. ...v^.....  
Postbus 5>5  
2130 AN Hoofddorp

4

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

29 januari 2004

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/04.U00730

DL/OV/04.555160

Onderwerp

Aanvraag exploitatievergunning Air Holland 2

Geachte mevrouw ..... n,

In de brief van de heer.....aan de heer....., an 23 januari waarin IVW haar beoordeling schetst ten behoeve van een besluit op de aanvraag voor een exploitatie-vergunning voor Air Holland 2, wordt een advies gevraagd van DGL. Alhoewel de verantwoordelijkheid voor beoordeling van de aanvraag voor de exploitatievergunning bij IVW ligt, wil ik u graag vanuit DGL's (luchtvaart)politieke verantwoordelijkheid adviseren. Daarbij wil ik uw aandacht vestigen op een drietal punten.

#### *Beoordelingstermijn*

In de brief van de heer .....:s wordt gemeld dat de beschikbare tijd voor de beoordeling door IVW beperkt is. Uit navraag bij de heer De Wal van IVW blijkt dat daarbij van een beslistermijn van 8 weken na aanvraag ingevolge de Awb bepalingen is uitgegaan. Verordening 2407/92, artikel 13 lid 2, stelt echter dat de lidstaat uiterlijk binnen 3 maanden na verstrekking van alle vereiste inlichtingen dient te beslissen, waardoor naar mijn mening de termijn van 8 weken niet van toepassing is. Uit mijn ervaring op het gebied van routevergunningverlening weet ik dat Air Holland de neiging heeft de overheid onder druk te zetten ten aanzien van de snelheid van besluitvorming. Gezien de noodzaak van zorgvuldige besluitvorming in dit gevoelige dossier wil ik u evenwel adviseren daarvoor voldoende tijd te nemen.

**Programma Marktordening**

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7497

Fax 070 - 351 3450

Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)



### *Bedrijfsplan*

In bijlage 2 van de bovengenoemde brief worden de aspecten uit het bedrijfsplan van Air Holland 2 uiteengezet, op basis waarvan u oordeelt dat er geen redenen zijn de aanvraag te weigeren, aangezien het bedrijfsplan op realistische veronderstellingen is gebaseerd. De voorgestelde operaties in het bedrijfsplan betreffen zowel de Antillen als Suriname.

Het is evenwel onduidelijk of en op welke wijze en termijn deze operaties daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Wat betreft vluchten op Suriname kan ik u melden dat er deze week gesprekken tussen Nederland en Suriname hebben plaatsgevonden over de bilaterale luchtvaartbetrekkingen, waarbij ook de mogelijkheden voor chartervluchten aan de orde zijn geweest. Het ging hierbij evenwel om verkennende gesprekken waarbij geen concrete toezeggingen zijn gedaan. Vooralsnog zal Air Holland 2 dus nog niet op Suriname kunnen vliegen. Air Holland 2 zal daarom in sterke mate afhankelijk zijn van vervoer naar de Antillen. De informatie in het bedrijfsplan over de desbetreffende contracten vereist naar mijn mening nadere toetsing, gezien ook de ervaringen met Air Holland in het verleden (zie ook hieronder). Daarnaast kan het, zoals u terecht aangeeft, mogelijk zijn dat Air Holland vluchten op de route naar de Antillen niet op de voorgenomen wijze kan opereren vanwege de drugsproblematiek op deze routes. Tegen deze achtergrond rijst bij DGL dan ook twijfel over de haalbaarheid van het bedrijfsplan.

### *Track record*

Ook al begrijp ik uit de toelichting op enkele vragen van DGL via de mail door de heer dat de track record van Air Holland voor wat betreft doorstarten en faillissement formeel niet bij de beoordeling van de aanvraag betrokken kan worden, kan de vraag worden gesteld of dit een juist besluit is. Er zijn ook goede argumenten te noemen om te oordelen dat Air Holland redelijkerwijs kan worden gezien als een vervolg op de maatschappijen die zich in het verleden met dezelfde naam hebben getooid. Dit verleden toont aan dat eerdere bedrijfsplannen die in eerste instantie aanleiding gaven tot het verlenen/ niet schorsen van de exploitatievergunning weinig realistisch bleken.

### *Advies*

Gezien de bovenstaande aandachtspunten, wil ik u adviseren het bedrijfsplan te laten toetsen door een externe accountant welke bekend is met de bedrijfsvoering van luchtvaartondernemingen opdat de veronderstellingen waarop het bedrijfsplan van Air Holland 2 gebaseerd is, nader onderzocht kunnen worden.





# Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

04.000207

## Nota

Directoraat Generaal Luchtvaart  
t.a.v. de heer  
Directeur Luchtvaart

5

Datum  
23 januari 2004  
Contactpersoon

Digitaal  
beschikbaar

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

2

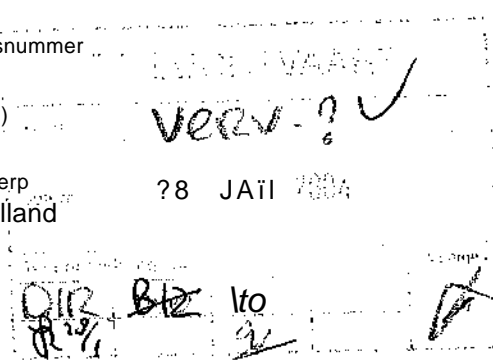
Onderwerp  
Air Holland

?8 JAN 2004

Uw kenmerk

Ons kenmerk

DL/OV/04.555160



Beste

De divisie Luchtvaart heeft in december 2003 een aanvraag ontvangen voor het afgeven van een nieuwe exploitatievergunning en Air Operators Certificatie aan de ondernemingen Holland Exel B.V en Air Holland 2 B.V. Beide ondernemingen zullen operaties overnemen van het huidige Air Holland 1 B.V. (Air Holland Leasing III). Zoals afgesproken legt IVW eerst haar beoordeling van de aanvraag van Air Holland, en het daaraan verbonden conceptbesluit, ter advies aan DGL voor.

Holland Exel is een handelsnaam van ATR Leasing VI B.V. en is eigendom van de IMCA groep, onder leiding van de heren en ^ . . . .r. Air Holland 2 B.V is een handelsnaam van Dorbeco B.V. onder leiding van de eigenaar van het huidige Air Holland 1 B.V., de heer •.

;I. Beide bedrijven zijn aparte entiteiten. De IMCA groep heeft eind december de contracten met TUI en Thomas Cook overgenomen van Air Holland 1. Zolang Holland Exel geen eigen AOC heeft vindt het werkelijke vervoer plaats door Air Holland 1 en Dutchbird.

Holland Exel heeft vooralsnog voldoende informatie overhandigd en onderbouwing verstrekt om een dusdanig beeld te geven van de bedrijfs- en financiële plannen, dat op basis van het voorlopige onderzoek een exploitatievergunning kan worden verleend.

De afgifte van de vergunningen aan Holland Exel valt verder buiten het kader van deze nota.

In de onderbouwing die Air Holland 2 heeft verstrekt zijn meer onzekerheden geconstateerd, met name het hebben van voldoende contracten. Wel is een garantstelling met bankgarantie gegeven door een nieuwe investeerder, Jongberg Beheer B.V. Deze wil participeren indien Air Holland 2 beschikt over een AOC en exploitatievergunning. Op grond van deze garantstelling en het voorlopige onderzoek is het niet aannemelijk dat een exploitatievergunning op grond van de Europese verordening kan worden geweigerd. Wel zijn er dusdanige onzekerheden dat het de aanbeveling verdient een vergunning voor beperkte periode af te geven. In bijlage 1 en 2 staan de beschouwingen met betrekking tot Air Holland 1 en Air Holland 2.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Satumusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 76  
Fax 023-5663013  
E-mail richard.dwal@ivw.nl



Gelet op de beschikbare tijd voor het beoordelen van twee organisaties is als uitgangspunt genomen dat alleen die zaken die de instemming van de luchtvaartautoriteit behoeven worden meegenomen. Dit laat een grote vrijheid, en verantwoording, voor de operators. Achtergrond gedachte is dat de operatie van Air Holland 2 en Holland Exel zijn geënt op Air Holland 1, waarvan de huidige operatie van Air Holland 1 voldoet aan de operationele eisen.

In de Nota DGL/03.U02857 van 4 december 2003 is aangegeven dat, wanneer de IVW haar beoordeling van Air Holland en de daaraan verbonden besluiten aan DGL voorlegt, DGL de Staatssecretaris hierover nader zal informeren en adviseren. Ik ga er derhalve van uit dat DGL thans het vervolg op deze nota voor haar rekening wil nemen en de Staatssecretaris zal informeren.

Graag ontvang ik een beleidsadvies met betrekking tot de vergunningafgifte voor Air Holland 2 B.V.

de Directeur-Hoofdinspecteur van de Divisie Luchtvaart a.i,



Bijlage 1

### Beschouwing Air Holland 1

De huidige schuldenlast van Air Holland 1 wordt geraamd op 20 miljoen euro, dit exclusief achterstallig loon en premies. In een vertrouwelijke brief aan de Divisie Luchtvaart geeft de heer van Dormaël aan dat op geen enkele wijze een deconfiture van Air Holland 1 wordt nagestreefd. Het is niet de bedoeling een sterfhuis constructie op Air Holland 1 toe te passen. Air Holland 1 zal samen met haar aandeelhouders een oplossing vinden voor betaling van haar crediteuren. Door een nieuwe start te maken in de entiteit Air Holland 2 meent hij de crediteuren te bedienen, omdat zij zijn gebaat bij een continuering van de bedrijfsactiviteiten. Bij deconfiture is er geen actief dat voor verhaal beschikbaar is. Hij schetst hierbij het belastingvrij aanwenden van toekomstige dividenden uit Air Holland 2 voor regelingen met crediteuren van Air Holland 1.

De heer ..... geeft in deze brief verder als belangrijkste redenen voor een vergunningsaanvraag voor een nieuwe, schuldenvrije, entiteit:

- Het garanderen van banen voor het personeel van Air Holland
- Het dienen van belang voor de reizigers
- Het dienen van algemeen belang in de luchtvaart en de economie van de Antillen door het vervoersaanbod op deze route.

De situatie van Air Holland 1 heeft geen directe invloed op de bedrijfsvoering van Air Holland 2. Er is immers sprake van een nieuwe entiteit. Hoewel buiten het kader van de vervoersvergunning wil ik echter wel de volgende zaken in overweging geven.

Nagenoeg al het personeel van Air Holland is thans in dienst van ATR leasing V B.V. (Holland Exel) dat onderdeel is van de IMCA groep. Ook het onderhoudsbedrijf zal overgaan naar ATR leasing IV zodat er bijna geen sprake meer is van personeel van Air Holland.

De meeste reizigers hebben geboekt via TUI/Thomas Cook waarvoor Holland Exel de vluchten zal gaan uitvoeren. Het enige risico dat nu wordt gezien betreft de reizigers die hebben geboekt voor de Antillen via Caribbean Air Travel en Dutch Caribbean Airlines. Het lijkt echter niet onwaarschijnlijk dat andere operators deze vluchten kunnen overnemen zodat het nadeel voor de reizigers in dit kader gering lijkt.

Het dienen van algemeen belang in de luchtvaart m.b.t. de route op de Antillen is voornamelijk een politieke kwestie. Van de zijde van DGL wordt dit gezien als een open markt situatie. Men heeft op het moment geen reden om aan te nemen dat de operaties van welke operator dan ook vitaal zijn voor de verbindingen met de Antillen. Wel kan worden aangenomen dat bij het wegvallen van Air Holland op de route de vraag bij andere operators weer toeneemt, waardoor de ticketprijzen zullen stijgen.

De financiering betreft volgens het bedrijfsplan een achtergestelde lening van 4 miljoen euro, dit bedrag zal na 2 jaar worden terugbetaald. Dit bedrag drukt zwaar op het verwachte netto resultaat. De vraag kan worden gesteld hoe de schuldeisers van Air Holland 1 worden afbetaald, als er door Air Holland 2 geen dividenden worden uitgekeerd.



Bijlage 2

## Beschouwing Air Holland 2

### Structuur

De onderneming Air Holland 2 is statutair gevestigd te Oude Meer en is onderdeel van de Air Holland Groep B.V. De onderneming heeft tot hoofddoel het door de lucht vervoeren van passagiers, bagage en vracht.

De onderneming zal in meerderheid eigendom zijn van onderdanen van een EU lidstaat, t.w. de heer L. \_\_\_\_\_ Dorbeco B.V. Amersfoort) en de heer \_\_\_\_\_ (Jongberg Beheer B.V.). Laatstevan alleen participeren indien Air Holland 2 beschikt over een AOC en exploitatievergunning, tot die tijd is \_\_\_\_\_ I volledig aandeelhouder.

### Bedrijfsplan

Air Holland 2 heeft een bedrijfsplan ingediend waarmee men in twee jaar tijd een netto resultaat van 5 miljoen euro wil behalen. De veronderstellingen waarop het bedrijfsplan van Air Holland 2 is geschreven zijn gecontroleerd door Horlings, Brouwer en Horlings Accountants. Men is van mening dat de prognose op een juiste wijze is opgesteld.

### Financiering

\_\_\_\_\_ (Jongberg Beheer B.V.) zal toetreden als aandeelhouder van Air Holland 2. Voor de financiering van €2.365.000 voor de eerste drie maanden heeft Jongberg Beheer zich door middel van bankgaranties garant gesteld tot maximaal 4 miljoen euro. Met de garantstelling kan Air Holland 2 de eerste drie maanden haar vaste en bedrijfsuitgaven dekken, zonder dat rekening wordt gehouden met inkomsten uit exploitatie.

### Contracten met touroperators

Het contract van Air Holland 2 met Does/Cadusi met een waarde van 10 miljoen euro is per 31-12-2003 getekend, er is echter nog geen routetoestemming voor Suriname. Bekend is dat Suriname zelf met een ex-KLM Boeing de route wil bedienen. De situatie is volgens laatste informatie van DGL op zijn minst onzeker. Onder de huidige omstandigheden ligt het niet in de verwachting dat met de Surinaamse autoriteiten overeenstemming zal worden bereikt over aanvullende charter operaties. De kans op afbreuk is aanmerkelijk groter dan de kans op succes. Er is nog geen zekerheid of Air Holland dit contract kan uitvoeren.

Air Holland 2 heeft een Letter of Intent opgemaakt met DCA (origineel 28 april 2003). Volgens het gevoerde beleid is een LOI voldoende voor onderbouwing van het bedrijfsplan. De waarde van dit contract is gesteld op 16 miljoen euro. Een voorwaarde in de LOI is dat het contract met het Belgische Sobelair vrijkomt. Sobelair is inmiddels failliet en Air Holland heeft de diensten overgenomen. DCA heeft de verwachting uitgesproken dat Air Holland de vaste partner wordt.

Een contract met Universal, met een waarde van 3 miljoen euro, is nog niet gesloten.



Het enige contract dat op dit moment werkelijk uitvoerbaar lijkt is een overeenkomst met Caribbean Air Travel (gevestigd te Curaçao), voor een waarde van 16 miljoen Euro. De vraag die hierbij gesteld kan worden is of CAT onderdeel is van de Air Holland Groep. Het contract is namens CAT ondertekend door de heer N. Kleine, lid van de raad van bestuur van Air Holland.

De ambitie van Air Holland 2 richt zich sterk op de Antillen. Naast de uitvoerbaarheid van de contracten zijn er vraagtekens over de toekomstige ruimte op deze route, met name het risico van teruglopend vervoer als er politieke besluiten worden genomen i.v.m. de huidige drugsproblematiek.

De leasecontracten voor de PH-AHX en PH-AHY tussen Air Holland 1 en SAS zijn overgenomen door ATR leasing VI B.V. (Holland Exel) Air Holland 2 zal door middel van een sublease van een SAS Boeing 767 van ATR leasing VI B.V. beschikken over een eigen toestel.

De financiering betreft volgens het bedrijfsplan een achtergestelde lening van 4 miljoen euro, dit bedrag zal na 2 jaar worden terugbetaald. Dit bedrag drukt dan zwaar op het verwachte netto resultaat.

De Europese toetsingskaders voor de exploitatievergunning schrijven voor dat "een luchtvaartmaatschappij gedurende een periode van 24 maanden vanaf het begin van de exploitatie te allen tijde haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen". Horlings, Brouwer en Horlings Accountants zijn van mening dat de prognose van Air Holland 2 op een juiste wijze is opgesteld. Jongberg Beheer stelt zich met 4 miljoen euro garant voor Air Holland 2. Het is, ondanks de gesignaleerde onzekerheden in de contracten, moeilijk aan te tonen dat het bedrijfsplan niet op "realistische onderstellingen" is gebaseerd. De regeling geeft geen verdere toetsingskaders voor onderliggende contracten.

De conclusie is dat er vooralsnog geen redenen zijn om de aanvraag van Air Holland 2 te weigeren op grond van de verordening 2407/92. Wel zijn er dusdanige onzekerheden bij Air Holland 2, m.n. het hebben van voldoende contracten, dat het de aanbeveling verdient de vergunning voor beperkte periode af te geven. Air Holland 2 zal periodiek moeten aantonen dat men een gezonde bedrijfsvoering heeft, zoals nu is beschreven in het bedrijfsplan.

B12



03.U01494



**Fax**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

6

verv.

Digitaal  
beschikbaar

Aan  
IVW-DL-O&V  
1. Hoofd Toezicht en Operatie  
  
2. <

Fax

Van

Doorkiesnummer

Datum  
4 september 2003

Telefoonnummer indien incompleet ontvangen

Kenmerk  
DGL/03.U01494

Aantal pagina's (inclusief voorblad)  
13

Onderwerp  
Vergunningenzaken

Bijgaand stuur ik een afschrift van de fax van Denim Air. Ik dacht die met andere berichten te hebben verzonden, maar dat is niet zo. Ook heb ik een brief gekregen van de Marokkaanse autoriteiten over vluchten die Air Holland in juli heeft gecancelled (was, tijdens mijn vakantie, kennelijk een onderwerp in de media begrijp ik).

De vraag van Denim Air houdt in, zoals ik aan           aangaf, dat Duitsland aangeeft aan Denim Air het recht te verlenen om vervoersdiensten tussen München en Brno (Tsjechië) uit te voeren (routetoestemming) mits Nederland de verantwoordelijkheid houdt voor het veiligheidstoezicht. De vluchten gaan dus op de AOC, maar het is een vraag of wij voor de vluchten tussen Duitsland en Brno het toezicht kunnen uitvoeren. Ik zou zeggen van wel, want voor vijfde vrijheidsrechten (bijvoorbeeld vervoer van een NI-luchtvaartmaatschappij tussen Nairobi en Johannesburg in aansluiting op een dienst Amsterdam-Nairobi) doen we dat ook. Dus ik stel voor dat we de toestemming kunnen geven. Ik weet niet wie dat antwoord moet geven, DGL of de IVW.

De brief over Air Holland heb ik met Air Holland C"- besproken toen ze hier voor een kennismakingsgesprek waren. Wij zullen een reactie geven.

Dat brengt me op de verlenging van de vergunning van Air Holland. Ik sprak hier al over met    . • sn    ' Als het nodig is te overleggen, zou ik willen vragen of de 18<sup>e</sup> september schikt? Air Holland heeft ook een aanvraag ingediend voor Aruba en een aanvraag voor vluchten op Suriname. De laatste ligt luchtvaartpolitiek zeer moeilijk. V.w.b. de basisvergunningen wees ik al eerder op het punt dat de exploitatievergunning en de AOC op verschillende vergunningen staan. Ik heb aan Air Holland aangegeven dat het me in hun belang leek dat zij ook zorgen dat ze vragen de vergunningen op een naam te zetten en daar ook aan de overheid een verzoek voor te doen.

**Bureau Internationale Zaken**  
Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
PLesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7497  
Fax 070 - 356 3450  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

WVWY/DIV 1872 05  
34.2

# Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

Digitaal beschikbaar  
Digitaal beschikbaar

Aan  
mevrouw de staatssecretaris  
ViaSG

Handwritten notes and signatures:  
DSF  
305 MT 6/11  
312 Luchtvaart

Min. v. Verkeer en Waterstaat	
<input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	
31 OKT 2003	
MS>2.1	
Post nr.	Volg. nr.

5 110

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

31 oktober 2003

Bijlage(n)

1, brief aan Air Holland

Ons kenmerk

DGL/03.U01576

Uw kenmerk

Onderwerp

Aanvraag Air Holland voor IT-charters naar diverse bestemmingen

→ OGL.

## Doel van deze nota

Via deze nota informeer ik u over het verzoek van Air Holland om toestemming ten behoeve van de uitvoering van chartervluchten naar de Dominicaanse Republiek en Mexico te verkrijgen. Na afweging van de feiten kom ik tot de conclusie dat Air Holland, ondanks ingebrachte bezwaren van Martinair en de KLM, toestemming is te verlenen. Indien u kunt instemmen met de voorgestelde beleidslijn stpl is n w^nr Hat ik dp bijgw>PgH.p.hriwf -afdoe.

Onzeker is of Martinair of de KLM, ondanks de in de toestemming vermelde overwegingen, in bezwaar/ beroep zullen gaan.

## De aanvraag

Bij brief gedateerd op 26 augustus 2003 heeft Air Holland een verzoek ingediend tot toestemming voor het uitvoeren van IT-chartervluchten vanaf 1 november 2003 tussen Nederland en een aantal landen - de Dominicaanse Republiek (Punta Cana en Puerto Plata), Mexico (Cancun en Porto Vallarta), Brazilië (Salvador en Segura), Kenia (Mombassa), Sri Lanka (Colombo) en India (Trivandrum).

## Beoordeling

DGL heeft bij brief van 15 oktober 2003 onderzocht of er bij de Nederlandse luchtvaartsector tegen dergelijke operaties overwegende bezwaren bestaan. Hierop hebben de KLM en Martinair bij brieven van 20 oktober 2003 en 23 oktober 2003 bezwaren geuit tegen het uitvoeren van de vluchten. De bezwaren van de KLM hebben betrekking op de vluchten naar bestemmingen in Mexico, Colombo en Kenia; de bezwaren van Martinair betreffen de aantasting van de geregelde diensten van Martinair

Bureau Internationale Zaken

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag

PLesmanweg 1 -6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7497

Fax 070 - 356 3450

Internet www.luchtvaartbeleid.nl



naar bestemmingen in Mexico en de Dominicaanse Republiek. De KLM beroept zich op het risico van aantasting van de netwerk-kwaliteit en van ondergraving van 'key destinations'; daarnaast wijst de KLM op de financieel-economische positie van Air Holland.

Bij de beoordeling van de aanvraag heb ik mij gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Toetsing van de vigerende regelgeving en beleidsregels. De belangrijkste toetsingspunten betreffen de mogelijke aantasting van het bestaande netwerk van lijndiensten, het belang van de gebruikers en het belang van rentabiliteit van de luchtvaartmaatschappijen.
- Een liberaal beleid ten opzichte van chartervluchten, gericht op het belang van de consument; dit geldt in het bijzonder het vakantievervoer, waarop de aanvraag ook betrekking heeft;
- Toetsing van de luchtvaartpolitieke verhoudingen: hierbij gaat het met name om de vraag of er belemmeringen zijn voor het toestaan van chartervervoer.

Op basis van de overlegde feiten kom ik tot de conclusie dat de bezwaren onvoldoende grond vormen voor het afwijzen van de aanvraag. Een belangrijk argument hiervoor betreft ook de bewuste keuze van de touroperator om ditmaal met Air Holland in zee te gaan. Air Holland heeft de contracten met de touroperators overlegd. De vluchten dienen het belang van de consument die de aangeboden IT-reizen willen maken. Naar mijn oordeel is er geen sprake van een aantasting van het bestaande netwerk van lijndiensten zoals bedoeld in het Besluit Ongeregeld Luchtvervoer. Dit betreft ook de diensten naar bestemmingen waarop lijndiensten van Martinair (Mexico en de Dominicaanse Republiek) en KLM actief zijn (Sri Lanka), welke diensten in hoofdzaak het vakantievervoer dienen. Hierbij heb ik mij ook gebaseerd op de goedkeuring vorig jaar van vluchten van DutchBird naar deels dezelfde bestemmingen. De overwegingen zijn toegelicht in de brief aan Air Holland. De partijen die bezwaren hadden krijgen een afschrift van die brief.

Een bijzonder punt van aandacht betreffen de basisvergunningen voor Air Holland. Zowel DutchBird als de KLM verwijzen naar de financiële positie van Air Holland. Gezien het verleden met een serie bijna-faillissementen is dit niet verwonderlijk. Er zijn ook geregeld de nodige geluiden over een vermeend niet kunnen voldoen aan de veiligheidsvoorschriften. Hiertegenover staat dat de vergunningen net opnieuw zijn verlengd door de IVW, dit na onder meer een audit naar de veiligheidseisen. Er is dan ook geen grond voor enige extra voorwaarde aan Air Holland.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,

*h/a*



# Nota



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

verz 134.2/0005

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat	
X. ... k	
- 9 DLU 2003	
5501	
X. ...	... ..

Aan  
de Staatssecretaris  
Via (p) Stf

9

Ter informatie

§ 101 SG 11/2012

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

4 december 2003

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/03.U02857

-

Onderwerp

Mogelijk faillissement Air Holland 1 B.V/ overdracht exploitatievergunning en AOC naar Air Holland 2 B.V.

## Doel en advies

In deze nota informeer ik u over het verzoek dat ingediend is door Air Holland om de exploitatievergunning en Air Operator's Certificate van Air Holland 1 B.V. over te dragen aan Air Holland 2 B.V. mogelijk in het kader van een faillissement van de eerste B.V.. Gezien de politieke gevoeligheid van eerdere doorstarten van Air Holland en de relatie tot door DGL verleende chartertoestemmingen zal de beoordeling van het verzoek op vergunningtechnische aspecten door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart ter advies voorgelegd worden aan DGL.

Gegeven de vertrouwelijkheid en gevoeligheid in dit dossier adviseer ik u hier, mocht er door externen naar gevraagd worden, geen mededelingen over te doen.

## Achtergrond

Air Holland Charter B.V. is in 1991 vanuit een faillissement gestart en in januari 2000 weer failliet verklaard. In maart 2000 vond een doorstart plaats als Air Holland Leasing III, waarvan in september 2002 door Eurocontrol faillissement is aangevraagd. Deze aanvraag is destijds teruggetrokken. De tenaamstelling van Air holland Leasing III is in September 2003 gewijzigd in Air Holland 1 B.V.

Op 1 december 2003 heeft Air Holland een verzoek ingediend om de vergunningen van Air Holland 1. B.V. over te dragen aan Air Holland 2 B.V. die middels een koopovereenkomst alle activa overneemt.

## Programma Marktordening

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 7497

Fax 070 - 351 3450

Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)



### Beoordeling van verzoek

De beoordeling van het bovenstaande verzoek zal geschieden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat op basis van de Europese regelgeving op het gebied van vergunningverlening (Verordening 2407/92). Daarbij wordt de financiële situatie beoordeeld alsmede de consequenties voor het niveau van veiligheid.

Met IVW is afgesproken dat de beoordeling en het daaraan verbonden besluit ter advies aan DGL wordt aangeboden. Bovendien heeft DGL, IVW geadviseerd zorgvuldigheid te betrachten en niet in te gaan op het verzoek van Air Holland om de overdracht uiterlijk vrijdag 5 december te bewerkstelligen. Bij navraag heeft IVW aangegeven het verzoek als een nieuwe aanvraag te behandelen. In het kader van Verordening 2407 zal derhalve een financiële toets moeten plaatsvinden, waarvoor Air Holland allereerst een business plan voor Air Holland 2. B.V. zal moeten indienen. Bij de beoordeling of Air Holland 2 B.V. haar bestaande en potentiële verplichtingen gedurende 12 maanden kan nakomen en andere juridische aspecten kan IVW ervoor kiezen om externe adviseurs in te huren.

Een indicatie van andere aspecten die in dit dossier een rol kunnen spelen zijn:

- *Relatie tot verleende chartervergunningen/reizigers*

Wanneer de vergunningen niet worden overgeheveld kan het voorkomen dat reizigers stranden of hun vakantie geannuleerd wordt. Primair zijn de touroperators en reisagenten verantwoordelijk om in deze gevallen alternatief vervoer te bieden. Zij zijn daarbij afhankelijk van de medewerking van andere luchtvaartmaatschappijen, zoals Transavia, Dutchbird en Martinair, die aangeven reeds benaderd te worden door de betreffende touroperators. Aan hun medewerking zouden zij voorwaarden kunnen verbinden met betrekking tot de beschikbaarheid van slots. De slotcoördinator is als enige bevoegd hiervoor een besluit te nemen.

- *Slots*

Wanneer Air Holland de exploitatie beëindigt, zullen andere maatschappijen proberen aanspraak te maken op de vrij gekomen slots. De overdracht van slots wordt beoordeeld door de slotcoördinator. Daarbij heeft in eerdere gevallen een tijdelijke verdeling plaatsgevonden, waarna de vrijgekomen slots voor de verdeling van het seizoen daarop weer terug in de pool geplaatst zijn om via de gebruikelijke procedure de slots te verdelen.



- *Concurrentie met andere chartermaatschappijen*

Met name DutchBird, Martinair en Transavia, zullen ontwikkelingen met betrekking tot Air Holland kritisch volgen. Daarbij speelt naast de mogelijke beschikbaarheid van slots tevens het concurrentie aspect een rol. Al eerder hebben chartermaatschappijen aangegeven ontevreden te zijn op de wijze waarop in het geval van een doorstart als bij Air Holland de financiële toets wordt gehanteerd. In hun ogen kan Air Holland slechts tegen lagere prijzen opereren, omdat zij hun financiële verplichtingen niet nakomen, waardoor er sprake is van oneerlijke concurrentie.


- *Gevolgen voor crediteuren en personeel*

Een van de crediteuren kan Eurocontrol zijn, die in september 2002, na het overeenkomen van een betalingsregeling, heeft afgezien van een aanvraag van faillissement van Air Holland wegens een schuld van n<sup>1</sup> voor luchtverkeersleiding.

Wanneer 1W haar beoordeling en het daaraan verbonden besluit aan DGL voorlegt, zullen wij u hierover nader informeren en adviseren.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,

  
prof.dr. F.L. Bussink

# Memo



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Luchtvaart

*dep 3/19*

*•io*

Aan

C.C.

DT leden  
DCO  
IVW/c  
Programma IVIU/

HDJ27.  
Opstellers  
DIV

**Digitaal  
beschikbaar**

*MO*

Van

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

28 augustus 2002

1

Onderwerp

Dreigend faillissement Air Holland

DCI LUCHTVAART	
SOI nr	<i>ver ZIJ</i>
Datum	04 SEP 2002
Ter behandeling van:	Opbergen
	<i>3/19</i>

## Aanleiding

Volgens een bericht in de Telegraaf van heden (bijgevoegd) heeft Eurocontrol aangekondigd het faillissement van Air Holland aan te vragen. De aanvraag dient op 10 september voor de rechtbank te Haarlem.

## Advies

Hieronder wordt vastgesteld dat DGL slechts zijdelings bij het geschetste probleem is betrokken. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden berusten bij betrokken touroperators/reisagenten, IVW en de slotcoördinator. Geadviseerd wordt bij eventuele vragen vanuit de pers of het bedrijfsleven te verwijzen naar verantwoordelijke/bevoegde instanties.

## Probleem

Mocht het faillissement worden uitgesproken dan kan niet worden uitgesloten dat Air Holland onmiddellijk stopt met het uitvoeren van vluchten en dat de Stas of DGL op een aantal gevolgen hiervan worden aangesproken. Het betreft:

- 1) publiciteit rond reizigers die stranden in het buitenland dan wel hun voorgenomen (vakantie)reis in gevaar zien komen
- 2) het intrekken van aan Air Holland verleende vergunningen (AOC en Art. 16) door IVW
- 3) het intrekken van vrijvallende 'slots' op Schiphol door de coördinator; in het bijzonder de verwachte pogingen van andere luchtvaartmaatschappijen de vrijvallende slots op Schiphol te bemachtigen waarbij vooral de schaarse nachtslots in trek zullen zijn.

Onderstaand worden deze punten nader toegelicht, de eventuele risico's voor Stas en DGL benoemd en wordt aangegeven welke instantie bevoegd is tot handelen en primair verantwoordelijk is voor de oplossing van eventuele problemen:

Programma Marktordening  
Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag  
www.luchtvaartbeleid.nl

Telefoon (070) 351 7497  
Telefax 070 3517201



#### Toelichting

##### ad 1) gestrande reizigers en in gevaar komende reizen

Primair zijn touroperators en reisagenten er voor verantwoordelijk om in deze gevallen alternatief vervoer te bieden. Zij zijn daarbij afhankelijk van de medewerking van andere luchtvaartmaatschappijen zoals Transavia, Martinair en DutchBird en wellicht andere, die aan hun medewerking voorwaarden zouden kunnen verbinden onder meer m.b.t. de beschikbaarheid van slots en nachtslots in het bijzonder. Indien zij zich hiertoe tot de Stas of DGL wenden kan worden verwezen naar de slotcoördinator (zie hieronder bij ad 3, slots), die als enige bevoegd is hierin besluiten te nemen.

##### ad 2) Vergunningen

IVW is er voor verantwoordelijk de AOC en Art. 16 vergunning van Air Holland te schorsen, in te trekken dan wel te continueren. In verband met de relatie met de toedeling van slots zal IVW de coördinator moeten informeren. De Stas is politiek verantwoordelijk voor de vergunningverlening. De betrokkenheid van DGL is daarbij beperkt tot die gevallen waarin de situatie rond Air Holland consequenties kan hebben voor rechten verkregen onder luchtvaartovereenkomsten op grond waarvan door DGL een zgn chartergoedkeuring is verleend voor buiten Europa gelegen bestemmingen. DGL moet dus worden geïnformeerd.

In dit verband wijs ik op een brief die op 20 juni werd gericht aan IVW, waarin naar aanleiding van persberichten over de wankele financiële situatie van Air Holland om informatie werd gevraagd over de eigendomsverhoudingen. Deze brief is tot dusver niet beantwoord.

##### ad 3) Slots

Enige jaren geleden heeft zich eenzelfde situatie voorgedaan toen het 'vorige' Air Holland failliet ging. Transavia en Martinair claimden destijds bij de slotcoördinator op grond van artikel 8, lid 4 van EU Verordening 95/93 (slots) de vrijvallende slots in verband met een gedeeltelijke overname van de failliete boedel en het vervoerspakket van diverse touroperators. Destijds heeft de coördinator met DGL overleg gepleegd over de interpretatie van het bewuste artikel van de EU Verordening, hetgeen er uiteindelijk toe geleid heeft dat de vrijvallende slots voor de rest van het toen lopende seizoen door de coördinator werden toegewezen aan deze twee maatschappijen, zonder dat zij daaraan historische rechten konden ontlenen. De betreffende Air Holland slots zijn vervolgens door de coördinator ingenomen en in de 'pool' geplaatst en voor het seizoen daarna via de gebruikelijke procedure en normaal geldende criteria aan geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen toegewezen.

Ook nu weer zullen luchtvaartmaatschappijen proberen de Air Holland slots te bemachtigen, waarbij zij voornamelijk het oog hebben op de nachtslots. DutchBird heeft de coördinator hierover nu al benaderd.

Van belang is dat de EU Verordening bepaalt dat de overdracht van slots in deze gevallen moet worden beoordeeld door de coördinator. Deze is onafhankelijk en DGL of Stas kunnen op zijn beslissingen geen invloed uitoefenen, (deze benadering wordt voor de zekerheid nog getoetst door HDJZ). De te volgen lijn is reeds met de coördinator doorgenomen, waarbij duidelijk is gemaakt dat de coördinator zijn eigen afwegingen moet maken.

Met vriendelijke groet,



Aan  
De heer  
Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Divisie Luchtvaart  
Postbus 757  
2130 AN HOOFFDORP

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

20 juni 2002

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/02.421531

Onderwerp

wijziging eigendomsverhoudingen Air Holland

Geachte heer,

Eind mei verscheen in de landelijke dagbladen meerdere malen het bericht dat Air Holland met financiële problemen kampte en dat de ' ' i een substantieel belang heeft verworven in de chartermaatschappij. Bovendien ontving ik een brief van het grondafhandelingsbedrijf met de vraag te bemiddelen met betrekking tot een nog onbetaalde schuld van Air Holland. DGL heeft aangegeven dat het hier een privaatrechterlijk geschil betreft waarin zij zich niet zal mengen. Bovenstaande gegevens leiden evenwel tot de vraag of de huidige exploitatievergunning alsmede toegekende slots op basis van historische rechten kunnen worden gehandhaafd.

De EU verordening 2407/92 betreffende verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen vereist dat Air Holland de vergunningverlenende autoriteit van bepaalde wijzigingen in de eigendomsverhouding in kennis stelt (artikel 5). Na navraag bij de Unit Operaties en Vervoer blijkt Air Holland dit niet uit eigen beweging te hebben gedaan. Deze Unit zou daarom een onderzoek instellen naar de situatie. Aangezien een substantiële wijziging in de eigendomsverhoudingen ook consequenties kan hebben voor rechten verkregen onder luchtvaartovereenkomsten zou ik u in het kader van DGL's verantwoordelijkheid op dit gebied willen vragen uw onderzoek naar de financiële situatie en de eigendomsverhoudingen binnen Air Holland te bespoedigen en op korte termijn voor DGL inzichtelijk te maken.

Hoogachtend,

Programmaleider Buitenlandse Betrekkingen en Marktwerving

Programma Buitenlandse Betrekkingen en

Telefoon (070) 351 7497

Marktwerving

Telefax 070-3563450

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag

E-mail Samira.Lahdahda@dgl.minvenw.nl

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag internet

Bereikbaar met tramlijn 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS



12

Aan  
de Minister

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

11 januari 2005

Ons kenmerk

DGL/04.U02488

Bijlage(n)

«X uitgebreide nota en antwoorden  
kamervragen

Uw kenmerk

2040504310

Onderwerp

Afgifte V&W en het toezicht op de vergunningen aan Air Holland

### Doel

**In deze nota en de bijbehorende bijlagen licht ik u, mede namens de Inspecteur-Generaal van de IVW in over de handelwijze in het dossier Air Holland en leg ik u concepten voor antwoorden op kamervragen van de VVD en CDA voor.**

1.

In de bijlagen 2 en ^ zijn de concept-antwoorden opgenomen op de kamervragen van de VVD (Griffith) en CDA ( Haersma en Buma). Deze antwoorden zijn ambtelijk afgestemd met Justitie, dat het eerstgenoemde ministerie in de vragen is. De Minister van Justitie zal de vragen dus 'mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat' beantwoorden. Aldj^s\_le^il;\_dje\_cpjxcep.trJitvvo\_Q.rden voor medeparaaf a adLj\_vp.or. De i concept-antwoorden op de vragen van de VVD zijn opgenomen in de ontwerp-brief van de Minister van Justitie aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, bijlage 2 en de -oconcept-antwoorden op de vragen van de CDA in bijlage 3. Mag ik vragen, indien u iet de antwoorden kunt instemmen, uw akkoord op de bijlagen aan te geven. De antwoorden op de vragen, die de staatssecretaris persoonlijk aangaan (hetgeen met name het geval is met de vragen 7 en 8 van de VVD), worden aan haar ter beoordeling voorgelegd. (



2.

Naar aanleiding van de eerdere nota (DGL/04.u01240) heeft u nader informatie gevraagd omtrent de gang van zaken met betrekking tot Air Holland. In bijlage 1 treft u een uitgebreid feitelijk relaas aan over het proces van vergunningverlening en de vermeende drugsconnecties. Daarbij zal worden terugverwezen naar de toepasselijke regelgeving, Verordening 2407/92, en de invulling daarvan in het beleidskader "de Nota Vergunningenbeleid". Hieronder zal ik mede namens de IVW kort enkele punten die in de nota staan uitlichten. Deze punten hebben betrekking op:

- a) Financieel toezicht via de gecontroleerde jaarrekeningen en het al dan niet handelen conform de regelgeving op dit punt
- b) De mogelijke dubieuze herkomst van de financiële middelen en in hoeverre de Staatssecretaris hiervan op de hoogte was/ anderen hierover geïnformeerd heeft
- c) Hoe op basis van de huidige ervaringen wordt omgegaan met het proces rondom de verlening van de exploitatievergunning

#### Toelichting

##### *Ad 2a) Financieel toezicht*

Voor wat betreft het aspect van financieel toezicht aan de hand van gecontroleerde jaarrekeningen is er in de bijlage toegelicht hoe de vereisten uit artikel 5 lid 6 van de verordening zijn toegepast. Daarbij is aangegeven dat het toezicht in de praktijk werd bemoeilijkt doordat Air Holland over de financiële verantwoording halve overzichten verstrekke en bijvoorbeeld geen goedgekeurde jaarrekeningen, maar eigen staten overlegde. De IVW heeft wel meerdere keren aangedrongen op het verkrijgen van jaarrekeningen die door een erkende accountant waren beoordeeld. Daarnaast zijn wel steeds bankgaranties gevraagd en verkregen.

Aangezien de verordening niet helder is over de vraag in hoeverre sancties kunnen worden toegepast bij het niet verstrekken van de gevraagde informatie, heeft IVW jegens AHL III geen sancties toegepast. Deze handelwijze is bovendien ingegeven door de constatering dat de middelen om een zodanige goedkeuring af te dwingen - intrekking of schorsing van de vergunning - onevenredig zwaar zijn om effectief in te zetten. Bij een schorsing of intrekking moet namelijk worden afgevraagd in hoeverre het belang van de consument bij een continu aanbod van luchtvervoer een rol speelt.

Daar komt nog bij dat bij een onterechte schorsing of intrekking de overheid met een aanzienlijke schadeclaim zou kunnen worden geconfronteerd.

Dit risico van schadeclaims was ook een reden dat het ministerie - en dat geldt zowel voor de periode dat de IVW de eerstverantwoordelijke dienst is voor het verlenen van de exploitatievergunning als de periode dat de RLD-Den Haag die functie had - de onderneming Air Holland vaak uitstel heeft gegeven om later met de gevraagde gegevens te komen.





*Ad 2b) Mogelijke dubieuze herkomst van de financiële middelen*

De informatie over een dubieuze herkomst van de financiële middelen die in de bijlage is opgenomen, wijkt niet af van datgene dat u in de eerdere nota is gemeld. In de bijlage staat beschreven dat er in het Air Holland dossier meermalen geruchten waren over mogelijke onregelmatigheden in de financiering en bedrijfsstructuur van de onderneming, zowel in 2000 als in 2003/2004. Deze waren veelal afkomstig van marktpartijen voor wie Air Holland een concurrent is.

Eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, hadden de geruchten ook betrekking op een dubieuze herkomst van de financiering van gelden van Air Holland inclusief geruchten over een financiering uit drugsinkomsten. Gelet op het feit dat het ging om mondeling vernomen geruchten heeft de Staatssecretaris de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart (IVW) gevraagd om bij de toetsing en handhaving van de vergunningverlening te letten op gegevens die zouden kunnen duiden op een herkomst van financiën die, zoals gesuggereerd in de vernomen geruchten, uit strafbare handelingen zouden zijn verkregen. De IVW heeft bij de handhaving van de bestaande vergunning van Air Holland en bij de toetsing van de aanvraag eind 2003 voor een vergunning aan de onderneming Air Holland-2-, geen gegevens gevonden die zouden duiden op een, zoals hierboven aangegeven onrechtmatig verkregen, herkomst van financiën.

De DGL-medewerkers die in het kader van de routevergunningen bij het Air Holland dossier waren betrokken, hebben de signalen die zij hadden gekregen over de dubieuze herkomst van middelen bij Air Holland doorgegeven aan hun toenmalige leidinggevende en aan de staatssecretaris.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft naar aanleiding van deze geruchten geen contact gehad met de minister van Justitie. In februari 2004 is op ambtelijk niveau contact opgenomen met het ministerie van Justitie met de vraag of er iets bekend was van vermoedens en verhalen over een herkomst van gelden uit drugsinkomsten. Aldaar werd aangegeven dat daarover geen informatie beschikbaar was. Van deze contacten zijn geen schriftelijke verslagen beschikbaar.

Voor wat betreft de contacten met de ondernemer de heer [naam] heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in een kennismakingsgesprek met hem over diens nieuwe luchtvaartmaatschappij Holland Exel, nadat de vergunningen aan diens luchtvaartmaatschappij waren verstrekt, mondeling gewezen op de geluiden in de markt over een mogelijk dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland. De staatssecretaris heeft daarbij het belang benadrukt van een financieel gezonde situatie bij het luchtvervoersbedrijf van de Exel groep, dat een groot aantal van de routes had overgenomen die eerder door Air Holland waren bediend.



## Bijlage 1 bij de nota DGL/O4.uO2488

### 1. Doel van de bijlage

In vervolg op de nota van 2 december DGL/O4.uO1240 informeer ik u, zoals gevraagd, over de handelwijze van V&W bij de afgifte van en het toezicht op de vergunningen die in het verleden aan Air Holland zijn verstrekt. In deze bijlage is de handelwijze beoordeeld naar de verplichtingen en bevoegdheden die het ministerie ten aanzien van de vergunningverlening heeft. Deze bijlage begint dan ook met een toelichting op die verplichtingen en bevoegdheden. Vervolgens zijn fase-gewijs de stappen toegelicht die het proces van de vergunningverlening markeren. Bij die stappen zijn ook de handelwijze rond de informatie over de financiële onderbouwing van de operaties van Air Holland en de informatie over dubieuze financiële bronnen en vermeende "drugconnecties" beschreven. Deze bijlage is mede op basis van aangeleverde informatie van de IVW, Divisie Luchtvaart opgesteld.

### 2. Verplichtingen en bevoegdheden van het ministerie bij het afgeven en toetsen van vergunningen, de exploitatievergunning in het bijzonder.

#### a *Het wettelijk kader*

Alvorens een Nederlandse luchtvaartmaatschappij vervoersvluchten kan uitvoeren dient zij te beschikken over twee basisvergunningen, te weten:

- De *exploitatievergunning*, ook wel economische vergunning genoemd. Deze is primair op de duurzaamheid en economische levensvatbaarheid van de onderneming gericht.
- <sup>a</sup> De *Air Operator's Certificate* (AOC), welke primair op de veiligheid is gericht. De geldigheid van de exploitatievergunning is te allen tijde afhankelijk van het bezit van een geldig AOC. Omdat de thans in de politiek gestelde vragen niet direct op deze vergunning betrekking hebben, wordt niet dieper ingegaan op de wijze waarop de overheid deze vergunning aanvraag dient te beoordelen.

Naast deze vergunningen kan, wanneer naar landen buiten Europa wordt gevlogen, nog een derde vergunning nodig zijn, de *routevergunning*. Ook deze vergunning is in het kader van deze nota minder relevant.

#### b *Toelichting regelgeving met betrekking tot de exploitatievergunning en relevante artikelen*



Voor het beoordelen van de afgifte en het houden van toezicht op de exploitatie vergunning zijn nadere regels gesteld in EG-verordening 2407 en in de Luchtvaartwet, art 16. Het doel van die vergunning is volgens de verordening ondermeer dat met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening dient te worden gewaarborgd dat een luchtvaartmaatschappij te allen tijde onder gezonde economische voorwaarden en met een hoog veiligheidsniveau werkt.

- Aldus dient de overheid na te gaan of een nieuwe onderneming in staat is om gedurende 24 maanden haar bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen en gedurende 3 maanden haar bedrijfsuitgaven kan dekken zonder dat daar inkomsten tegenover staan (artikel 5, eerste lid van de verordening).
- Art 5 lid 5 geeft aan hoe de vergunningverlenende autoriteit ten aanzien van de ondernemingen die reeds vergunninghouder zijn, de financiële prestaties van een luchtvaartmaatschappij onderzoekt. Wanneer er daarbij duidelijke aanwijzingen zijn dat een luchtvaartmaatschappij waaraan zij een exploitatie-vergunning hebben verleend, met financiële problemen kampt, kan de overheid de vergunning schorsen of intrekken indien zij er niet langer van overtuigd is dat de luchtvaartmaatschappij in staat is gedurende een periode van 12 maanden haar bestaande en potentiële verbintenissen na te komen. De vergunningverlenende autoriteiten kunnen ook een tijdelijke vergunning verlenen in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappij, mits de veiligheid niet in het gedrang komt. Teneinde één en ander te kunnen verifiëren worden de prognoses voor wat betreft financiële en bedrijfsmatige informatie van de luchtvaartmaatschappij opgevraagd.
- Daarnaast wordt in artikel 5 lid 6 de luchtvaartmaatschappijen opgelegd om elk boekjaar de door accountants gecontroleerde rekeningen van het voorgaande boekjaar te verstrekken. Bij tussentijdse ingrijpende wijzigingen zijn de luchtvaartmaatschappijen bovendien verplicht dit te melden aan de vergunningverlener. Er worden echter geen sancties vermeld bij het niet naleven van deze plichten.

De accountant controleert overigens alleen de juistheid en samenstelling van de verstrekte financiële informatie. Deze legt echter geen verklaring af over of de informatie conform Verordening 2407/92 is opgesteld en de haalbaarheid van de operationele uitvoering op basis van de winst- en verliesrekening.

- Artikel 6 geeft voorts de mogelijkheid om de afgifte van een exploitatievergunning afhankelijk te stellen van gegevens over het goede 'zedelijke' gedrag van de persoon die de onderneming daadwerkelijk leidt en het feit dat deze nooit eerder failliet is verklaard. Ook kan de vergunning worden ingetrokken of geschorst op het



moment dat er sprake is van ernstige fouten bij de beroepsuitoefening of straffbare feiten.

- Artikel 12 stelt dat Lid-Staten luchtvaartmaatschappijen waartegen een rechtsvordering wegens insolventie is ingesteld geen exploitatievergunning kunnen laten behouden, wanneer die Lid-Staat ervan overtuigd is dat er geen realistische vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn.

b *De taakverdeling van de IVW en DGL bij de vergunningverlening*

De zorg voor de beoordeling van de exploitatievergunning en de AOC berust vanaf juni 2000 bij de IVW (tot 1 juni 2000 de directie Luchtvaartinspectie en van 1 juni 2000 tot 1 juli 2001 de Nederlandse Luchtvaartautoriteit). Voor die tijd was de RLD-Den Haag (de directie Vervoer en Infrastructuur, de voorloper van de huidige directie Luchtvaartbeleid, welke per 1 januari 2005 overgaat in de portefeuille luchtvaart) de vergunning-verlenende autoriteit voor de exploitatievergunning.

Die wijziging was een besluit in het kader van de splitsing van taken van de Rijksluchtvaartdienst in dat jaar naar beleid, uitvoering en handhaving. Daarbij hield DGL een adviesfunctie vanuit het marktorderingsbeleid en de luchtvaartpolitieke betrekkingen met andere landen. Dit is overigens niet in de samenwerkingsovereenkomst tussen IVW en DGL vastgelegd, maar vloeit voort uit de beleidsadviserende taak van DGL.

De vergunningverlening, met uitzondering van de routevergunningen, werd bij de uitvoeringsdienst belegd.<sup>1</sup>

c *De overwegingen en keuzes met betrekking tot het door de IVW en DGURLD gevoerde beleid bij de beoordeling van de exploitatievergunningen.*

In april 1994 is de Nota Vergunningenbeleid aan de Tweede Kamer ter informatie aangeboden. In deze nota — welke als beleidsregel is aan te merken — staat onder andere beschreven hoe de bevoegdheden uit Verordening 2407/92 door V&W worden ingevuld. De nota gaat in op de gestelde financiële normen, die ruim geformuleerd zijn. Daarbij wordt de keuze gemaakt om de marginale toetsing van de financiële situatie te continueren, omdat dit past in het Nederlandse beleid om een zo open mogelijke markt na te streven.

---

<sup>1</sup> In verband hiermee is 1 fte aan de uitvoeringsdienst overgedragen. Deze fte is slechts voor een deel van de beschikbare tijd aangewend voor de vergunningwerkzaamheden. Deze vergunningwerkzaamheden zijn verder binnen de bestaande bezetting van IVW verdeeld. Daarnaast is bij de reorganisatie bij DGL de functie voor de bedrijfseconomische expertise opgeheven, welke nodig is om de bedrijfsplannen te beoordelen.



Deze marginale toetsing brengt met zich mee dat alleen bij kennelijke en evidente financiële problemen de vergunning kan worden geschorst dan wel ingetrokken. Dit vooral op basis van twee overwegingen: allereerst dient de toets primair de consumenten belangen. Daarnaast speelt daarbij de veiligheid een belangrijke rol. Daar waar de AOC strikte veiligheidseisen stelt, kan op basis van de financiële gegevens een extra controle worden toegepast op de mogelijkheid om ook aan die veiligheidsnormen te voldoen.

Voor wat betreft artikel 6 van de Verordening wordt opgemerkt dat Nederland geen verklaring van goed gedrag eist. Evenmin wordt geëist dat een ondernemer nimmer failliet is gegaan. Daarbij wordt in de Nota Vergunningenbeleid voorgesteld om niet verdergaand regulerend op te treden. Wel behoudt de Nederlandse overheid zich het recht om de vergunning te schorsen of in te trekken indien ernstige fouten worden geconstateerd in de beroepsuitoefening dan wel indien er sprake is van strafbare feiten.

Het bovenstaande beleid past binnen het streven tot een vrije markt alsmede in het kader van de terugtrekkende overheid. Daarnaast is het de vraag of in andere sectoren een dergelijke economische toets wordt toegepast. Op het moment dat een zwaardere financiële toets zal worden toegepast, bestaat het risico dat de overheid zich mengt in de bedrijfsvoering van de ondernemer. Bij een afwijzend besluit, kan de onderneming advies vragen over hoe wel aan de vereisten in de Verordening kan worden voldaan. Daarbij zal de overheid ervoor moeten waken niet als bedrijfsadviseur te handelen.

In geval van een schorsing of intrekking moet de overheid bovendien alle zorgvuldigheid betrachten om mogelijke financiële aansprakelijkheid te voorkomen. In het geval van Air Holland werd ook door de bewindvoerder gewezen op de gevolgen van het intrekken of schorsen van de vergunning van Air Holland 1 voor de overdracht van vluchten aan Holland Exel (brief van 27 februari 2004). Daarbij werd aangegeven dat mogelijke schade door crediteuraanspraken en schade voor Holland Exel verhaald zou worden op de overheid. Overigens kan het voorkomen dat na schorsing of intrekking een nieuwe exploitatievergunning wordt aangevraagd, waarbij andere geldschietters betrokken zijn en er geen relatie met het eerdere financieel noodleidende bedrijf wordt gelegd. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor de crediteuren.

3. **De beoordeling van en het toezicht op de exploitatievergunning van Air Holland in de jaren 1999-2004**
  - a *De vergunning voor de doorstart van Air Holland in 2000 (december 1999 tot eind 2003)*



Air Holland begon in de jaren 80 met vluchten voor chartervervoer. Vanwege kennelijk onvoldoende goede resultaten ging de onderneming in 1991 bijna failliet, maar kon middels een doorstart toch vervoersvluchten blijven uitvoeren.

Toen eind 1999 weer een faillissement dreigde, benaderde Air Holland Charter, houder van de exploitatievergunning van de Air Holland Groep, de RLD op 15 december 1999 met het verzoek om de exploitatievergunning en de AOC over te schrijven op naam van het bedrijf Air Holland Leasing III (AHL III) waarmee, met financiering van nieuwe investeerders, een doorstart zou worden gemaakt. De RLD heeft toen bij brief van 24 december 1999 (VI/L99.311125) aan Air Holland laten weten dat het bereid was de vergunningen tijdelijk over te schrijven op AHL III, dat vervolgens wel een aanvraag voor vergunningen als nieuwe onderneming zou worden moeten ingediend.

Daarbij werden de voorwaarden vermeld waaraan doel, structuur en bedrijfsplan van de nieuwe luchtvervoerder moesten voldoen. De RLD had haar oordeel daarbij mede gebaseerd op een ingewonnen advies van de Landsadvocaat. Daarbij was met name ook gevraagd of de door Air Holland voorgestelde doorstart een nadeel voor crediteuren met zich mee zou brengen. De Landsadvocaat beantwoordde die vraag toen ontkennend.

Vervolgens diende AHL III een aanvraag in voor een nieuwe exploitatievergunning, welke werd afgegeven op basis van een bedrijfsplan dat uitging van een spoedige hervatting van de vluchten (brief namens de Minister van <sup>f</sup> i, 3 februari 2000, VI/L00.310067).

Omdat het financiële plaatje kennelijk niet rond kwam voor AHL III, werd de hervatting van de vluchten uitgesteld en ging het bedrijf opnieuw op zoek naar nieuwe financiering. Daarop heeft de RLD de onderneming aangezegd de nieuwe exploitatievergunning weer te schorsen, indien geen stukken konden worden overlegd voor een ondernemingsplan dat aanvaardbaar was. Die stukken zijn, na een reeks van gesprekken, brieven en een hoorzitting in de periode van april-mei 2000 overlegd (zie ook de interne nota's aan de Minister van 6 april 2000 VI/L/00.310387). Daarbij, zoals gevraagd door de RLD "rīēf 22 mei VI/LOO.310491), is ook een verklaring van de externe accountant (Aii^ in ^~.. ). Deze gaf per 8 juni 2000 een positieve verklaring, zij het wel dat deze zorgen uitsprak over de financiering op de langere termijn. De periode van verificatie van de stukken duurde daarmee al met al twee maanden.

Met de ontvangst van de gevraagde stukken is toen het voornemen tot schorsing van de exploitatievergunning ingetrokken. Mede vanwege deze beoordeling van de accountant is AHL III wel de voorwaarde gesteld om per 3 maanden een aangepast bedrijfsplan te overleggen (brief 30 juni 2000 N LA/O V/00.550110). Tevens werd toen de schorsing van de AOC, die was ingesteld vanwege het ontbreken van vliegtuigen, weer opgeheven onder de voorwaarde van een positieve toets na 3 maanden.



In de daarop volgende periode, van de zomer 2000 tot eind 2003, heeft V&W (NLA-IVW) toezicht op de exploitatievergunning van AHL III gehouden. Daarbij zijn eerst de aangepaste bedrijfsplannen beoordeeld en vervolgens ontvangen exploitatieoverzichten bezien. Daarbij bleek niet dat, zoals art 5 lid 5 van Verordening 2407 aangeeft, sprake was van een situatie waarin de vergunningverlener voldoende reden had niet overtuigd te zijn dat AHL III niet in staat was haar verbintenissen na te komen.

Het toezicht werd in de praktijk wel bemoeilijkt doordat Air Holland steeds halve overzichten verstreekte en bijvoorbeeld geen goedgekeurde jaarrekeningen - zoals vereist in artikel 5 lid 6 - maar eigen staten overlegde. De IVW heeft wel meerdere keren aangedrongen op het verkrijgen van jaarrekeningen die door een erkende accountant waren beoordeeld. Daarnaast zijn wel steeds bankgaranties gevraagd en verkregen.

De Verordening is niet helder over de vraag in hoeverre sancties kunnen worden toegepast bij het niet verstrekken van de gevraagde informatie. IVW heeft dan ook jegens AHL III geen sancties toegepast, toen deze niet leverde wat gevraagd was en zoals aangegeven volstond met het opsturen van eigen financiële staten. Deze handelwijze is bovendien ingegeven door de constatering dat de middelen om een zodanige goedkeuring af te dwingen - intrekking of schorsing van de vergunning - onevenredig zwaar zijn om effectief in te zetten. Bij een schorsing of intrekking moet namelijk worden afgevraagd in hoeverre het belang van de consument bij een continu aanbod van luchtvervoer een rol speelt. Daar komt nog bij dat bij een onterechte schorsing of intrekking de overheid met een aanzienlijke schadeclaim zou kunnen worden geconfronteerd.

Dit risico van schadeclaims was ook een reden dat het ministerie - en dat geldt zowel voor de periode dat de IVW de eerstverantwoordelijke dienst is voor het verlenen van de exploitatievergunning als de periode dat de RLD-Den Haag die functie had - de onderneming Air Holland vaak uitstel heeft gegeven om later met de gevraagde gegevens te komen.

- b *De beoordeling en afwijzing van de aanvraag voor omzetting van de vergunning van AHL III naar Air Holland 2, vanwege het mogelijke faillissement van AHL III (december 2003).*

Eind 2003 werd op basis van signalen van IVW duidelijk dat AHL III (in de stukken vervolgens als Air Holland 1 aangeduid) mogelijk failliet zou gaan. DGL heeft de Staatssecretaris hierover geïnformeerd (nota van 4 december 2003, DGL/03.U02857). Daarbij is ingegaan op de mogelijke consequenties voor wat betreft de verleende chartervergunningen, gestrande reizigers, crediteuren en personeel. Ook werd aangegeven hoe met de mogelijk vrijgekomen slots zou moeten worden omgegaan.

Daarnaast werd gemeld dat AHL III (Air Holland 1) inmiddels een verzoek had ingediend bij IVW om de vergunningen van deze luchtvaartmaatschappij over te dragen aan Air Holland 2. DGL adviseerde IVW om zorgvuldigheid te betrachten bij de reactie op het



verzoek van AHL III (Air Holland 1) en niet in te gaan op het verzoek van Air Holland om de overdracht uiterlijk 5 december 2003 te bewerkstelligen.

IVW heeft het verzoek van Air Holland bij brief van 5 december (DL/OV/03.557123) afgewezen en aangegeven dat voor Air Holland 2 een nieuwe exploitatievergunning aangevraagd diende te worden. Voor een dergelijke nieuwe aanvraag geldt de zwaardere toets uit artikel 5 lid 1 van de Verordening.

*c De beoordeling van de aanvraag voor de nieuwe onderneming Air Holland 2 (december 2003-februari 2004)*

Op 23 januari 2004 (DL/OV/04.555160) heeft IVW, divisie Luchtvaart met betrekking tot de aanvraag van Air Holland 2 aan DGL een beleidsadvies gevraagd. Als voorlopige conclusie gaf de IVW daarbij aan dat er geen redenen bestonden om de exploitatievergunning op grond van de aangeleverde financiële informatie te weigeren. DGL heeft daarop bij brief van 29 januari 2004 (DGL/04.U00730) geadviseerd om het bedrijfsplan te laten toetsen door een externe accountant welke bekend is met de bedrijfsvoering van luchtvaartondernemingen. Daarbij speelde het feit, dat de voorgestelde operaties de Antillen en Suriname betroffen in relatie tot de luchtvaartpolitieke achtergrond en de financiële situatie van Air Holland, een rol.

IVW heeft daarop bij brief van 10 februari 2004 (DL/OV/04.555280) aanvullende financiële informatie gevraagd aan Air Holland en verzocht (lees als voorwaarde gesteld) dat de informatie door een externe accountant diende te worden gecontroleerd. Er is voorgesteld dit door een Register Accountant te laten uitvoeren die bekend is met de bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen.

*d De handelwijze ten aanzien van de het in surséance verkerende AHL III (Air Holland 1), februari-juni 2004.*

Tegelijkertijd werd het traject rondom de exploitatievergunning van AHL III (Air Holland 1) voortgezet. Daarbij zijn door IVW meerdere verzoeken gedaan aan de bewindvoerder van Air Holland voor aanvullende informatie met als laatste het verzoek zoals weergegeven in de brief van 26 februari 2004 om op basis van bijlage B bij Verordening 2407/92 aanvullende financiële informatie aan te leveren. Deze aanvullende financiële informatie zou het voor IVW mogelijk maken om artikel 5 lid 3 te toetsen (12 maanden bestaande en potentiële verbintenissen kunnen nakomen).

Na ontvangst van het verslag van de bewindvoerder over het faillissement heeft IVW op 11 maart 2004 overleg met hem gevoerd. Omdat na enig uitstel niet voldoende informatie werd aangeleverd, kon geen uitsluitsel worden gegeven over de financiële situatie van AHL III (Air Holland 1). Op grond daarvan heeft IVW bij brief van 18 maart 2004 (DL/OV/04.555520) de AOC geschorst.





De betreffende schorsing is gedaan op basis van artikel 3 van de Regeling Vergunning tot Vluchtuitvoering. Hiervoor werden een 6-tal operationele aspecten aangehaald ter motivering. De exploitatievergunning werd op dat moment bewust niet geschorst of ingetrokken omdat de bewindvoerder van Air Holland dreigde met forse schadeclaims bij intrekken van de vergunning. De bewindvoerder had namelijk het gevoel dat Air Holland door het vasthouden van de exploitatievergunning met de daaraan verbonden routerechten naar HollandExel toe een vermogensbestanddeel had. Feitelijk kon de exploitatievergunning niet meer worden gebruikt door Air Holland, omdat deze alleen geldig is met een geldig AOC.

Bij vonnis van 25 maart heeft de rechtbank te Haarlem AHL III (Air Holland 1) failliet verklaard. Daarop is op 7 april 2004 de AOC daadwerkelijk ingetrokken (DL/OV/04.555660), waardoor automatisch ook de exploitatievergunning kwam te vervallen aangezien artikel 9 lid 1 van de Verordening stelt dat de geldigheid van de exploitatievergunning te allen tijde afhankelijk is van het bezit van een geldig AOC. Diezelfde dag is bij briefde exploitatievergunning ingetrokken (DL/OV/04.555650).

*e De informatie over een dubieuze herkomst van de financiële middelen van Air Holland*

In het Air Holland dossier waren er meermalen geruchten over mogelijke onregelmatigheden in de financiering en bedrijfsstructuur van de onderneming. Deze waren veelal afkomstig van marktpartijen voor wie Air Holland een concurrent is. Die geruchten gingen over dubieuze herkomst van de gelden met inbegrip van verhalen over het gebruiken van inkomsten uit drugshandel.

In de periode van de doorstart in 2000 hadden de geruchten vooral betrekking op het opzetten van 'sterfhuisconstructies' en het onoorbaar wegwerken van fiscale en andere schulden. Zoals hiervoor onder paragraaf a is toegelicht heeft de RLD eind 1999/begin 2000 middels een advies op juridische gronden aan de Landsadvocaat (zie par a) en middels het intern beoordelen van de bedrijfsplannen van Air Holland het risico van benadeling van crediteuren onderzocht. Bij de interne beoordeling zijn geen concrete aanwijzingen gevonden van een onoorbare herkomst van financiële middelen, noch van een onaanvaardbare bedrijfsstructuur. Dit laatste was ook lastig te onderzoeken; daarvoor zou een zeer uitgebreid en kostbaar onderzoek nodig zijn geweest, waarvoor dure specialisten op het vlak van het ondernemingsrecht hadden moeten worden ingeschakeld.

Eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, hadden de geruchten ook betrekking op een dubieuze herkomst van de financiering van gelden van Air Holland inclusief geruchten over een financiering uit drugsinkomsten. Gelet op het feit dat het ging om mondeling vernomen geruchten heeft de Staatssecretaris de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart (IVW) gevraagd om bij de toetsing en



handhaving van de vergunningverlening te letten op gegevens die zouden kunnen duiden op een herkomst van financiën die, zoals gesuggereerd in de vernomen geruchten, uit strafbare handelingen zouden zijn verkregen. De IVW heeft bij de handhaving van de bestaande vergunning van Air Holland en bij de toetsing van de aanvraag eind 2003 voor een vergunning aan de onderneming Air Holland-2, geen gegevens gevonden die zouden duiden op een, zoals hierboven aangegeven onrechtmatig verkregen, herkomst van financiën.

De DGL-medewerkers die in het kader van de routevergunningen bij het Air Holland dossier waren betrokken, hebben de signalen die zij hadden gekregen over de dubieuze herkomst van middelen bij Air Holland doorgegeven aan hun toenmalige leidinggevende. Op 10 februari 2004 is in een telefoongesprek naar aanleiding van de concept-nota voor een tijdelijke vergunning aan Holland Exel voor overname van een vlucht van Air Holland naar Curaçao aan de staatssecretaris gemeld, dat rond Air Holland verhalen over dubieuze zaken de ronde deden, inclusief verhalen over mogelijk gebruik van gelden uit drugshandel.

Ook bij een andere gelegenheid (contacten met de ondernemer van Holland Exel) is deze informatie aan de staatssecretaris doorgegeven en is de dienstleiding ingelicht. Dit is vanwege de vertrouwelijkheid van de informatie en vanwege het feit dat het om informatie ging waar verder geen aanwijzingen voor waren gevonden, steeds mondeling gedaan.

De enige schriftelijke indicatie is een mail aan de dienstleiding en betrokken medewerkers van 9 februari 2004 over informatie over de tijdelijke overname van vluchten door Holland Exel, waarin de vraag was gesteld of V&W in de afhandeling van de routevergunning (aan Holland Exel) dient te bezien of de 'overdracht' van het failliete AH naar Holland Exel door de beugel kan, gelet op de verhalen van fiscale schulden die bij Air Holland steeds hebben meegespeeld.

Tenslotte is ook telefonisch contact geweest met het ministerie van Justitie met de vraag of de ambtenaren aldaar iets bekend was van dubieuze, uit drugsgelden, afkomstige financiering bij Air Holland. Aldaar werd aangegeven dat daarover geen informatie beschikbaar was. Van dit contact is evenwel geen schriftelijk verslag beschikbaar.

#### **4. Informatie met betrekking tot eerdere berichtgeving in de pers en de huidige verwijzing daarnaar**

Tot slot wijs ik u op de bij regelmaat opkomende discussie in de media over de al dan niet partijdigheid van medewerkers van IVW bij de vergunningverlening aan luchtvaartmaatschappijen, mede ingegeven door personeelwisselingen. In het voorjaar van dit jaar is in De Telegraaf een bericht verschenen waarin de suggestie werd gewekt dat een vlieg-inspecteur van de IVW de vergunning voor Air Holland onterecht in stand hield. Vlieginspecteurs houden toezicht op de vliegmaatschappijen



en houden hun kennis op peil door (af en toe mee) te vliegen bij de maatschappijen. Dit vindt plaats op basis van internationale regelgeving.

Op basis van een advies van de Landsadvocaat heeft IVW toen besloten een rechtszaak tegen deze aantijging in te stellen. Dit voornemen heeft in zoverre effect gesorteerd dat vervolgens De Telegraaf een verzoek tot schikking heeft gedaan. Dit heeft ertoe geleid dat op 19 augustus jl. een interview met de betreffende ambtenaar in de krant is verschenen. De inmiddels met verlof gegane vlieginspecteur verricht af en toe werkzaamheden voor Holland Exel. (Het leeftijdsontslag dat u eerder gemeld is gaat pas over enige tijd in)

Ook in de huidige berichtgeving omtrent Air Holland wordt weer op de eerdere verwijzing naar de betrokkenheid van een vlieginspecteur ingegaan. Inmiddels kan gemeld worden dat, zoals eerder afgesproken met de staatssecretaris, IVW in samenwerking met het NLR een onderzoek heeft ingesteld naar een alternatieve inbedding van het maken van vliegreuen voor de benodigde kennis van vlieginspecteurs.



**Bijlage 2 bij nota DGL/04.U02488**

**Antwoorden van de minister van Justitie, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op de vragen van het lid Griffith (WD) over het gebruik van drugsgelden voor het in stand houden van Air Holland (ingezonden 3 december 2004, nr. 2040504310).**

---

**Vraag 1.**

**Wanneer was u of waren uw ambtenaren op de hoogte van de misstanden bij Air Holland?**

**Vraag 2.**

**Wanneer is de minister van Justitie op de hoogte gesteld van de informatie die bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bekend was?**

**Vraag 3.**

**Hoe is de informatie over de misstanden bij Air Holland bij u bekend geraakt?**

**Antwoord 1, 2 en 3.**

De misstanden bij Air Holland, zoals deze onlangs naar buiten zijn gekomen, zijn mij niet eerder ter ore gekomen dan het moment waarop deze in de media naar voren zijn gebracht. Noch de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, noch ik, waren in een eerder stadium op de hoogte van de misstanden die in het strafrechtelijk onderzoek aan het licht zijn gekomen. Wel vernam het Ministerie van Verkeer geruchten afkomstig van andere marktpartijen over een mogelijke dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland. Het ging om geruchten die, rond de doorstart van Air Holland in 2000, de ronde deden. Het betrof geruchten over het faillissement van Air Holland en niet over de vermeende herkomst van gelden uit drugsinkomsten. Eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, hadden de geruchten ook betrekking op de herkomst van gelden uit drugsinkomsten. Gelet op het feit dat het ging om mondeling vernomen geruchten heeft de Staatssecretaris de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart (IVW) gevraagd om bij de toetsing en handhaving van de vergunningverlening te letten op gegevens die zouden kunnen duiden op een herkomst van financiën die, zoals gesuggereerd in de vernomen geruchten, uit strafbare handelingen zouden zijn verkregen. De IVW heeft bij de handhaving van de bestaande vergunning van Air Holland en bij de toetsing van de aanvraag eind 2003 voor een vergunning aan de onderneming Air Holland-2-, geen gegevens gevonden die zouden duiden op een, zoals hierboven aangegeven onrechtmatig verkregen, herkomst van financiën.

**Vraag 4.**

**Werden bij de vluchten van Air Holland 100% controles uitgevoerd? Zo neen, waarom niet?**

**Antwoord 4.**

Ja, alle vluchten van Air Holland vielen binnen de 100% controles.

**Vraag 5.**

**Hoeveel passagiers van Air Holland zijn aangehouden en hoeveel drugs zijn op vluchten van Air Holland in beslag genomen? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de aanhoudingen en inbeslagnames bij vluchten van andere maatschappijen?**



#### **Antwoord 5.**

In de periode van ~~in~~ **U** **J** **e** **c** **e** **m** **b** **e** **r** **2** **0** **0** **3** **t** **o** **t** **e** **n** **m** **e** **t** **2** **1** **f** **e** **b** **r** **u** **a** **r** **i** **2** **0** **0** **4** **z** **i** **j** **n** **4** **1** **v** **l** **u** **c** **h** **t** **e** **n** **v** **a** **n** **A** **i** **r** **H** **o** **l** **l** **a** **n** **d** gecontroleerd. Daarbij werden 78 koeriers aangehouden, die in totaal bijna 100 kilo cocaïne bij zich droegen. Gemiddeld komt dit neer op bijna 2 koeriers per vlucht en gemiddeld 2,5 kilo cocaïne per vlucht.

Op de overige vluchten die vielen binnen de 100% controle zaten gemiddeld bijna 3 koeriers per vlucht en werd 2,7 kilo cocaïne per vlucht aangetroffen.

#### **Vraag 6.**

**Wanneer was het eerste moment dat er een vermoeden ontstond dat er misstanden waren bij Air Holland en welke acties zijn daarop getroffen? Welke rol heeft de Braziliaanse politie daarbij gespeeld? Welke maatregelen zijn getroffen richting Air Holland bij het bekend worden van de misstanden bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat? Welke bij het bekend worden van de misstanden bij de minister van Justitie? Welke op dit moment? Welke consequenties heeft het bekend worden van de misstanden gehad voor de landingsrechten van Air Holland?**

#### **Antwoord 6.**

Op 29 oktober 2001 is een rechtshulpverzoek uit Brazilië binnengekomen gericht aan de Nederlandse autoriteiten dat voortkwam uit een onderzoek naar het witwassen van grote geldbedragen. Aan dit rechtshulpverzoek is uitvoering gegeven. Uit dit onderzoek bleek dat Air Holland mogelijk een schakel was in dit witwastraject. Op 1 september 2002 is een (Nederlands) strafrechtelijk onderzoek aangevangen.

De Braziliaanse autoriteiten hebben in het onderzoek naar het witwassen van gelden geen rol gespeeld. Met de Braziliaanse autoriteiten is enkel contact gelegd in het onderzoek naar mogelijke overtredingen van de Opiumwet.

Het eerste moment van het bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend zijn van verhalen over mogelijke onregelmatigheden in de bedrijfsvoering was ten tijde van de doorstart van Air Holland in 2000. Zoals gezegd betrof het hier om geruchten omtrent het faillissement van Air Holland en niet over de herkomst van gelden uit drugsinkomsten. In de daarop volgende beoordeling van het verlenen en verlengen van de vergunningen, in het bijzonder de exploitatievergunning, is bezien of de voor die vergunning op te vragen gegevens aanwijzingen opleverden die aanleiding gaven voor het nemen van nadere stappen richting de fiscale cq justitiële autoriteiten. Dat bleek niet het geval te zijn.

Het tweede moment van het bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend worden van geluiden over mogelijke misstanden was voorafgaand en rond de surséance van Air Holland in 2004. Bij het beoordelen van de - in het kader van de vergunningen aan Air Holland relevante - stukken en brieven, noch anderszins zijn, zoals hiervoor ook in het antwoord op de vragen 1 t/m 3 is aangegeven, geen gegevens verkregen die een grondslag hadden gegeven voor het nemen van verdere stappen. Voorts waren er ook geen argumenten om - binnen de bij wet gestelde termen - gevraagde vergunningen te weigeren. Overigens heeft Air Holland in 2004 voor de nieuw voorziene doorstart geen vergunning meer gekregen, vanwege het ontbreken van de voor de vergunning vereiste voorwaarden. Die afwijzing houdt geen verband met de geruchten over mogelijke misstanden.

#### **Vraag 7.**

**Heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, van informatie over misstanden bij Air Holland mededeling gedaan aan de heer De Vlieger? Zo ja, wanneer is de minister van Justitie op de hoogte gesteld van het feit dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat informatie**



over Air Holland heeft verstrekt aan de heer De Vlieger? Uit welke bronnen was de meegedeelde informatie afkomstig?

**Vraag 8.**

**Acht de minister van Justitie het delen van de informatie door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in alle opzichten rechtmatig?**

**Antwoord 7 en 8.**

Ja, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in een kennismakingsgesprek met de heer De Vlieger, nadat de vergunningen aan diens luchtvaartmaatschappij waren verstrekt, mondeling gewezen op de geluiden in de markt over een mogelijk dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland en op het belang van een financieel gezonde situatie bij het luchtvervoersbedrijf van de Exel groep, dat een groot aantal van de routes had overgenomen die eerder door Air Holland waren bediend.

De staatssecretaris heeft mij hiervan niet in kennis gesteld, gelet op het feit dat het om geruchten ging. Er waren geen aantoonbare aanwijzingen dat deze informatie juist zou zijn dan wel aanleiding zou dienen te geven tot het nemen van verdere stappen. Het delen van deze informatie met de heer De Vlieger is niet onrechtmatig.

**Vraag 9.**

**Is op de betrokken ministeries informatie over misstanden bij Air Holland bekend die niet bij het landelijk parket bekend is? Wanneer is de informatie die bekend was overgedragen aan het parket?**

**Antwoord 9.**

Er is geen overdracht geweest van informatie door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Justitie aan het Landelijk Parket.

**Concept-antwoorden op de vragen van de leden van de Tweede Kamer Haersma en Buma (CDA) aan de minister van Justitie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over Air - Holland**

---

1.  
**Heeft u kennisgenomen van de berichtgeving over het onderzoek naar Air Holland in verband met het gebruik van drugsgelden voor het in stand houden van deze onderneming?**

Ja.

2.  
**Is sedert het faillissement van Air Holland de drugsmokkel via Schiphol afgenomen?**

Het Openbaar Ministerie heeft desgevraagd laten weten dat er geen significante afname is geconstateerd van het aantal drugskoeriers na de beëindiging van de vluchten van Air Holland.

3.  
**Zal er streng op worden toegezien dat andere luchtvaartmaatschappijen die bijvoorbeeld tussen het Caribische gebied en Nederland vliegen niet eveneens hun eventuele financiële problemen met drugsgeld proberen op te lossen?**

Op dit moment wordt gekeken welke mogelijkheden er zijn om de financiële huishouding van een maatschappij nader te kunnen onderzoeken op basis van de regels die van toepassing zijn op het verlenen van een vergunning. De Minister van Verkeer en Waterstaat onderzoekt of deze mogelijkheden afdoende zijn en of eventueel aanscherpingen nodig zijn.

4.  
**Op welke wijze is er controle op de boeken van luchtvaartmaatschappijen om dit soort mogelijke wantoestanden te voorkomen?**

In artikel 5 lid 6 van de EG-Verordening 2407 over de exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen wordt de luchtvaartmaatschappijen opgelegd om elk boekjaar de door accountants gecontroleerde rekeningen van het voorgaande boekjaar te verstrekken. Bij tussentijds ingrijpende wijzigingen zijn de luchtvaartmaatschappijen bovendien verplicht dit te melden aan de vergunningverlener.

5.  
**Op welke wijze wordt vooraf gecontroleerd of luchtvaartmaatschappijen die landingsrechten op Nederlandse luchthavens willen verwerven, vrij zijn van de invloed van drugsgeld?**

Wanneer een Nederlandse luchtvaartmaatschappij vervoersvluchten kan uitvoeren, moet het beschikken over twee basisvergunningen, te weten een exploitatievergunning en een Air Operator's Certificate (AOC). De exploitatievergunning, ook wel economische vergunning genoemd, is primair gericht op de duurzaamheid en economische levensvatbaarheid van de onderneming. De AOC is primair gericht op de veiligheid. De geldigheid van de exploitatievergunning is te allen tijde afhankelijk van het bezit van een geldig AOC.

Voor het beoordelen van de afgifte en het houden van toezicht op de exploitatievergunning zijn nadere regels gesteld in EG-verordening 2407 en in artikel 16 van de Luchtvaartwet. Het doel van die vergunning is volgens de verordening onder meer dat met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening dient te worden gewaarborgd dat een luchtvaartmaatschappij te allen tijde onder gezonde economische voorwaarden en met een hoog veiligheidsniveau werkt.

# Nota

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

13

Aan  
Mevrouw de Minister

ContactDer=nnn

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

2 december 2004

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGL/04.U01240

-

Onderwerp

Betrokkenheid V&W bij de toetsing van de vergunningverlening aan Air Holland

## Doel van de Nota

Met het oog op de berichten in de pers over het justitieel onderzoek naar vermeend gebruik van drugsgelden voor de financiering van de luchtvaartmaatschappij Air Holland leg ik U hierbij een benadering voor ("story-line") die zich concentreert op twee elementen: (a) de vergunningverlening en de financiële toets en (b) de vermeende informatie over "drugconnecties".

Deze nota is in overleg met de IVW opgesteld.

### (a) De Vergunning Air Holland, de situatie rond de vergunningtoets.

VW heeft binnen de onder haar vallende verantwoordelijkheden gehandeld en de onderneming Air Holland getoetst. Dit ging volgens de daarvoor geldende procedures en criteria. Wellicht hadden in het laatste stadium additionele onderzoeken gedaan kunnen worden, maar de noodzaak hiervoor verviel door de beëindiging van de Air Holland operaties

Bij de beoordeling van de financiële onderbouwing van de operatie van een vergunning aanvrager en de continuering daarvan (vergunninghouder) is er sprake van een zogeheten marginale toets op basis van bestaande Europese wetgeving (Verordening EC 2407/92). Bij beoordeling van de financiële onderbouwing ten behoeve van de mogelijkheid van de onderneming te voorzien in een veilige vluchtuitvoering en een adequate dienstverlening

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6480  
Fax 070 351 6348  
E-mail [general.post@dgl.minvenw.nl](mailto:general.post@dgl.minvenw.nl)  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)



aan het publiek, kan de overheid alleen maar uitgaan van een op redelijkheid gebaseerde inschatting van de beperkte gegevens die door de Verordening worden vereist. VW/IVW heeft gehandeld in overeenstemming met de Verordening welke onder meer voorziet in een toets van het bedrijfsplan voor het komende jaar. Daarnaast voorziet het instrumentarium in het voorhanden hebben en kunnen toetsen van door accountants goedgekeurde rekeningen van het voorgaande jaar. Bij Air Holland en ook bij sommige andere ondernemingen is het moeilijk gebleken om een rekening te verkrijgen welke was goedgekeurd door een accountant. De middelen om een zodanige goedkeuring af te dwingen - intrekking of schorsing van de vergunning - zijn te zwaar om effectief in te zetten.

Bij de beoordeling van de doorstart is het bedrijfsplan van Air Holland overigens door de accountant van Air Holland getoetst.

Wat is precies gebeurd (korte schets)?

VW (zowel IVW als DGL) hadden zorgen over deze financiële onderbouwing en hebben, conform de in de Verordening voorgeschreven procedures nader naar deze onderbouwing gekeken. Er is verzwamd toezicht ingesteld (periode 273<sup>e</sup> kwartaal 2003). Bij het ingaan van het winterseizoen (oktober) kon Air Holland aantonen nieuwe contracten (met touroperators) te hebben en de daarbij behorende verbetering van de financiële situatie, waarop het verzwamde toezicht kon worden teruggebracht. Eind 2003 bleek Air Holland de contracten niet te kunnen realiseren en bleken deze overgenomen te zijn door een andere luchtvaartonderneming. Van af dat moment is er intensief contact geweest met VW/IVW over de doorstart en de mogelijke scenario's over overname dan wel doorstart Air Holland.

Op basis van de verstrekte financiële informatie verkreeg VW (IVW) niet de overtuiging dat doorstart een valide optie was (Januari). Van af dat moment concentreerde de discussie zich op een mogelijke gedeeltelijke overname van de Air Holland operaties door Exel Aviation Group. Op dat moment werd besloten nader onderzoek te beginnen naar de financiële positie van Air Holland, conform de eisen van de Verordening. Dit werd echter achterhaald door de feitelijke beëindiging van operaties van de onderneming en het afzien van een verdere doorstart.

#### **(b) De vermeende informatie over "drugsconnecties"**

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is bij haar beoordeling in het verleden van de vergunningen van luchtvaartmaatschappij Air Holland niet gestuit op aanwijzingen voor het gebruiken van gelden uit drugsinkomsten voor de financiering van de luchtdiensten.

Het ministerie toetst bij de vergunningen voor luchtvervoer steeds de financiële duurzaamheid van een onderneming. Dit onderzoek heeft ook bij Air Holland plaatsgehad.

Toen Air Holland bij een eerdere doorstart in 1999 in financiële moeilijkheden verkeerde zijn de vergunningen slechts voorlopig verleend, totdat garanties voor een betere levensvatbaarheid waren verkregen.

Tijdens het onderzoek naar de vergunningverlening, zowel in 2004 als in de jaren daarvoor, is het ministerie niet op de hoogte geweest van strafrechtelijk onderzoek naar de herkomst van middelen van Air Holland. Strafrechtelijke opsporingsonderzoeken worden verricht onder gezag van het openbaar ministerie. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in beginsel geen bemoeienis met de behandeling van individuele strafzaken en heeft ook geen bevoegdheden op dat terrein. Vanzelfsprekend kan door of namens een bewindspersoon zelf, bij het vermoeden van strafbare feiten, aangifte worden gedaan bij het openbaar ministerie. De geruchten rond de herkomst van de financiële middelen van Air Holland waren onvoldoende aanleiding tot het doen van die aangifte. De staatssecretaris heeft daarbij volledig gehandeld in overeenstemming met haar verantwoordelijkheid inzake het doen van aangifte van informatie over mogelijk bekende strafbare feiten.

Toen in het voorjaar de Exel groep een aantal van de vluchten van Air Holland overnam heeft de staatssecretaris de ondernemer gewezen op de risico's bij de herstart van de vluchten van Air Holland, in het licht van de verhalen over de dubieuze bedrijf structuur van Air Holland. Bij die gelegenheid heeft staatssecretaris aan de ondernemer u.,, \_  
v.. gevraagd zorg te dragen voor een gezonde bedrijfsvoering. Daarbij wees zij op het belang van een gezonde sector voor de consument en voor de duurzaamheid van vliegverbindingen.

**(c) Versterking van het instrumentarium om de financiële duurzaamheid van ondernemingen te toetsen**

Zoals uit het vorenstaande, in het bijzonder de toelichting onder (a) blijkt is het instrumentarium voor de luchtvaartoverheden om een aanvraag voor een vergunning af te wijzen bij gerede twijfels over de financiële deugdelijkheid beperkt. Op grond van de vigerende Europese verordening is slechts een marginale toets mogelijk. De mogelijkheden om bedrijfsplannen af te wijzen zijn beperkt. Wanneer het bedrijf bijvoorbeeld over contracten met charteraars beschikt is er geen mogelijkheid een vergunning aan te houden. Bij overleg met luchtvaartautoriteiten van andere landen is gebleken dat aldaar ook zorgen zijn over de beperkte middelen. Verschillende overheden beperken zich nu tot de eis van de beschikbaarheid van financiële middelen om als bedrijf gedurende drie maanden te overleven, indien er nog geen inkomsten zijn.

Begin 2003 is door de Europese Commissie een consultatie belegd over de herziening van de verordening. De Commissie heeft aangegeven dat het met een voorstel voor aanpassing van de verordening komt. Zeker gezien de ervaringen met Air Holland en er ook verder wel eens twijfels zijn over de gezondheid van de financiële basis van luchtvervoerders, adviseer ik om bij die herziening aan te dringen op een beter instrumentarium om maatregelen te nemen.

Naast deze actie op Europees vlak stel ik voor om de mogelijkheid te bezien van verbreding van de bevoegdheden uit de wet Bibop gericht op het achterhalen van dubieus verkregen gelden. Daartoe zal overleg met het Ministerie van Justitie worden gevoerd.

Verder zijn DGL en IVW in overleg hoe de toets op de financiële gegevens van luchtvaartmaatschappij ook anderzijds kan worden versterkt.

Advies

Ik stel voor dat de berichtgeving volgens de bovengenoemde lijnen gestalte gegeven wordt.

DE WAARNEMEND DJ#eeT|0k-GENERAAL LUCHTVAART,

  
J. Tammenoms Bakker

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

## 1270

Vragen van het lid **Gerken** (SP) aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de *mogelijke vergunningen voor Air Holland*. (Ingezonden 13 februari 2004)

1

Kunt u toelichten hoe het mogelijk is geweest dat u vergunningen verleende aan Air Holland terwijl dit bedrijf in financiële problemen verkeerde?<sup>1</sup>

2

Kunt u aangeven waarom een verzoek van de Martinair-directie, om bij een verlenging van het contract van Air Holland nadrukkelijk op de financiële betrouwbaarheid toe te zien, onbeantwoord bleef? Kunt u aangeven of er nog meer van dergelijke signalen waren? Zo ja, waarom reageerde u hier niet op?

3

Deelt u de mening dat het zeer discutabel is dat de ambtenaar die de vergunningen voor Air Holland regelde ook bij Air Holland werkte? Kunt u aangeven hoe deze vermeende belangenverstrengeling van invloed is geweest op het verlenen van de vergunningen?

4

Hoe is het mogelijk dat een ambtenaar die zo nauw betrokken is bij een bedrijf tevens de vergunning voor dat bedrijf afgeeft? Heeft u hier geen protocollen voor? Zo neen.

waarom niet en bent u bereid deze alsnog op te stellen? Zo ja, hoe verklaart u in dat licht de gang van zaken met betrekking tot Air Holland?

5

Wat is uw mening over het gegeven dat veel reizigers op Schiphol in grote onzekerheid op hun vlucht van Air Holland hebben moeten wachten? Kunt u aangeven hoe u een dergelijke situatie in de toekomst denkt te kunnen voorkomen?

<sup>1</sup> De Telegraaf, 12 februari jl.

## Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 6 april 2004)

1

De luchtvaartmaatschappij Air Holland I BV voldeed ten tijde van de vergunningverlening in februari 2000 aan de daarvoor geldende Europese criteria. Op 18 maart 2004 is de Vergunning tot Vluchtuitvoering van Air Holland I BV geschorst, hetgeen betekent dat Air Holland I BV geen vervoer meer mag plegen. Inmiddels heeft de rechtbank te Haarlem 25 maart 2004 jl. Air Holland I BV failliet verklaard.

2

De Martinair-directie heeft het bovengenoemde verzoek opgenomen in haar zienswijze als belanghebbende met betrekking tot een andere kwestie, namelijk de

aanvraag van Air Holland I BV voor chartervluchten naar Paramaribo. De aanvraag van Air Holland I BV is afgewezen gelet op het bilaterale luchtvaartverdrag met Suriname. De situatie van Air Holland I BV is in diverse contacten aan de orde geweest. Signalen uit de samenleving betrek ik in hun context bij mijn beoordeling. Verder verwijs ik u naar mijn antwoord op de eerste vraag.

3 en 4

Vlieginspecteurs die beoordelen of brevet- en vergunninghouders aan de vereiste normen voldoen, dienen daartoe over de vereiste expertise te beschikken. Om deze expertise op het vereiste niveau te houden dienen vlieginspecteurs regelmatig zelf een vliegtuig te besturen<sup>1</sup>. Een aantal Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de gelegenheid deze vlieginspecteurs de benodigde vliegreuen te maken. Tussen deze

luchtvaartmaatschappijen en de Inspectie zijn daartoe contractuele afspraken gemaakt. Binnen de Inspectie is een dusdanige scheiding gecreëerd, dat de inspecteurs niet betrokken zijn bij de beoordeling van luchtvaartmaatschappijen bij wie zij de benodigde vliegreuen maken. In het najaar 2002 heeft een vlieginspecteur, die zijn vliegvaardigheid bij Air Holland I BV bijhield, bij afwezigheid van het hoofd van de unit Operaties en Vervoer, als plaatsvervanger een

technisch besluit ondertekend. Dit betref het opnemen van een toestel in de vloot van Air Holland I BV. Dit besluit had geen relatie met de instandhouding of continuering van de vergunningen van Air Holland I BV.

Er is geen belangenverstrengeling geweest. Er is integer gehandeld en de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat heeft dit in een brief aan Nederlandse luchtvaartorganisaties bevestigd.

## 5

Ik betreur het dat passagiers de dupe zijn geworden van de financiële situatie van Air Holland I BV. Ik heb mij ingespannen om tijdelijke overname van de vluchten door een andere luchtvaartmaatschappij te faciliteren. In dat verband is op verzoek van de toenmalige bewindvoerder van Air Holland I BV, en rekening houdende met de belangen van het reizende publiek, een tijdelijke toestemming door mij aan Holland Exel verleend om vluchten van Air Holland I BV over te nemen.

---

<sup>1</sup> Dit is neergelegd in de internationale ICAO-voorschriften en is onderling afgesproken door de Europese lidstaten binnen de Joint Aviation Authorities. Een vlieginspecteur dient tenminste over dezelfde kwalificaties te beschikken als het vliegend personeel van de luchtvaartmaatschappij die hij inspecteert, zowel op het gebied van het besturen van de door de maatschappij gebruikte vliegtuigtypes als ervaring met betrekking tot de te vliegen routes.

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

**805**

Vragen van het lid **Griffith** (VVD) aan de minister van Justitie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *Air Holland*. (Ingezonden 3 december 2004)

1

Wanneer was u of waren uw ambtenaren op de hoogte van de misstanden bij Air Holland?<sup>1</sup>

2

Wanneer is de minister van Justitie op de hoogte gesteld van de informatie die bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bekend was?

3

Hoe is de informatie over misstanden bij Air Holland bij u bekend geraakt?

4

Werden bij de vluchten van Air Holland 100% controles uitgevoerd? Zo neen, waarom niet?

5

Hoeveel passagiers van Air Holland zijn aangehouden en hoeveel drugs zijn op vluchten van Air Holland in beslag genomen? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de aanhoudingen en inbeslagnames bij vluchten van andere maatschappijen?

6

Wanneer was het eerste moment dat er een vermoeden ontstond dat er misstanden waren bij Air Holland en

welke acties zijn daarop getroffen? Welke rol heeft de Braziliaanse politie daarbij gespeeld? Welke maatregelen zijn getroffen richting Air Holland bij het bekend worden van de misstanden bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat? Welke bij het bekend worden van de misstanden bij de minister van Justitie? Welke op dit moment? Welke consequenties heeft het bekend worden van de misstanden gehad voor de landingsrechten van Air Holland?

7

Heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, van informatie over misstanden bij Air Holland mededeling gedaan aan de heer De Vlieger? Zo ja, wanneer is de minister van Justitie op de hoogte gesteld van het feit dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat informatie over Air Holland heeft verstrekt aan de heer De Vlieger? Uit welke bronnen was de meegedeelde informatie afkomstig?

8

Acht de minister van Justitie het delen van de informatie door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in alle opzichten rechtmatig?

9

Is op de betrokken ministeries informatie over misstanden bij Air Holland bekend die niet bij het landelijk parket bekend is? Wanneer

is de informatie die bekend was overgedragen aan het parket?

**Toelichting:**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Haersma Buma (CDA), ingezonden 2 december 2004 (vraagnummer 2040504170).

<sup>1</sup> De Telegraaf, 1 december jl.

**Antwoord**

Antwoord van minister **Donner** (Justitie), mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. (Ontvangen 24 januari 2005)

1,2 en 3.

De misstanden bij Air Holland, zoals deze onlangs naar buiten zijn gekomen, zijn mij niet eerder ter ore gekomen dan het moment waarop deze in de media naar voren zijn gebracht. Noch de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, noch ik, waren in een eerder stadium op de hoogte van de misstanden die in het strafrechtelijk onderzoek aan het licht zijn gekomen. Wel waren er op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geruchten, afkomstig van andere marktpartijen bekend, over een mogelijke dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland. Het ging om geruchten die, rond de doorstart van Air Holland in 2000, de ronde deden. Het betrof geruchten over het faillissement van Air Holland en niet

over de vermeende herkomst van gelden uit drugsinkomsten. Eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, hadden de geruchten ook betrekking op de herkomst van gelden uit drugsinkomsten.

Gelet op het feit dat het ging om mondeling vernomen geruchten heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Inspectie Verkeer en Waterstaat gevraagd om bij de toetsing en handhaving van de vergunningverlening te letten op gegevens die zouden kunnen duiden op een herkomst van financiën die, zoals gesuggereerd, uit strafbare handelingen zouden zijn verkregen. De Inspectie heeft hierop bij de handhaving van de bestaande vergunning van Air Holland, alsmede bij de toetsing van de aanvraag eind 2003 voor een vergunning aan Air Holland actie ondernomen conform de bevoegdheden op grond van de EG-verordeningen en de Luchtvaartwet. Daarbij zijn evenwel geen gegevens gevonden die zouden duiden op een onrechtmatig verkregen herkomst van financiën.

4

Ja, alle vluchten van Air Holland vielen binnen de 100% controles.

5

In de periode van 12 december 2003 tot en met 21 februari 2004 zijn 41 vluchten van Air Holland gecontroleerd. Daarbij werden 78 koeriers aangehouden, die in totaal bijna 100 kilo cocaïne bij zich droegen. Gemiddeld komt dit neer op bijna 2 koeriers per vlucht en gemiddeld 2,5 kilo cocaïne per vlucht. Op de overige vluchten die vielen binnen de 100% controle zaten gemiddeld bijna 3 koeriers per vlucht en werd 2,7 kilo cocaïne per vlucht aangetroffen.

6

Op 29 oktober 2001 is een rechtshulpverzoek uit Brazilië binnengekomen gericht aan de Nederlandse autoriteiten dat voortkwam uit een onderzoek naar het witwassen van grote geldbedragen. Aan dit rechtshulpverzoek is uitvoering gegeven. Uit dit onderzoek bleek dat Air Holland mogelijk een schakel was in dit witwastraject. Op 1 september 2002 is een (Nederlands) strafrechtelijk onderzoek aangevangen.

De Braziliaanse autoriteiten hebben in het onderzoek naar het witwassen van gelden geen rol gespeeld. Met de Braziliaanse autoriteiten is enkel contact gelegd in het onderzoek naar mogelijke overtredingen van de Opiumwet.

Het eerste moment van het bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend zijn van verhalen over mogelijke onregelmatigheden in de bedrijfsvoering was ten tijde van de doorstart van Air Holland in 2000. Zoals gezegd betrof het hier verhalen omtrent het faillissement van Air Holland en niet over de herkomst van gelden uit drugsinkomsten. In de daarop volgende beoordeling van het verlenen en verlengen van de vergunningen, in het bijzonder de exploitatievergunning, is bezien of de voor die vergunning op te vragen gegevens aanwijzingen opleverden die aanleiding gaven voor het nemen van nadere stappen richting de fiscale cq justitiële autoriteiten. Dat bleek niet het geval te zijn.

Het tweede moment van het bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend worden van geluiden over mogelijke misstanden was voorafgaand en rond de surséance van Air Holland in 2004. Bij het beoordelen van de - relevante stukken en brieven in het kader van de vergunningverlening aan Air Holland, noch anderszins zijn, zoals hiervoor ook in het antwoord op de vragen 1 t/m 3 is aangegeven, geen gegevens verkregen die een grondslag boden voor het nemen van verdere stappen. Voorts waren er ook geen argumenten om - binnen de bij wet gestelde termen - gevraagde vergunningen te weigeren. Overigens heeft Air Holland in 2004 voor de nieuw voorziene doorstart geen vergunning meer gekregen, vanwege het ontbreken van de voor de vergunning vereiste voorwaarden. Die afwijzing houdt geen verband met de informatie over vermoedens over mogelijke misstanden.

7 en 8

Ja, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in een kennismakingsgesprek met de heer De Vlieger nadat de vergunningen aan diens luchtvaartmaatschappij waren verstrekt, mondeling gewezen op de geluiden in de markt over een mogelijk dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland en op het

belang van een financieel gezonde situatie bij het luchtvervoersbedrijf van de Exel groep, dat een groot aantal van de routes had overgenomen die eerder door Air Holland waren bediend. Het delen van deze informatie met de heer De Vlieger is niet onrechtmatig. De staatssecretaris heeft mij hiervan niet in kennis gesteld, gelet op het feit dat het om vermoedens ging. Er waren geen aantoonbare aanwijzingen dat deze informatie juist zou zijn dan wel aanleiding zou dienen te geven tot het nemen van verdere stappen.

9

Er is geen overdracht geweest van informatie door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Justitie aan het Landelijk Parket.

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

## 919

Vragen van de leden **Verdaas** en **Wolfsen** (beiden PvdA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de *financiële wantoestanden bij Air Holland*. (Ingezonden 21 december 2004)

1

Is het bericht waar dat Air Holland sinds 1999 geen (of veel te laat) jaarrekeningen publiceerde?

2

Kunt u een overzicht bieden van de wijze waarop sinds de oprichting in 1985 uw ministerie toezicht heeft uitgeoefend op Air Holland?

3

Hoe heeft uw ministerie invulling gegeven aan de verplichtingen met betrekking tot de controle op luchtvaartmaatschappijen, zoals die beschreven zijn in de Europese verordening 2407/92, met name in artikel 5? Met welke frequentie heeft uw ministerie de genoemde controlemogelijkheden toegepast?

4

Op welk moment ontving uw ministerie de eerste signalen van financiële wantoestanden bij Air Holland? Hoe is daarop gereageerd?

5

Hoe bent u van plan het toezicht op luchtvaartmaatschappijen in de

toekomst te verbeteren om situaties zoals bij Air Holland te voorkomen?

<sup>1</sup> NRC Handelsblad, 30 november jl., «Air Holland kon blijven vliegen dankzij cocaïnegeld».

**Antwoord**

Antwoord van minister **Peijs** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 15 februari 2005)

1

Ja.

2

Ja, het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft zowel toezicht uitgeoefend op de naleving van de vereisten van de Air Operator's Certificate (AOC) en van de exploitatievergunning. De vereisten van de AOC zijn primair op de veiligheid gericht. Die van de exploitatievergunning zijn primair gericht op de duurzaamheid en economische levensvatbaarheid van de onderneming. De geldigheid van de exploitatievergunning is te allen tijde afhankelijk van het bezit van een geldig AOC.

Hieronder zal ik ingaan op het toezicht in het kader van de naleving van de vereisten van EG-Verordening 2407/92 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen. Voor wat

betreft de veiligheidseisen kan ik u melden dat het ministerie er te allen tijde op heeft toegezien dat de veiligheid op geen enkel moment in het geding kwam.

Bij het onderstaande overzicht met betrekking tot het financiële toezicht moet ik opmerken dat de merknaam Air Holland een aantal keren op andere ondernemingen is overgegaan. Het Air Holland dat tot 2004 vluchten verzorgde, is pas in 2000 van start gegaan als Air Holland Leasing III B.V. met als latere naam Air Holland I B.V..

Air Holland Charter begon in de jaren '80 met vluchten voor chartervervoer. Vanwege kennelijk onvoldoende resultaten ging de onderneming in 1991 bijna failliet, maar kon middels een doorstart toch vervoersvluchten blijven uitvoeren.

Toen eind 1999 een faillissement dreigde, benaderde Air Holland Charter het ministerie van Verkeer en Waterstaat met het verzoek om de exploitatievergunning en Air Operator's Certificate (AOC) over te schrijven op naam van het bedrijf Air Holland Leasing III (AHL III) waarmee, met financiering van nieuwe investeerders, een doorstart zou worden gemaakt. Hierop heeft het ministerie aangegeven dat een nieuwe vergunning aangevraagd



moest worden, waarbij voorwaarden zijn gesteld aan doel, structuur en bedrijfsplan van de nieuwe luchtvervoerder. Het ministerie heeft haar oordeel destijds mede gebaseerd op een ingewonnen advies van de Landsadvocaat. Daarbij was met name ook gevraagd of de door Air Holland voorgestelde doorstart een nadeel voor crediteuren met zich mee zou brengen. De Landsadvocaat beantwoordde die vraag toen ontkennend.

Inzake de exploitatievergunning voor AHL III is in 2000 een positieve verklaring van een externe accountant afgegeven, zij het wel dat deze zorgen uitsprak over de financiering op de langere termijn. Gezien de ontvangen accountantsverklaring is het voornemen tot schorsing van de exploitatievergunning ingetrokken. Wel is mede vanwege de beoordeling van de accountant aan AHL III toen de voorwaarde gesteld om na 3 maanden een aangepast bedrijfsplan te overleggen. In verband daarmee is de vergunning tijdelijk afgegeven en pas na aanpassing van het bedrijfsplan verlengd. In de daarop volgende periode, van de zomer 2000 tot eind 2003, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat om een goed beeld te krijgen de financiële situatie gecontroleerd. Dit is gebeurd op basis van maandelijks opgevraagde exploitatie-gegevens, waarbij er op is toegezien dat ook financieel gezien aan de veiligheidseisen kon blijven worden voldaan. Daarbij is niet aan het letterlijk gestelde in de Verordening voldaan als het gaat over het overleggen van goedgekeurde verklaringen van externe accountants. Het ministerie heeft de maandelijks verstrekte exploitatie-gegevens als basis van haar beoordeling gebruikt, aangezien voor het afdwingen van de goedgekeurde verklaringen geen effectieve sancties bestaan zonder dat daar een risico op omvangrijke schadeclaims aan verbonden is. Daarnaast zijn steeds bankgaranties gevraagd en verkregen. Bij toepassing van genoemde Verordening is gebleken dat AHL III in staat was haar verbintenissen na te komen.

Eind 2003 kwam AHL III ( waarvan de bedrijfsnaam inmiddels veranderd was in Air Holland 1) opnieuw in financiële problemen en verloor een

deel van haar contracten met touroperators aan de Exel Aviation Group. Daarop werd duidelijk dat de onderneming hierdoor mogelijk failliet zou gaan. Gelijkijdig diende Air Holland 1 een verzoek in om de vergunningen van deze luchtvaartmaatschappij over te dragen aan een nieuwe onderneming Air Holland 2. Het verzoek is op 5 december 2003 afgewezen, waarbij is aangegeven dat voor Air Holland 2 een nieuwe exploitatievergunning aangevraagd diende te worden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vervolgens bij die nieuwe aanvraag een aanvullend extern accountantsonderzoek gevraagd aan Air Holland 2. Dit accountantsonderzoek had betrekking op de vraag of Air Holland 2 op grond van haar bedrijfsplan in staat kon worden geacht te voldoen aan de financiële verplichtingen van genoemde Verordening, en daarmee de veiligheid en dienstverlening te garanderen, rekening houdende met de realiteit en haalbaarheid van de voorgestelde operaties en een mogelijke (fiscale) vereenzelviging met het bijna failliete Air Holland 1. Dit onderzoek is uiteindelijk niet uitgevoerd vanwege het afzien van een doorstart door Air Holland 2. In februari 2004 verkeerde Air Holland 1 in surséance. Toen bleek dat er geen zekerheid was of Air Holland 1 ten tijde van de surséance haar verantwoordelijkheden op het gebied van de Europese veiligheidseisen (JAR-OPS) nog kon waarmaken, is de AOC geschorst.

Bij vonnis van 25 maart 2004 werd Air Holland 1 door de rechtbank te Haarlem failliet verklaard. Daarop werd de AOC en exploitatievergunning ingetrokken.

3

In april 1994 is de Nota Vergunningenbeleid aan de Tweede Kamer ter informatie aangeboden. In deze nota - welke als beleidsregel is aan te merken - staat onder andere beschreven hoe de bevoegdheden uit genoemde Verordening door Verkeer en Waterstaat worden ingevuld. De nota gaat in op de gestelde financiële normen, die in genoemde Verordening ruim geformuleerd zijn. Daarbij is geoordeeld dat een marginale toets volstaat. Deze marginale toetsing brengt met zich mee dat alleen bij kennelijke en evidente financiële problemen de vergunning kan worden geschorst

dan wel ingetrokken. Dit vooral op basis van de overweging dat, met het oog op een betrouwbare en adequate dienstverlening onder meer aan de consument, er dient te worden gewaarborgd dat een luchtvaartmaatschappij te allen tijde onder gezonde economische voorwaarden en met inachtneming van een hoog veiligheidsniveau werkt. Daar komt bij dat zware financiële toetsen van de overheid een intensief economisch onderzoek naar zeer gedetailleerde informatie, vragen. Feitelijk mengt de overheid zich dan in de bedrijfsvoering van de ondernemer.

Alhoewel het toezicht op de Europese veiligheidseisen voornamelijk op basis van de AOC, oftewel de vergunning tot vluchtuitvoering, wordt uitgevoerd, kan een extra controle worden toegepast op basis van financiële gegevens. Bij deze extra controle kan worden onderzocht of het bijvoorbeeld nog financieel haalbaar is om het vereiste onderhoud te plegen. De Nota Vergunningenbeleid, evenals genoemde Verordening, biedt voorts de mogelijkheid om bij financiële problemen de vergunning niet per direct te schorsen of in te trekken, maar ruimte te geven voor een financiële reorganisatie. Bij schorsen of intrekken van de vergunning valt immers de inkomstenbron van de luchtvaartmaatschappij weg en vervalt het bestaansrecht van de onderneming. Dit maakt het lastig voor de onderneming om door te starten en ook de passagiers worden gedupeerd.

Overeenkomstig artikel 5 van genoemde Verordening worden controles jaarlijks uitgevoerd. In het geval van Air Holland, waarbij duidelijke aanwijzingen waren dat de luchtvaartmaatschappij met financiële problemen kampte, is de zwaardere financiële toets uit artikel 5 van genoemde Verordening gesteld, alsmede aanvullende vragen. Om een goed beeld te krijgen van de financiële situatie is de in- en uitstroom van financiën gecontroleerd. Dit is gebeurd naar aanleiding van maandelijks opgevraagde exploitatiegegevens, waarbij er met name op is toegezien dat de veiligheid niet in het gedrang kwam. Een onderzoek door een externe accountant is niet meer doorgegaan, omdat Air Holland toen reeds in surséance verkeerde en

failliet is gegaan. Bij het toezicht op de veiligheid is steeds gebleken dat vluchten van Air Holland voldeden aan alle veiligheidsnormen.

4

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ontving de eerste signalen van financiële wantoestanden bij Air Holland ten tijde van de doorstart van Air Holland in 2000. Het betrof destijds geruchten over het faillissement van Air Holland. Begin 2000 is middels een advies van de Landsadvocaat en middels het intern beoordelen van de bedrijfsplannen van Air Holland het risico van benadeling van crediteuren onderzocht. Bij de interne beoordeling zijn geen concrete aanwijzingen gevonden van een onoorbare herkomst van financiële middelen, noch van een onaanvaardbare bedrijfsstructuur.

5

Naar aanleiding van de huidige ervaringen zal ik laten onderzoeken of de bevoegdheden ten aanzien de verlening van de economische vergunning (exploitatie-vergunning) moeten worden aangescherpt. Allereerst zal een analyse worden gemaakt van de mogelijkheden. Op basis van deze analyse zal ik de Kamer nader informeren.

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

**1219**

Vragen van het lid **Griffith** (VVD) aan de minister van Justitie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *Air Holland*. (Ingezonden 23 februari 2005)

1

Hoe verklaart u dat u pas eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, geruchten bereikten die ook betrekking hadden op de herkomst van gelden uit drugsinkomsten, terwijl u al op 29 oktober 2001 uit een rechtshulpverzoek uit Brazilië duidelijk was geworden dat Air Holland mogelijk betrokken was bij het witwastraject?

2

Op welke momenten zijn op het ministerie van Verkeer en Waterstaat interne memo's verschenen over mogelijke misstanden bij Air Holland? Wat is met elk van die memo's gebeurd en tot welke actie hebben zij aanleiding gegeven?

3

Was Air Holland onderwerp van onderzoek in het Nederlandse strafrechtelijk onderzoek dat is gestart na aanleiding van het Braziliaanse rechtshulpverzoek? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke consequenties heeft dit strafrechtelijk onderzoek gehad voor de vergunningverlening en -verlenging aan Air Holland?

4

Bent u van mening dat er een mogelijkheid moet komen voor het verstrekken van een goedgekeurde verklaring van externe accountants nu deze mogelijkheid er niet is zonder dat hieraan een risico op omvangrijke schadeclaims aan verbonden is? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer komt die er en hoe zal die eruit zien?

5

Waarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Justitie niet geïnformeerd en of ingeschakeld toen er eind 2003 en begin 2004 geluiden over mogelijke misstanden klonken? Hoe beoordeelt de minister van Justitie deze actie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dit mede in het licht van het feit dat Justitie een strafrechtelijk onderzoek heeft uitgevoerd naar aanleiding van een rechtshulpverzoek uit Brazilië en het feit dat de staatssecretaris wél de heer De Vlieger heeft geïnformeerd? Welke stappen heeft u binnen het Kabinet genomen om dit soort gebeurtenissen in de toekomst te voorkomen?

6

Zijn of waren er (voormalig) ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in dienst of in dienst getreden van Air Holland, Exel Aviation Groep of daarmee verwante bedrijven? Waren deze personen als

ambtenaar betrokken bij of op de hoogte van de geruchten rond de misstanden bij Air Holland? Hebben zij gebruik gemaakt van informatie over mogelijke misstanden die zij in hun functie als ambtenaar hebben opgedaan?

7

Welke regels zijn er voor ambtenaren bij uitdiensttreding bij de overheid en vrijwel gelijktijdige indiensttreding bij een organisatie met wie de ambtenaar nauw samengewerkt heeft? Zijn deze regels in dit geval nageleefd?

8

Is het waar dat de ambtenaar die belast was met het afgeven van de vergunning, tegelijkertijd in dienst was van Air Holland als gezagvoerder? Komt een dergelijke belangenverstrengeling vaker voor? Hoe beoordeelt u een dergelijke vermenging van taken in het licht van de bevordering van de integriteit van het openbaar bestuur?

<sup>1</sup> Antwoorden 1, 2, 3 en 6 op vragen van Aanhangsel Handelingen nr. 805, vergaderjaar 2004-2005.

<sup>2</sup> NRC-Handelsblad, 1 december 2004.

<sup>3</sup> Antwoord 2 op vragen van Aanhangsel Handelingen nr. 919, vergaderjaar 2004-2005.

<sup>4</sup> NRC-Handelsblad, 1 december 2004.

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

## 1492

Vragen van het lid **Griffith** (VVD) aan de minister van Justitie en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *Air Holland*. (Ingezonden 23 februari 2005)

1

Hoe verklaart u dat u pas eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, geruchten bereikten die ook betrekking hadden op de herkomst van gelden uit drugsinkomsten, terwijl u al op 29 oktober 2001 uit een rechtshulpverzoek uit Brazilië duidelijk was geworden dat Air Holland mogelijk betrokken was bij het witwastraject?<sup>1</sup>

2

Op welke momenten zijn op het ministerie van Verkeer en Waterstaat interne memo's verschenen over mogelijke misstanden bij Air Holland? Wat is met elk van die memo's gebeurd en tot welke actie hebben zij aanleiding gegeven?<sup>2</sup>

3

Was Air Holland onderwerp van onderzoek in het Nederlandse strafrechtelijk onderzoek dat is gestart na aanleiding van het Braziliaanse rechtshulpverzoek? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke consequenties heeft dit strafrechtelijk onderzoek gehad voor de vergunningverlening en -verlenging aan Air Holland?

4

Bent u van mening dat er een mogelijkheid moet komen voor het verstrekken van een goedgekeurde verklaring van externe accountants nu deze mogelijkheid er niet is zonder dat hieraan een risico op omvangrijke schadeclaims aan verbonden is? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer komt die er en hoe zal die eruit zien?<sup>3</sup>

5

Waarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Justitie niet geïnformeerd en of ingeschakeld toen er eind 2003 en begin 2004 geluiden over mogelijke misstanden klonken? Hoe beoordeelt de minister van Justitie deze actie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dit mede in het licht van het feit dat Justitie een strafrechtelijk onderzoek heeft uitgevoerd naar aanleiding van een rechtshulpverzoek uit Brazilië en het feit dat de staatssecretaris wél de heer De Vlioger heeft geïnformeerd? Welke stappen heeft u binnen het Kabinet genomen om dit soort gebeurtenissen in de toekomst te voorkomen?

6

Zijn of waren er (voormalig) ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in dienst of in dienst getreden van Air Holland, Exel Aviation Groep of daarmee verwante bedrijven? Waren deze personen als ambtenaar betrokken bij of op de

hoogte van de geruchten rond de misstanden bij Air Holland? Hebben zij gebruik gemaakt van informatie over mogelijke misstanden die zij in hun functie als ambtenaar hebben opgedaan?

7

Welke regels zijn er voor ambtenaren bij uitdiensttreding bij de overheid en vrijwel gelijktijdige indiensttreding bij een organisatie met wie de ambtenaar nauw samengewerkt heeft? Zijn deze regels in dit geval nageleefd?

8

Is het waar dat de ambtenaar die belast was met het afgeven van de vergunning, tegelijkertijd in dienst was van Air Holland als gezagvoerder? Komt een dergelijke belangenverstrengeling vaker voor? Hoe beoordeelt u een dergelijke vermenging van taken in het licht van de bevordering van de integriteit van het openbaar bestuur?<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Antwoorden 1, 2, 3 en 6 op vragen van Aanhangsel Handelingen nr. 805, vergaderjaar 2004-2005.

<sup>2</sup> NRC-Handelsblad, 1 december 2004.

<sup>3</sup> Antwoord 2 op vragen van Aanhangsel Handelingen nr. 919, vergaderjaar 2004-2005.

<sup>4</sup> NRC-Handelsblad, 1 december 2004.

## Antwoord

Antwoord van minister **Donner** (Justitie), mede namens de staatssecretaris van Verkeer en

Waterstaat. (Ontvangen 26 april 2005), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 1219, vergaderjaar 2004-2005

1 en 3

Zoals aangegeven in de antwoorden op uw vragen van 3 december 2004 (Aanhangsel Handelingen nr. 805, vergaderjaar 2004-2005), deden op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geruchten de ronde over de mogelijke dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland en zijn deze geruchten niet bevestigd door het onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de toetsing en handhaving van de vergunningverlening. Er was dan ook geen aanleiding om contact op te nemen met het ministerie van Justitie.

Los daarvan is op 29 oktober 2001 een verzoek om rechtshulp gedaan aan de Nederlandse justitiële autoriteiten. Dit verzoek was afkomstig van de Britse autoriteiten. Bij de beantwoording van uw vragen van 3 december 2004 is abusievelijk vermeld dat dit rechtshulpverzoek uit Brazilië kwam. Het rechtshulpverzoek kwam voort uit een Brits onderzoek naar het witwassen van grote geldbedragen. Tijdens dit onderzoek rees het vermoeden dat Air Holland een mogelijke schakel was in een witwastraject. Door de Nederlandse justitiële autoriteiten is allereerst aan dit rechtshulpverzoek uitvoering gegeven.

Vervolgens is er op 1 september 2002 door het KLPD een zelfstandig strafrechtelijk onderzoek aangevangen, eveneens naar het witwassen van geld. Dit onderzoek wordt thans ook wel aangeduid als het «Air Holland-onderzoek». Als grondslag van dit onderzoek hebben mede gediend de resultaten van het Britse onderzoek en het in dat kader verrichte rechtshulpverzoek waaraan door de Nederlandse autoriteiten uitvoering is gegeven. Gelet op het vertrouwelijke karakter van opsporingsonderzoeken, zal informatie uit dergelijke onderzoeken alleen worden gedeeld met anderen, indien dat noodzakelijk is, de belangen van opsporing en vervolging daaraan niet in de weg staan en er bovendien voldoende duidelijkheid is over de juistheid van de betreffende informatie. Dat geldt ook voor het onderhavige onderzoek.

In dit onderzoek ontstond de aanleiding voor de justitiële autoriteiten om contact met derden op te nemen na de eerste aanhoudingen op 26 oktober 2004. Er is toen contact geweest tussen het onderzoeksteam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van een eventuele vergunningverlening of -verlenging aan Air Holland, was - gezien het faillissement - op dat moment al geen sprake meer. De Braziliaanse autoriteiten hebben in het onderzoek naar het witwassen van gelden geen rol gespeeld en daartoe ook geen rechtshulp verzocht. Met de Braziliaanse autoriteiten werd eerst veel later contact gelegd in het onderzoek naar mogelijke overtredingen van de Opiumwet.

2

De mondelinge informatie die het ministerie ontving over verhalen in de markt over een mogelijke dubieuze herkomst van gelden, is behoudens één interne mail niet in interne memo's of andere geschriften weergegeven. Het betreft een mailbericht van een medewerker van het Directoraat-Generaal Luchtvaart van 9 februari 2004 aan zijn leidinggevenden. Dit bericht had betrekking op het verzoek van Holland Exel om routevergunningen te verkrijgen. In dit mailbericht is gerefereerd aan «verhalen over fiscale schulden bij Air Holland». Naar aanleiding van dit bericht is bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag aandacht besteed aan de boekhouding en aan andere bedrijfsgegevens waaruit misstanden zouden kunnen blijken. Zodanige gegevens zijn evenwel niet gevonden.

4

Zoals ik reeds bij de beantwoording op vragen van de leden Verdaas en Wolfsen (PvdA) heb aangegeven (Aanhangsel Handelingen nr. 919, vergaderjaar 2004-2005) zal ik naar aanleiding van de huidige ervaringen laten onderzoeken of de bevoegdheden ten aanzien van de afgifte en verlenging van de economische vergunning (exploitatievergunning) moeten worden aangescherpt. Allereerst zal een analyse worden gemaakt van de mogelijkheden. Op basis van deze analyse zal ik de Kamer nader informeren. De

mogelijkheid van het standaard gebruik maken van een goedgekeurde verklaring van externe accountants zal hierbij worden betrokken. Er is reeds een aanvang gemaakt met het onderzoek.

5

De informatie en beschikbare gegevens die het ministerie van Verkeer en Waterstaat, ook bij toetsing en handhaving van de vergunningen van Air Holland had, waren niet zodanig dat er aanleiding was om te veronderstellen dat er inderdaad sprake was van een onrechtmatige herkomst van financiën en gaven dus ook geen aanleiding om het ministerie van Justitie in te lichten. Het feit dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mij niet heeft ingeschakeld vind ik begrijpelijk. In de eerste plaats omdat het om geruchten ging. In de tweede plaats omdat de staatssecretaris niet op de hoogte was en kon zijn van het strafrechtelijk onderzoek dat is uitgevoerd naar aanleiding van het rechtshulpverzoek. Over strafrechtelijke onderzoeken doet het Openbaar Ministerie immers in beginsel geen mededelingen. De informatie die de staatssecretaris aan de heer de Vlieger heeft gegeven vind ik niet opmerkelijk. Zoals ik u aangaf in mijn antwoord op uw eerdere vragen heeft de staatssecretaris in een kennismakingsgesprek met de heer de Vlieger naar aanleiding van de vergunningen aan Holland Exel, gewezen op het belang van een financieel gezonde situatie bij zijn nieuwe luchtvervoersonderneming.

6

Er zijn voormalige ambtenaren in dienst getreden bij Air Holland, Exel Aviation Groep of daarmee verwante bedrijven. Na het ophouden van een dienstverband bij de Rijksoverheid staat het een ambtenaar vrij om een dienstverband of enige andere verplichting, bijvoorbeeld als consultant, aan te gaan in het bedrijfsleven. Het ARAR, noch enige andere wettelijke bepaling verzet zich hiertegen.

Er zijn geen ambtenaren in functie in dienst getreden bij Air Holland c.s. Met betrekking tot de relatie van ambtenaren, in casu inspecteur vliegers, en activiteiten welke zij verrichten ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen verwijs ik u

naar de beantwoording van kamervragen van het kamerlid Gerkens (SP) dd. 5 april 2004 (Aanhangsel Handelingen nr. 1270, vergaderjaar 2003-2004). Deze personen waren niet betrokken bij of op de hoogte van de geruchten rond misstanden bij Air Holland, anders dan uit de pers.

bijhouden nooit, dus ook niet als plaatsvervanger, betrokken kunnen zijn bij de beoordeling van aanvragen van luchtvaartmaatschappijen bij wie zij de benodigde vliegers maken. Een vermenging van taken en daarmee een mogelijke schending van de integriteit van het openbaar bestuur is dan ook niet aan de orde.

7

Er zijn geen regels voor ambtenaren bij uitdiensttreding bij de overheid en vrijwel gelijktijdige indiensttreding bij een organisatie met wie de ambtenaar nauw samengewerkt heeft. Het ARAR, noch enige andere wettelijke bepaling verzet zich hiertegen.

8

De ambtenaar die belast was met het afgeven van de vergunning was niet tegelijkertijd in dienst van Air Holland als gezagvoerder.

In het najaar 2002 heeft een inspecteur vlieger, die zijn vliegvaardigheid bij Air Holland bijhield, bij afwezigheid van het hoofd Unit Operaties en Vervoer, als plaatsvervanger van dit hoofd een besluit ten aanzien van de vliegoperatie van Air Holland ondertekend. Dit betrof het opnemen van een toestel in de vloot van Air Holland BV. Dit besluit had geen relatie met de instandhouding of continuering van de vergunning van Air Holland BV.

Vlieginspecteurs die beoordelen/adviseren of brevet- en vergunninghouders aan de vereiste normen voldoen, dienen daartoe over de internationaal vastgestelde vereisten te beschikken. Om het vereiste niveau te behouden dienen inspecteur vliegers regelmatig zelf een vliegtuig te besturen. Dit is vastgelegd in de voorschriften van de ICAO, de International Civil Aviation Organisation, en is onderling afgesproken door de Europese lidstaten binnen de JAA, de Joint Aviation Authorities.

Een aantal Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de gelegenheid deze inspecteur vliegers de benodigde vliegers te maken. Tussen deze

luchtvaartmaatschappijen en de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn daartoe contracten gesloten. Binnen de Inspectie is inmiddels een dusdanige scheiding gecreëerd dat inspecteurs die hun vliegers moeten

**Nota**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Transport en Luchtvaart

23

Aan  
De Staatssecretaris

**ter instemming**

via SG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

12 april 2005

2

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGTL/05.U004222

Onderwerp

Beantwoording kamervragen van kamerlid Griffith (VVD) over Air Holland.

Bijgaand treft u de concept antwoorden (bijlage 1 ) aan op de kamervragen van kamerlid Griffith (VVD) over Air Holland. De vragen sluiten aan op de eerdere vragen die mevrouw Griffith op 3 december 2004 stelde over de handelwijze van de overheid bij de vergunningverlening van Air Holland.

De beantwoording op de nieuwe vragen heeft enige tijd op zich laten wachten, als gevolg van vertraging alhier. Het ministerie van Justitie heeft een uitstelbrief naar de Kamer gezonden.

De antwoorden op de vragen zijn ambtelijk met de opstellers van het ministerie van Justitie, dat eerst verantwoordelijk is voor de beantwoording, afgestemd. Ik verzoek u aan te geven, middels parafering of bevestiging door DBS, of u met deze antwoorden kunt instemmen. De eerdere vragen (en de beantwoording daarop) van mevrouw Griffith van 3 december 2004 zijn eveneens ter informatie bijgevoegd (bijlage 2).

DE DIRECTEUR-GENERAAL TRANSPORT EN LUCHTVAART,

*blm*

Luchtvaart  
Programma Marktordening  
Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Telefoon 070-351 6229  
Fax 070-351 6213  
E-mail [dgtl@minvenw.nl](mailto:dgtl@minvenw.nl)



Postadres: Postbus 20301, 2500 EH Den Haag

Bezoekadres

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Schedeldoekshaven 100

2511 EX Den Haag

Telefoon (070) 3 70 79 11

Fax (070) 3 70 79 00

www.justitie.nl

Onderdeel	DOB
Datum	31 maart 2005
Ons kenmerk	5343997/505
Onderwerp	Antwoord op kamervragen inzake Air Holland

Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.

Hierbij doe ik u, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de antwoorden toekomen op de door het lid Griffith (WD) op 23 februari jl. gestelde vragen over het gebruik van drugsgelden voor het instandhouden van Air Holland.

De Minister van Justitie,



**Antwoorden van de minister van Justitie, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, op de vragen van het lid Griffith (WD) over het gebruik van drugsgelden voor het instandhouden van Air Holland (ingezonden 23 februari 2005).**

**Vraag 1.**

**Hoe verklaart u dat u pas eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, geruchten bereikten die ook betrekking hadden op de herkomst van gelden uit drugsinkomsten, terwijl u al op 29 oktober 2001 uit een rechtshulpverzoek uit Brazilië duidelijk was geworden dat Air Holland mogelijk betrokken was bij het witwastraject?**

**Vraag 3.**

**Was Air Holland onderwerp van onderzoek in het Nederlandse strafrechtelijk onderzoek dat is gestart naar aanleiding van het Braziliaanse rechtshulpverzoek? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke consequenties heeft dit strafrechtelijk onderzoek gehad voor de vergunningverlening en -verlenging aan Air Holland?**

**Antwoord 1 en 3.**

Zoals aangegeven in de antwoorden op uw vragen van 3 december 2004, deden op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geruchten de ronde over de mogelijke dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland en zijn deze geruchten niet bevestigd door het onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de toetsing en handhaving van de vergunningverlening. Er was dan ook geen aanleiding om het ministerie van Justitie in te schakelen.

Los daarvan is op 29 oktober 2001 een verzoek om rechtshulp gedaan aan de Nederlandse justitiële autoriteiten. Dit verzoek was afkomstig van de Britse autoriteiten. Bij de beantwoording van uw vragen van 3 december 2004 is abusievelijk vermeld dat dit rechtshulpverzoek uit Brazilië kwam. Het rechtshulpverzoek kwam voort uit een Brits onderzoek naar het witwassen van grote geldbedragen. Tijdens dit onderzoek rees het vermoeden dat Air Holland een mogelijke schakel was in een witwastraject. Door de Nederlandse justitiële autoriteiten is allereerst aan dit rechtshulpverzoek uitvoering gegeven.

Vervolgens is er op 1 september 2002 door het KLPD een zelfstandig strafrechtelijk onderzoek aangevangen, eveneens naar het witwassen van geld. Dit onderzoek wordt thans ook wel aangeduid als het 'Air Holland-onderzoek'. Als grondslag van dit onderzoek hebben mede gediend de resultaten van het Britse onderzoek en het in dat kader verrichte rechtshulpverzoek waaraan door de Nederlandse autoriteiten uitvoering is gegeven.

Gelet op het vertrouwelijke karakter van opsporingsonderzoeken, zal informatie uit dergelijke onderzoeken alleen worden gedeeld met anderen, indien dat noodzakelijk is, de belangen van opsporing en vervolging daaraan niet in de weg staan en er bovendien voldoende duidelijkheid is over de juistheid van de betreffende informatie. Dat geldt ook voor het onderhavige onderzoek.

In dit onderzoek ontstond de aanleiding voor de justitiële autoriteiten om contact met derden op te nemen na de eerste aanhoudingen op 26 oktober 2004. Er is toen contact geweest tussen het onderzoeksteam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van een eventuele vergunningverlening of -verlenging aan Air Holland, was - gezien het faillissement - op dat moment al geen sprake meer.

De Braziliaanse autoriteiten hebben in het onderzoek naar het witwassen van gelden geen rol gespeeld en daartoe ook geen rechtshulp verzocht. Met de Braziliaanse autoriteiten werd eerst veel later contact gelegd in het onderzoek naar mogelijke overtredingen van de Opiumwet.

**Vraag 2.**

**Op welke momenten zijn op het ministerie van VenW interne Memo's verschenen over mogelijke misstanden bij Air Holland?**

**Wat is met elk van die Memo's gebeurd en tot welke actie hebben zij aanleiding gegeven?**

**Antwoord 2.**

De mondelinge informatie die het ministerie ontving over verhalen in de markt over een mogelijke dubieuze herkomst van gelden, is behoudens één interne mail niet in interne memo's of andere geschriften weergegeven. Het betreft een mailbericht van een medewerker van het Directoraat-Generaal Luchtvaart van 9 februari 2004 aan zijn leidinggevendenden Dit bericht had betrekking op het verzoek van Holland Exel om routevergunningen te verkrijgen. In dit mailbericht is gerefereerd aan 'verhalen over fiscale schulden bij Air Holland'. Naar aanleiding van dit bericht is, mede in aansluiting op een opdracht van de Staatssecretaris aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (over welke vraag in het antwoord op de kamervragen van 3 december 2004 van mevrouw Griffith is bericht), bij de beoordeling van de vergunningsaanvraag aandacht besteed aan de boekhouding en aan andere bedrijfsgegevens waaruit misstanden zouden kunnen blijken. Zodanige gegevens zijn evenwel niet gevonden.

**Vraag 4 .**

**Bent u van mening dat er een mogelijkheid moet komen voor het verstrekken van een goedgekeurde verklaring van externe accountants nu deze mogelijkheid er niet is zonder dat hieraan een risico op omvangrijke schadeclaims aan verbonden is? Zo neen, waarom niet? Zo ja wanneer komt die er en hoe zal die er uitzien?**

**Antwoord 4.**

Zoals ik reeds bij de beantwoording op vragen van de leden Verdaas en Wolfsen (PvdA) heb aangegeven (dd. 15 februari 2005) zal ik naar aanleiding van de huidige ervaringen laten onderzoeken of de bevoegdheden ten aanzien van de afgifte en verlenging van de economische vergunning (exploitatievergunning) moeten worden aangescherpt.

Allereerst zal een analyse worden gemaakt van de mogelijkheden. Op basis van deze analyse zal ik de Kamer nader informeren. De mogelijkheid van het standaard gebruik maken van een

goedgekeurde verklaring van externe accountants zal hierbij worden betrokken. Er is reeds een aanvang gemaakt met het onderzoek.

**Vraag 5:**

**Waarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Justitie niet geïnformeerd en of ingeschakeld toen er eind 2003 en begin 2004 geluiden over mogelijke mistanden klonken? Hoe beoordeelt de minister van Justitie deze actie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, dit mede in het licht van het feit dat Justitie een strafrechtelijk onderzoek heeft uitgevoerd naar aanleiding van een rechtshulpverzoek uit Brazilië en het feit dat de staatssecretaris wél de heer De Vlieger heeft geïnformeerd? Welke stappen heeft u binnen het Kabinet genomen om dit soort gebeurtenissen in de toekomst te voorkomen?**

**Antwoord 5.**

De informatie en beschikbare gegevens die het ministerie van Verkeer en Waterstaat, ook bij toetsing en handhaving van de vergunningen van Air Holland had, waren niet zodanig dat er aanleiding was om te veronderstellen dat er inderdaad sprake was van een onrechtmatige herkomst van financiën en gaven dus ook geen aanleiding om het ministerie van Justitie in te schakelen. Het feit dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat mij niet heeft ingeschakeld vind ik begrijpelijk. In de eerste plaats omdat het om geruchten ging. In de tweede plaats omdat de staatssecretaris niet op de hoogte was en kon zijn van het strafrechtelijk onderzoek dat is uitgevoerd naar aanleiding van het rechtshulpverzoek. Over strafrechtelijke onderzoeken doet het Openbaar Ministerie immers in beginsel geen mededelingen. De informatie die de staatssecretaris aan de heer de Vlieger heeft gegeven vind ik niet opmerkelijk. Zoals ik u aangaf in mijn antwoord op uw eerdere vragen heeft de staatssecretaris in een kennismakingsgesprek met de heer de Vlieger naar aanleiding van de vergunningen aan Holland Exel, gewezen op het belang van een financieel gezonde situatie bij zijn nieuwe luchtvervoersonderneming.

**Vraag 6.**

**Zijn of waren er voormalig ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in dienst of in dienst getreden van Air Holland, Exel Aviation Groep of daarmee verwante bedrijven? Waren deze personen als ambtenaar betrokken bij of op de hoogte van de geruchten rond de misstanden bij Air Holland? Hebben zij gebruik gemaakt van informatie over mogelijke misstanden die zij in hun functie als ambtenaar hebben opgedaan?**

**Antwoord 6**

Er zijn voormalige ambtenaren in dienst getreden bij Air Holland, Exel Aviation Groep of daarmee verwante bedrijven. Na het ophouden van een dienstverband bij de Rijksoverheid staat het een ambtenaar vrij om een dienstverband of enige andere verplichting, bijvoorbeeld als consultant, aan te gaan in het bedrijfsleven. Het ARAR, noch enige andere wettelijke bepaling verzet zich hiertegen. Er zijn geen ambtenaren in functie in dienst getreden bij Air Holland c.s.

Met betrekking tot de relatie van ambtenaren, in casu inspecteur vliegers, en activiteiten welke zij verrichten ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen verwijs ik u naar de beantwoording van kamervragen van het kamerlid Gerkens (SP) dd. 5 april 2004.

Deze personen waren niet betrokken bij of op de hoogte van de geruchten rond misstanden bij Air Holland, anders dan uit de pers.

**Vraag 7.**

**Welke regels zijn er voor ambtenaren bij uitdiensttreding bij de overheid en vrijwel gelijktijdige indiensttreding bij een organisatie met wie de ambtenaar nauw samengewerkt heeft? Zijn deze regels in dit geval nageleefd.**

**Antwoord 7**

Er zijn geen regels voor ambtenaren bij uitdiensttreding bij de overheid en vrijwel gelijktijdige indiensttreding bij een organisatie met wie de ambtenaar nauw samengewerkt heeft. Het ARAR, noch enige andere wettelijke bepaling verzet zich hiertegen.

**Vraag 8.**

**Is het waar, dat de ambtenaar die belast was met het afgeven van de vergunning, tegelijkertijd in dienst was van Air Holland als gezagvoerder?**

**Komt een dergelijke belangenverstrengeling vaker voor?**

**Hoe beoordeelt u een dergelijke vermenging van taken in het licht van de bevordering van de integriteit van het openbaar bestuur?**

**Antwoord 8:**

De ambtenaar die belast was met het afgeven van de vergunning was niet tegelijkertijd in dienst van Air Holland als gezagvoerder.

In het najaar 2002 heeft een inspecteur vlieger, die zijn vliegvaardigheid bij Air Holland bijhield, bij afwezigheid van het hoofd Unit Operaties en Vervoer, als plaatsvervanger van dit hoofd een besluit ten aanzien van de vliegoperatie van Air Holland ondertekend. Dit betrof het opnemen van een toestel in de vloot van Air Holland BV. Dit besluit had geen relatie met de instandhouding of continuering van de vergunning van Air Holland BV.

Vlieginspecteurs die beoordelen/adviseren of brevet- en vergunninghouders aan de vereiste normen voldoen, dienen daartoe over de internationaal vastgestelde vereisten te beschikken. Om het vereiste niveau te behouden dienen inspecteur vliegers regelmatig zelf een vliegtuig te besturen. Dit is vastgelegd in de voorschriften van de ICAO, de International Civil Aviation Organisation, en is onderling afgesproken door de Europese lidstaten binnen de JAA, de Joint Aviation Authorities. Een aantal Nederlandse luchtvaartmaatschappijen stelt de Inspectie Verkeer en Waterstaat in de gelegenheid deze inspecteur vliegers de benodigde vlieguren te maken. Tussen deze luchtvaartmaatschappijen en de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn daartoe contracten gesloten. Binnen de Inspectie is inmiddels een dusdanige scheiding gecreëerd dat inspecteurs die hun vlieguren moeten bijhouden nooit, dus ook niet als plaatsvervanger, betrokken kunnen zijn bij de



WV-  
P.

Bijlage 2 bij nota DGL/04.u02488

**Antwoorden van de ministervan Justitie, mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op de vragen van het lid Griffith (WD) over het gebruik van drugsgelden voor het in stand houden van Air Holland (ingezonden 3 december 2004, nr. 2040504310).**

**Vraag 1.**

**Wanneer was u of waren uw ambtenaren op de hoogte van de misstanden bij Air Holland?**

**Vraag 2.**

**Wanneer is de minister van Justitie op de hoogte gesteld van de informatie die bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bekend was?**

**Vraag 3.**

**Hoe is de informatie over de misstanden bij Air Holland bij u bekend geraakt?**

**Antwoord 1, 2 en 3.**

De misstanden bij Air Holland, zoals deze onlangs naar buiten zijn gekomen, zijn mij niet eerder ter ore gekomen dan het moment waarop deze in de media naar voren zijn gebracht. Noch de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, noch ik, waren in een eerder stadium op de hoogte van de misstanden die in het strafrechtelijk onderzoek aan het licht zijn gekomen. Wel vernam het Ministerie van Verkeer geruchten afkomstig van andere marktpartijen over een mogelijke dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland. Het ging om geruchten die, rond de doorstart van Air Holland in 2000, de ronde deden. Het betrof geruchten over het faillissement van Air Holland en niet over de vermeende herkomst van gelden uit drugsinkomsten. Eind 2003 en begin 2004, voorafgaand en rond de surséance van Air Holland, hadden de geruchten ook betrekking op de herkomst van gelden uit drugsinkomsten. Gelet op het feit dat het ging om mondeling vernomen geruchten heeft de Staatssecretaris de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart (IVW) gevraagd om bij de toetsing en handhaving van de vergunningverlening te letten op gegevens die zouden kunnen duiden op een herkomst van financiën die, zoals gesuggereerd in de vernomen geruchten, uit strafbare handelingen zouden zijn verkregen. De IVW heeft bij de handhaving van de bestaande vergunning van Air Holland en bij de toetsing van de aanvraag eind 2003 voor een vergunning aan de onderneming Air Holland-2-, geen gegevens gevonden die zouden duiden op een, zoals hierboven aangegeven onrechtmatig verkregen, herkomst van financiën.

**Vraag 4.**

**Werden bij de vluchten van Air Holland 100% controles uitgevoerd? Zo neen, waarom niet?**

**Antwoord 4.**

Ja, alle vluchten van Air Holland vielen binnen de 100% controles.

**Vraag 5.**

**Hoeveel passagiers van Air Holland zijn aangehouden en hoeveel drugs zijn op vluchten van Air Holland in beslag genomen? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de aanhoudingen en inbeslagnames bij vluchten van andere maatschappijen?**



#### **Antwoord 5.**

In de periode van 12 december 2003 tot en met 21 februari 2004 zijn 41 vluchten van Air Holland gecontroleerd. Daarbij werden 78 koeriers aangehouden, die in totaal bijna 100 kilo cocaïne bij zich droegen. Gemiddeld komt dit neer op bijna 2 koeriers per vlucht en gemiddeld 2,5 kilo cocaïne per vlucht.

Op de overige vluchten die vielen binnen de 100% controle zaten gemiddeld bijna 3 koeriers per vlucht en werd 2,7 kilo cocaïne per vlucht aangetroffen.

#### **Vraag 6.**

**Wanneer was het eerste moment dat er een vermoeden ontstond dat er misstanden waren bij Air Holland en welke acties zijn daarop getroffen? Welke rol heeft de Braziliaanse politie daarbij gespeeld? Welke maatregelen zijn getroffen richting Air Holland bij het bekend worden van de misstanden bij de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat? Welke bij het bekend worden van de misstanden bij de minister van Justitie? Welke op dit moment? Welke consequenties heeft het bekend worden van de misstanden gehad voor de landingsrechten van Air Holland?**

#### **Antwoord 6.**

Op 29 oktober 2001 is een rechtshulpverzoek uit Brazilië binnengekomen gericht aan de Nederlandse autoriteiten dat voortkwam uit een onderzoek naar het witwassen van grote geldbedragen. Aan dit rechtshulpverzoek is uitvoering gegeven. Uit dit onderzoek bleek dat Air Holland mogelijk een schakel was in dit witwastraject. Op 1 september 2002 is een (Nederlands) strafrechtelijk onderzoek aangevangen.

De Braziliaanse autoriteiten hebben in het onderzoek naar het witwassen van gelden geen rol gespeeld. Met de Braziliaanse autoriteiten is enkel contact gelegd in het onderzoek naar mogelijke overtredingen van de Opiumwet.

Het eerste moment van het bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend zijn van verhalen over mogelijke onregelmatigheden in de bedrijfsvoering was ten tijde van de doorstart van Air Holland in 2000. Zoals gezegd betrof het hier om geruchten omtrent het faillissement van Air Holland en niet over de herkomst van gelden uit drugsinkomsten. In de daarop volgende beoordeling van het verlenen en verlengen van de vergunningen, in het bijzonder de exploitatievergunning, is bezien of de voor die vergunning op te vragen gegevens aanwijzingen opleverden die aanleiding gaven voor het nemen van nadere stappen richting de fiscale cq justitiële autoriteiten. Dat bleek niet het geval te zijn.

Het tweede moment van het bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bekend worden van geluiden over mogelijke misstanden was voorafgaand en rond de surséance van Air Holland in 2004. Bij het beoordelen van de - in het kader van de vergunningen aan Air Holland relevante -stukken en brieven, noch anderszins zijn, zoals hiervoor ook in het antwoord op de vragen 1 t/m 3 is aangegeven, geen gegevens verkregen die een grondslag hadden gegeven voor het nemen van verdere stappen.

Voorts waren er ook geen argumenten om - binnen de bij wet gestelde termen - gevraagde vergunningen te weigeren. Overigens heeft Air Holland in 2004 voor de nieuw voorziene doorstart geen vergunning meer gekregen, vanwege het ontbreken van de voor de vergunning vereiste voorwaarden. Die afwijzing houdt geen verband met de geruchten over mogelijke misstanden.

#### **Vraag 7.**

**Heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, van informatie over misstanden bij Air Holland mededeling gedaan aan de heer De Vlieger? Zo ja, wanneer is de minister van Justitie op de hoogte gesteld van het feit dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat informatie**

over Air Holland heeft verstrekt aan de heer De Vlieger? Uit welke bronnen was de meegedeelde informatie afkomstig?

**Vraag 8.**

**Acht de minister van Justitie het delen van de informatie door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in alle opzichten rechtmatig?**

**Antwoord 7 en 8.**

Ja, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in een kennismakingsgesprek met de heer De Vlieger, nadat de vergunningen aan diens luchtvaartmaatschappij waren verstrekt, mondeling gewezen op de geluiden in de markt over een mogelijk dubieuze herkomst van financiën bij Air Holland en op het belang van een financieel gezonde situatie bij het luchtvervoersbedrijf van de Exel groep, dat een groot aantal van de routes had overgenomen die eerder door Air Holland waren bediend.

De staatssecretaris heeft mij hiervan niet in kennis gesteld, gelet op het feit dat het om geruchten ging. Er waren geen aantoonbare aanwijzingen dat deze informatie juist zou zijn dan wel aanleiding zou dienen te geven tot het nemen van verdere stappen. Het delen van deze informatie met de heer De Vlieger is niet onrechtmatig.

**Vraag 9.**

**Is op de betrokken ministeries informatie over misstanden bij Air Holland bekend die niet bij het landelijk parket bekend is? Wanneer is de informatie die bekend was overgedragen aan het parket?**

**Antwoord 9.**

Er is geen overdracht geweest van informatie door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Justitie aan het Landelijk Parket.



Aan  
Air Holland Leasing III B.V.  
t.a.v. de heer  
Postbus 75116  
1117 ZR SCHIPHOL

24

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

3 februari 2000

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

VI/L 00.310067

Uw kenmerk

HEP/urs/20010012.B

Onderwerp

Exploitatievergunning Air Holland Leasing III B.V.

Geachte heer.

Op grond van het bedrijfsplan van 14 januari 2000 en uw aanvullende gegevens van 21 januari 2000, constateer ik dat u, op één voorwaarde na, voldaan heeft aan de voorwaarden die in de beschikking van 23 december 1999 (kenmerk VI/L 99.311124) zijn vermeld.

Zoals reeds aangegeven in mijn brief van 24 december 1999 (kenmerk VI/L 99. 311125) en door mij gemeld in ons telefonisch onderhoud van 26 januari 2000, is het uitoefenen van luchtvervoer als hoofdbedrijf één van de voorwaarden om in aanmerking te kunnen komen voor een exploitatievergunning ex artikel 16 en 16a van de Luchtvaartwet. Hoewel u heeft aangegeven dat Air Holland Leasing III B.V. van het uitoefenen van luchtvervoer haar hoofdbedrijf gaat vormen, is dit nog niet uit de huidige statutair vastgelegde doelstellingen van Air Holland Leasing III B.V. af te leiden.

In verband met de toewijzing van een exploitatievergunning is het van belang dat de statuten van Air Holland Leasing III B.V. expliciet melden dat het hoofddoel van deze rechtspersoon luchtvervoer is van passagiers, post, bagage en vracht.

U heeft tijdens bovengenoemd telefonisch onderhoud toegezegd de statuten onverwijld te gaan aanpassen. Ik ben bereid om thans aan Air Holland Leasing III B.V. een exploitatievergunning af te geven indien u de statuten wijzigt overeenkomstig hetgeen hiervoor is aangegeven. Als u mij niet binnen vier weken na dagtekening van deze brief een gewaarmerkt kopie van de gewijzigde statuten toezendt, zal dat reden zijn de exploitatievergunning in te trekken.





Teneinde de nieuwe start van Air Holland Leasing III B.V. te benadrukken wordt u hierbij een nieuwe exploitatievergunning ex artikel 16 en 16a van de Luchtvaartwet verstrekt. De beschikking van 23 december 1999 met de daarin gegeven voorwaarden is dan ook met het afgeven van deze vergunning ingetrokken. Deze nieuwe vergunning treedt in werking op de datum van dagtekening.

Wellicht ten overvloede wijs ik u erop dat de exploitatievergunning pas is te effectueren nadat u de toestemming heeft gekregen van de Luchtvaartinspectie om de vergunning tot vluchtuitvoering ex artikel 104 van Regeling Toezicht Luchtvaart te gebruiken.

Ten slotte deel ik u mede dat ik over vijf maanden een onderzoek zal doen naar de financiële prestaties van Air Holland Leasing III B.V. om te toetsen of de verwachtingen van uw bedrijfsplan realistisch zijn geweest. Indien uit de toets blijkt dat het bedrijfsplan niet adequaat is gerealiseerd, zal dit eveneens een reden voor mij kunnen zijn de beschikking in te trekken.

Ik wens u een goede vlucht!

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
het hoofd hoofdafdeling Vervoer  
van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst,



25

Datum

3 februari 2000

Nummer

VI/L 00.310066

Onderwerp

BESCHIKKING, houdende verlening van een exploitatievergunning aan Air Holland Leasing III B.V.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Overwegende dat Air Holland Leasing III B.V. heeft voldaan aan de voorwaarden die gesteld zijn in de beschikking van 23 december 1999 met kenmerk VI/L 99.311124;

Gelet op artikel 16 en 16a van de Luchtvaartwet en Verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen;

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2408/92 van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes;

BESLUIT:

Artikel 1

Aan Air Holland Leasing III B.V. (hierna te noemen de vergunninghouder) statutair gevestigd te Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, wordt een exploitatievergunning verleend overeenkomstig het bepaalde in de volgende artikelen.

Artikel 2

1. De door de vergunninghouder te gebruiken luchtvaartuigen dienen ingeschreven te zijn in het Nederlandse luchtvaartuigregister.
2. De vergunninghouder moet een of meer luchtvaartuigen te zijner beschikking hebben krachtens geldige titel.

Artikel 3

De vergunninghouder dient adequaat verzekerd te zijn:

- a. tegen de aansprakelijkheid met betrekking tot de vervoerde passagiers, bagage, vracht en post overeenkomstig hetgeen bij en krachtens verdrag daarover is bepaald;
- b. tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt bij derden op het aardoppervlak.



Artikel 4

De geldigheid van deze exploitatievergunning is te allen tijde afhankelijk van een geldige vergunning ex artikel 104 van de Regeling Toezicht Luchtvaart.

Artikel 5

De beschikking van 23 december 1999 aan Air Holland Leasing III B.V. met kenmerk VI/L 99.311124, is hierbij ingetrokken.

Artikel 6

Van deze beschikking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant en in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen. De beschikking treedt in werking op de datum van dagtekening.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
het hoofd van de Hoofdafdeling Vervoer  
van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst,

Indien u het niet eens bent met deze beslissing kunt u hiertegen, o.g.v. het bepaalde in art 6.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht -binnen zes weken na de datum waarop deze beschikking is verzonden- schriftelijk bezwaar aantekenen.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

- a) de naam en het adres van de indiener,
- b) de dagtekening;
- c) een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d) de gronden van bezwaar.

Het bezwaarschrift dient u te richten aan de afdeling Juridische en Bestuurlijke Zaken van de Rijksluchtvaartdienst, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag.



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

13 januari 1995

Nummer

DGRLD/ JBZ/L95.000402

Onderwerp

BESCHIKKING, houdende verlening van een exploitatievergunning aan Air Holland Charter B.V.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Gelezen het verzoek van Air Holland Charter B.V. van 25 november 1994.

Gelet op artikel 16a van de Luchtvaartwet en op artikel 5, zevende lid, onder a van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen;

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2408/92 van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes;

BESLUIT:

Algemeen

Artikel 1

Aan Air Holland Charter B.V. wordt een exploitatievergunning verleend overeenkomstig het bepaalde in de volgende artikelen.

Vliegtuigen

Artikel 2

1. De te gebruiken vliegtuigen dienen ingeschreven te zijn in het Nederlandse luchtvaartuigregister.
2. De vergunninghouder moet een of meer luchtvaartuigen te zijner beschikking hebben krachtens geldige titel.



### Verzekering

#### Artikel 3

De vergunninghouder is verplicht verzekerd te zijn:

- a. tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers en goederen ten belope van de bij verdrag vastgestelde limieten en;
- b. tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden op het aardoppervlak.

### Geldigheid

#### Artikel 4

Degeldigheid van deze exploitatievergunning is te allen tijde afhankelijk van een geldige vergunning krachtens artikel 104 van de Regeling Toezicht Luchtvaart.

### Bezwaar

#### Artikel 5

Binnen 6 weken ingaand op de dag na de datum van bekendmaking van het bovenstaande besluit (kunt/kunnen) (U/belanghebbenden) daartegen een bezwaarschrift indienen bij de Rijksluchtvaartdienst, Juridische en Bestuurlijke Zaken, Postbus 90771, 2509 LT Den Haag

### Publicatie en inwerkingtreding

#### Artikel 6

Van deze beschikking wordt mededeling gedaan in de Staatscourant en in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen. Deze vergunning treedt in werking twee dagen na plaatsing in de Staatscourant en werkt terug tot en met 1 januari 1995.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens de Minister,  
Het Hoofd Juridische en Bestuurlijke Zaken



## Nota

Directeur Hoofdinspecteur Divisie Luchtvaart  
De heer

Datum  
18 maart 2004

Contactpersoon

27

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Schorsing AOC van Air Holland 1 B.V.

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk  
DL/O&V/04.555519

Geachte heer

Doel van deze Nota:

Naar aanleiding van recente ontwikkelingen u te informeren omtrent mijn voorstel de AOC (vergunning tot vluchtuitvoering) van Air Holland 1 B.V. te schorsen.

Achtergrond:

De Divisie Luchtvaart verstrekt luchtvaartmaatschappijen vergunningen voor het vervoeren van personen en goederen tegen betaling daar het op grond van de vigerende luchtvaartwetgeving verboden is dergelijk vervoer zonder vergunning aan te bieden.

De vergunningen waar het om gaat zijn:

- De exploitatievergunning, betreffende financiële en economische aspecten op grond van artikel 16 van de Luchtvaartwet en EG-verordening 2407/92
- De Vergunning tot vluchtuitvoering (AOC) betreffende de operationele en veiligheidsaspecten op grond van artikel 104 van de Regeling Toezicht Luchtvaart

Historie AOC:

Reeds sinds de hernieuwde afgifte in 2000 van de AOC aan het huidige Air Holland I B.V. (toen Air Holland Leasing III B.V.) na het faillissement van het oude Air Holland, is de beoordeling van de vergunning tot vluchtuitvoering een onderwerp van zorg geweest.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 76  
Fax 023-5663013  
E-mail [eric.hendrikse@ivw.nl](mailto:eric.hendrikse@ivw.nl)



Nadat IVW in 2000 een aantal zaken heeft geconstateerd werd er in eerste instantie de AOC voor 3 maanden afgegeven en daarna voor 6 maanden verlengd.

In maart 2001 werd de AOC wederom voor 6 maanden verlengd. Er was nog niet genoeg inzicht in de organisatie van Air Holland te krijgen door de frequente wisselingen van postholders en accountable managers.

In september 2001 werd geconstateerd dat er ernstige tekortkomingen waren op het gebied van invulling van verantwoordelijkheden door de Accountable Manager. Verder werden er tekortkomingen geconstateerd op het gebied van WRR registratie en bij het monitoren van trainingdues van cabine en cockpitpersoneel. Op grond van toezeggingen door Air Holland werd de AOC voor 6 maanden verlengd.

In maart 2002 werd geconstateerd dat de toezeggingen niet waren nagekomen. Uiteindelijk was de Accountable manager niet meer acceptabel voor IVW en werd deze vervangen. De AOC werd voor 3 maanden verlengd.

De nieuwe Accountable Manager leek voortvarend te werk te gaan en loste in korte tijd zaken op. Alles leek goed te gaan draaien en de AOC wordt uiteindelijk in juni 2002 voor een jaar verlengd. Gedurende dit jaar stapte ook deze Accountable Manager weer op na een verschil van mening met de directie.

Per juni 2003 werd geconstateerd dat wederom dezelfde bevindingen op het gebied van verantwoordelijkheden Accountable Manager, Training van Cockpitpersoneel etc. bleven terugkomen. Vliegers bleken illegaal te vliegen met medeweten management.

In overleg met het hoofd van de Unit Operaties en Vervoer van de Divisie Luchtvaart vond een gesprek plaats met het management van Air Holland. Air Holland diende een plan van aanpak in om de geconstateerde gebreken op te lossen. Uiteindelijk was er eind juni voldoende vertrouwen om de AOC voor een periode van drie maanden te verlengen (dus tot 1 oktober 2003). In deze periode zou beoordeeld worden of het gehele plan van aanpak was afgewerkt en of de genomen maatregelen afdoende waren.

Per 1 oktober 2003 wees een audit uit dat de tekortkomingen structureel waren opgelost en voor meer duidelijkheid binnen het bedrijf zorgden. De resultaten gaven voldoende vertrouwen om een advies uit te brengen de AOC te verlengen voor een periode van 9 maanden tot 1 juli 2004.

De vraag, waarom gedurende de periode 2000-2003 toch steeds weer de AOC werd verlengd is valide. De redenen achter de diverse, korte tot zeer korte verlengingstermijnen is dat er na iedere constatering van gebreken binnen Air Holland personele wisselingen in het management plaatsvonden (al dan niet door de Divisie Luchtvaart geïnitieerd) en de nieuwe organisatie steeds weer een positief verwachtingspatroon genereerde. Op basis van geconstateerde initiële verbeteringen ontstond daarom steeds voldoende vertrouwen bij de Divisie Luchtvaart om de AOC beperkt te verlengen. Dit langzame maar gestage verbeteringstraject resulteerde uiteindelijk (zoals voornoemd) in oktober 2003 in een gezonde Air Holland organisatie die een langere AOC verlenging zondermeer verdiende.



#### Historie Exploitatievergunning:

Air Holland Charter B.V. is in 1991 gestart vanuit een faillissement en op 25 januari 2000 zelf failliet verklaart. In 2000 heeft een doorstart plaatsgevonden als Air Holland Leasing III. Dit als onderdeel van Dorbeco B.V. te Amersfoort met als investeerders Dormael en Van der Valk.

In de tweede helft van 2002 bereikte de Divisie Luchtvaart een aantal berichten inzake de financiële situatie van Air Holland I B.V. Hierop is vanuit het toezicht binnen het kader van de EEG Verordening 2407/92 actie ondernomen naar Air Holland. In september 2002 heeft Eurocontrol het faillissement van Air Holland Leasing III aangevraagd wegens een schuld van 1,7 miljoen euro. Na een afbetaalregeling te hebben afgesproken wordt de aanvraag teruggetrokken.

In januari 2003 is verscherpt toezicht ingesteld en zijn aanvullende vragen gesteld aan Air Holland I. Om een goed beeld te krijgen van de financiële situatie is gedurende een aantal maanden de in- en uitstroom van financiën gecontroleerd, dit is gebeurd naar aanleiding van maandelijks opgevraagde exploitatiegegevens. In juni is mede op basis van een beperkte AOC de exploitatievergunning onder voorwaarden voor een korte periode afgegeven. Een van de voorwaarden was de maandelijks rapportage m.b.t. de financiële exploitatie. In deze periode werd wederom het faillissement van Air Holland aangevraagd, te weten in het voorjaar en in de zomer van 2003 en in het najaar van 2003. Telkens werden de faillissementsaanvragen weer aangehouden dan wel ingetrokken.

Op 9 september 2003 is de tenaamstelling van Air Holland Leasing III gewijzigd in Air Holland I B.V. met als handelsnaam Dutch Colors. Naar aanleiding van de maandelijks rapportages is medio oktober 2003 vast komen te staan, dat een redelijk positieve cashflow en uitzicht op een tweetal goede contracten (TUI en Thomas Cook), verscherpte toezicht naar normaal toezicht binnen het kader van de Verordening terug gebracht kon worden. Dit is uiteindelijk geëffectueerd.

De divisie Luchtvaart heeft in 1 december 2003 een aanvraag ontvangen voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V. Het verzoek voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V. is 5 december 2003 door divisie Luchtvaart afgewezen waarbij is aangegeven dat de aanvraag wordt beschouwd als aanvraag van een nieuwe vergunning voor Air Holland 2 B.V.

Op 11 december 2003 meldt de IMCA groep dat zij de contracten van TUI en Thomas Cook heeft overgenomen van Air Holland I. IMCA vraagt voor ATR leasing V BV een vergunning aan met als handelsnaam HollandExel. Men verkiest dit in plaats van het oprichten van een aparte "767 divisie" binnen de bestaande luchtvaartmaatschappij KLM Exel. Op 9 januari 2004 blijkt dat HollandExel nagenoeg het hele personeel van Air Holland heeft overgenomen. Ook de leasecontracten met SAS neemt HollandExel over. Op 30 januari 2004 wordt een exploitatievergunning en AOC afgegeven aan HollandExel. Gelijktijdig wordt Air Holland 2 BV medegedeeld dat de afgifte van een economische vergunning en een AOC voor Air Holland 2 BV wordt aangehouden. Op 1 februari wordt schriftelijk aan Air Holland Group bevestigd welke informatie benodigd is om een besluit te kunnen nemen over de exploitatievergunning voor Air Holland 2. Over een dreigend faillissement wordt door Air Holland I niet gesproken.

Op 10 februari 2004 verleent de rechtbank te Haarlem voorlopig surséance van betaling aan Air Holland I BV met benoeming van *w. ...., n en ; . . . . .* tot bewindvoerders. De crediteurenvergadering wordt bepaald op dinsdag 6 april 2004. De financiële problemen van Air





Holland culmineerden op de dag van de uitspraak van de voorlopige surséance in chaotische taferelen op Schiphol. Het grote aanbod van passagiers en het tekort aan vliegcapaciteit waren de oorzaak van de problemen. Air Holland had eveneens te maken gekregen met een grote toestroom van passagiers via Dutch Caribbean Airlines (DCA) welke maatschappij op haar beurt weer gedupeerd was door het faillissement van het Belgische Sobelair. Technische problemen en opgelopen oponthoud voorafgaand aan 10 februari 2004 leidden tot enorme wachtlijsten.

De vakantievluchten van Air Holland, die inmiddels waren verkocht aan HollandExel, vonden nog plaats op Air Holland vluchtnummers omdat de routevergunningen naar de diverse bestemmingen nog niet op naam van HollandExel stonden. Daarnaast voerde Air Holland nog op eigen naam de reguliere vluchten - vier maal per week - op de Nederlandse Antillen uit. Deze vluchten gingen tot datum surséance naar Curacao, Aruba en Sint Maarten. Vanuit DGL is een maximale inspanning verricht om routevergunningen te verlenen aan andere luchtvaartmaatschappijen zodat het vervoer doorgang kon vinden.

#### Huidige stand van zaken AOC:

Op 10 februari 2004 wordt voorlopige surséance van betaling uitgesproken. Op basis van het op 5 maart 2004 bij de Divisie Luchtvaart ingediende verslag ex. Artikel 227 van de faillissementswet door de bewindvoerders ontstaat op het AOC gebied bij de Unit Operaties en Vervoer van de Divisie Luchtvaart de twijfel of Air Holland 1 B.V. haar verantwoordelijkheden waaraan ze dient te voldoen ex. JAR-OPS 1 nog kan waarmaken.

Binnen 3 dagen na ontvangst van dit verslag, n.l. op 10 maart 2004, worden de bewindvoerders uitgenodigd voor een hoorzitting om aan te tonen of Air Holland 1 B.V. nog aan de wettelijke vereisten kan voldoen. Deze hoorzitting vindt plaats op 11 maart 2004. Omdat de bewindvoerder niet afdoende kan aantonen of men nog voldoet aan de regelgeving wordt op 12 maart 2004 een verzoek om meer informatie aan Air Holland verzonden met als uiterste inleverdatum 15 maart 2004. Op die dag meldt de bewindvoerder niet aan de deadline te kunnen voldoen, waarna op 16 maart een uitstel van 24 uur wordt verleend. Volgend op het verkrijgen van informatie wordt voor 17 maart 2004 een audit ter verificatie gepland. Op 16 maart om 15:00 UUR laten de bewindvoerders weten niet aan het verzoek tot informatieverstrekking te kunnen (of willen) voldoen en dat de audit geen doorgang kan vinden omdat het verantwoordelijke management niet aanwezig zal zijn.

Tevens blijkt op 16 maart 2004 het laatste vliegtuig wat nog op de AOC van Air Holland wordt vermeld (PH-AHE) door de eigenaren van het toestel te zijn uitgeschreven uit het Nederlandse luchtvaartuigenregister.

Omdat Air Holland niet kan of wil aantonen te voldoen aan de wettelijke vereisten voor het behouden van een vluchtvergunning en ook omdat er geen enkel vliegtuig meer op de AOC vermeld wordt, heb ik besloten de vergunning te schorsen.



Huidige stand van zaken exploitatievergunning:

Pas na uitspraak van de voorlopige surséance op 10 februari 2004 kan de divisie op grond van artikel 12 van de Europese verordening ingrijpen. Zolang de veiligheid niet in het gedrang komt mag een maatschappij op grond van de Europese verordening doorvliegen. 12 februari 2004 is overleg gepleegd met de bewindvoerder van Air Holland I BV i.v.m. de faillissementaanvraag. Teneinde te bepalen of sprake is van realistische vooruitzichten wordt de bewindvoerder verzocht voor 19 februari 2004 aan te geven of hij zicht heeft op een financiële reorganisatie bij Air Holland I BV en op welke termijn hij verwacht deze reorganisatie te kunnen realiseren. In een fax van 19 februari 2004 meldt de bewindvoerder dat hij nog steeds zicht heeft op een financiële reorganisatie, maar nog geen uitsluitsel kan geven. Hij verzoekt de termijn te verlengen tot 25 februari 2004.

Op vrijdag 20 februari 2004 is aan de heer Ingwersen, bewindvoerder van Air Holland 1 B.V., uitstel verleend inzake het verzoek om met een positief financieel reorganisatieplan te komen. Dit uitstel was verleend tot en met woensdag 25 februari 2004. Op deze dag heeft Air Holland 1 B.V. een brief gestuurd in aanvulling op eerdere informatie die de Divisie Luchtvaart reeds had verkregen, waarmee een uiteenzetting wordt gegeven van het overzetten van activa naar ATR Leasing VI B.V die onder de naam Holland Exel handelt. Op basis van de ontvangen informatie en gegeven de verplichting die de Divisie Luchtvaart heeft inzake het verlenen, schorsen of intrekken van de exploitatievergunning is op donderdag 26 februari 2004 een brief gefaxt waarin Air Holland 1 B.V. tot uiterlijk vrijdag 27 februari 2004 de gelegenheid heeft gekregen gedetailleerde informatie te verstekken. De bewindvoerder heeft deels gehoor gegeven aan vorenstaande en een financiële onderbouwing van de huidige situatie gegeven.

Om een schorsing te voorkomen heeft de bewindvoerder tevens op vrijdag 27 februari 2004 een verzoek gedaan voor uitstel tot 6 april 2004 voor het leveren van ontbrekende informatie. Dit verzoek ondersteunt de bewindvoerder met een verklaring om tot 6 april 2004 geen gebruik te zullen maken van de vergunningen welke aan Air Holland 1 B.V. zijn afgegeven. Tevens zal de bewindvoerder voordat hij gebruik maakt van de huidige vergunningen vooraf toestemming vragen aan Divisie Luchtvaart. Onder het gegeven dat Air Holland 1 B.V.\* niet vliegt, kan worden geaccepteerd dat de bewindvoerder in een zekere mate van rust aan de financiële positie van Air Holland 1 B.V. kan werken. Een instemming met het verzoek tot uitstel is 10 maart 2004 verzonden. Voor 8 april 2004 levert de bewindvoerder de gevraagde financiële gegevens. In de brief is aangegeven dat op basis van de informatie die op dat moment ter beschikking staat een besluit zal worden genomen of Air Holland I BV al dan niet de verleende exploitatievergunning kan behouden.

Het nieuwe feit dat Air Holland I BV per 16 maart 2004 geen luchtvaartuigen meer ter beschikking heeft, en hierdoor ook geen geldige Vergunning tot vluchtuitvoering heeft, is op dit moment een reden om de exploitatievergunning op grond van de Europese verordening in te trekken. De wil van Air Holland I BV om de exploitatievergunning te behouden kan nu alleen nog dienen voor het kunnen vasthouden van (route)vergunningen voor derde partijen. Onder hoofdstuk 11 van het 1e verslag ex artikel 227 Faillissementswet, Actuaovereenkomst met HollandExel, geeft de bewindvoerder aan dat Air Holland I BV de routerechten naar de Antillen met de daartoe benodigde slots op zal geven onder voorwaarde dat deze aan HollandExel worden verleend. HollandExel betaalt hiervoor 150.000 euro. Tevens blijkt uit een Nota van DGL aan de staatssecretaris van 16 maart 2004 dat Air Holland I BV bij DGL een nieuwe routevergunning naar Suriname heeft aangevraagd, dit ondanks de toezegging van de bewindvoerder dat Air Holland I BV niet zal vliegen. Laatste aanvraag zal overigens door DGL worden afgewezen omdat het luchtvaartverdrag met Suriname dit niet toelaat.



Zolang Air Holland I BV een exploitatievergunning heeft mag men routevergunningen behouden en/of aanvragen. Met het laten behouden van de exploitatievergunning kan de divisie Luchtvaart later mogelijk worden verweten mee te werken aan het bevoordelen van één partij (HollandExel) boven andere marktpartijen. Hier niet aan meewerken betekent per definitie dat de belangen van de bewindvoerder en de crediteuren mogelijk worden geschaad. De bewindvoerder zal hiervoor de divisie Luchtvaart aansprakelijk proberen te stellen. Ik overweeg nog de mogelijkheid om, in strijd met het eerder verleende uitstel tot op 8 april, de exploitatievergunning van Air Holland I BV te schorsen of in te trekken. Ik hoop aanstaande maandag 22 maart 2004 hierover een besluit te nemen en ik zal u hierna van mijn besluit op de hoogte stellen.

Met vriendelijke groet,

het hoofd Unit Operaties en Vervoer,



# Inspectie Verkeer en Waterstaat Nota

Divisie Luchtvaart

Inspecteur-Generaal  
de heer

28

Datum  
11 maart 2004

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Exploatievergunning en AOC Air Holland I  
B.V.

Lw kenmerk

Ons kenmerk  
DL/OV/04.555440

Beste

De afgelopen dagen is er veel te doen geweest rondom de financiële positie van Air Holland I B.V. (AHL) Ik wil je middels deze nota kort informeren over de genomen stappen en het scenario dat zich de komende weken zal ontfouwen. De stand is tot donderdag 11 maart 2004 opgemaakt.

Op vrijdag 20 februari 2004 is aan de heer Ingwersen, bewindvoerder van AHL, uitstel verleend inzake het verzoek om met een positief financieel reorganisatieplan te komen. Dit uitstel was verleend tot en met woensdag 25 februari 2004. Op deze dag heeft AHL een brief gestuurd in aanvulling op eerdere informatie die de Divisie Luchtvaart reeds had verkregen, waarmee een uiteenzetting wordt gegeven van het overzetten van activa naar ATR Leasing VI B.V die onder de naam Holland Exel handelt. Uit de ons bekende informatie blijkt dat de surséance van betaling van AHL wordt aangehouden. Dit biedt de mogelijkheid voor de bewindvoerder om zonder rekening te houden met de huidige crediteuren (huidige schuld tegen de 30 miljoen euro) een reorganisatie te initiëren of een afwikkeling van schuldeisers te bewerkstelligen. Dit laatste blijkt tevens uit het door AHL uitgegeven persbericht van woensdag 25 februari 2004.

Op basis van de ontvangen informatie en gegeven de verplichting die de Divisie Luchtvaart heeft inzake het verlenen, schorsen of intrekken van de exploitatievergunning is op donderdag 26 februari 2004 om 13.30 uur een brief gefaxt waarin AHL tot uiterlijk vrijdag 27 februari 2004 de gelegenheid heeft gekregen gedetailleerde informatie te verstekken. De bewindvoerder heeft deels gehoor gegeven aan vorenstaande en een financiële onderbouwing van de huidige situatie gegeven. Uit overleg dat inspecteurs van de Divisie Luchtvaart met de bewindvoerder hebben gevoerd kon reeds worden geconcludeerd dat de situatie dusdanig hectisch is, dat de bewindvoerder onvoldoende tijd heeft om een volledig inzicht te kunnen verschaffen. Om een schorsing te voorkomen heeft de bewindvoerder tevens op vrijdag 27 februari 2004 een verzoek gedaan voor uitstel tot 6 april 2004 voor het leveren van ontbrekende informatie.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Fax 023-5663013



Dit verzoek ondersteunt de bewindvoerder met een verklaring om tot 6 april 2004 geen gebruik te zullen maken van de vergunningen welke aan AHL zijn afgegeven. Tevens zal de bewindvoerder voordat hij gebruik maakt van de huidige vergunningen vooraf toestemming vragen aan Divisie Luchtvaart. Onder het gegeven dat AHL niet vliegt, kan worden geaccepteerd dat de bewindvoerder in een zekere mate van rust aan de financiële positie van AHL kan werken. Een instemming met het verzoek tot uitstel is 10 maart 2004 verzonden. Voor 8 april 2004 levert de bewindvoerder de gevraagde gegevens. Op basis van de informatie die op dat moment ter beschikking staat zal een besluit worden genomen of Air Holland I BV al dan niet de verleende exploitatievergunning kan behouden.

Met de toezegging van de bewindvoerder dat AHL niet zal vliegen ontstaat een dilemma. Volgens de wettelijke eisen en de kaders in de Joint Aviation Authorities, de JAR OPS-1, dient een operator een organisatie te hebben in overeenstemming met de scope en omvang van de operatie. Hier bestaat nu geen duidelijkheid over, alsmede over het aanwezig zijn van voldoende financiën voor plegen van onderhoud en uitvoeren van vluchten op het vereiste niveau. Met een geldige vergunning tot vluchtuitvoering (Air Operator's Certificate, AOC) is het AHL toegestaan om vluchten uit te (laten) voeren. Alleen door schorsen van het AOC kan zeker worden gesteld dat AHL niet vliegt. Schorsing kan de bewindvoerder echter beperken in zijn mogelijkheden voor afhandeling van de surséance. Indien de belangen van schuldeisers meewegen worden bovengenoemde kaders verlaten. Gelet op de twijfels of AHL nog aan de eisen van JAR OPS-1 kan voldoen is derhalve besloten de accountable manager en de bewindvoeders van AHL op 10 maart in kennis gesteld van een voornemen tot schorsen van het AOC.

Tijdens een hoorzitting op 11 maart 2004 is kennisgenomen van de zienswijze van AHL. De bewindvoerder benadrukt dat er sprake is van een veilige situatie omdat AHL geen vluchten uitvoert. Hij bestrijdt dat AHL niet voldoet aan JAR OPS-1. De onderneming heeft een positieve boedel, men is financieel, organisatorisch en technisch in staat te opereren maar doet dit niet. De bewindvoerder vraagt de Divisie Luchtvaart de redelijkheid in te zien van het laten behouden van het AOC en verzoekt de vergunning niet te schorsen. De onderneming heeft meer waarde met vergunning. Kennis genomen van deze zienswijze wordt maandag 15 maart geverifieerd of AHL voldoende mensen en middelen heeft, hiertoe wordt een operationele audit uitgevoerd. Op grond van de resultaten zal een besluit worden genomen over het schorsen van het AOC. Het dilemma blijft bestaan dat indien, bij onvoldoende positief resultaat van de audit, binnen de kaders wordt overgegaan tot schorsen er geen gehoor wordt gegeven aan de belangen van de bewindvoerder inzake de crediteuren.

Over nieuwe ontwikkelingen zal ik je nader informeren.

Met vriendelijke groet,

de Directeur-Hoofdspecteur van de divisie Luchtvaart a.i.,



# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

plaatsvervangend Directeur Hoofdinspecteur

Postbus 575  
2130 AN Hoofddorp

29

Datum

29 januari 2004

Ons kenmerk

DGL/04.U00730

Onderwerp

Aanvraag exploitatievergunning Air Holland 2

Postcodesnummer

0000

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

DL/OV/04.555160

Geachte mevrouw

In de brief van de heer .. ; aan de heer van 23 januari waarin || »V haar beoordeling schetst ten behoeve van een besluit op de aanvraag voor exploitatie-vergunning voor Air Holland 2, wordt een advies gevraagd van DGL A!hoe\ -el de verantwoordelijkheid voor beoordeling van de aanvraag voor de exploitatievergunning bij IVW ligt, wil ik u graag vanuit DGL's (luchtvaart)politieke verantwoordelijkheid adviseren. Daarbij wil ik uw aandacht vestigen op een drietal punten.

### *Beoordelingstermijn*

In de brief van de heer . 's wordt gemeld dat de beschikbare tijd voor de beoordeling door IVW beperkt is. Uit navraag bij de heer L van IVW blijkt :Ut daarbij van een beslistermijn van 8 weken na aanvraag ingevolge de Awb bepalinge is uitgegaan. Verordening 2407/92, artikel 13 lid 2, stelt echter dat de lidstaat uite ijk binnen 3 maanden na verstrekking van alle vereiste inlichtingen dient te beslissen, waardoor haar mijn mening de termijn van 8 weken niet van toepassing is. Uit r jn ervaring op het gebied van routevergunningveriening weet ik dat Air Holland de neig ng heeft de overheid onder druk te zetten ten aanzien van de snelheid van besluitvormi g. Gezien de noodzaak van zorgvuldige besluitvorming in dit gevoelige dossier wil i u evenwel adviseren daarvoor voldoende tijd te nemen.

Programma Marktordening  
Postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 35  
Fax 070 - 351 3450  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

Bereikbaar met tramlijn 9 vanaf Centraal Station of Station HS



### *Bedrijfsplan*

In bijlage 2 van de bovengenoemde brief worden de aspecten uit het bedrijfsplan van Air Holland 2 uiteengezet, op basis waarvan u oordeelt dat er geen redenen zijn de aanvraag te weigeren, aangezien het bedrijfsplan op realistische veronderstellingen is gebaseerd. De voorgestelde operaties in het bedrijfsplan betreffen zowel de Antillen als Suriname.

Het is evenwel onduidelijk of en op welke wijze en termijn deze operaties daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Wat betreft vluchten op Suriname kan ik u melden dat deze week gesprekken tussen Nederland en Suriname hebben plaatsgevonden over de bilaterale luchtvaartbetrekkingen, waarbij ook de mogelijkheden voor chartervluchten aan de orde zijn geweest. Het ging hierbij evenwel om verkennende gesprekken waarbij geen concrete toezeggingen zijn gedaan. Vooralsnog zal Air Holland 2 dus nog niet naar Suriname kunnen vliegen. Air Holland 2 zal daarom in sterke mate afhankelijk zijn van het vervoer naar de Antillen. De informatie in het bedrijfsplan over de desbetreffende contracten vereist naar mijn mening nadere toetsing, gezien ook de ervaringen met Air Holland in het verleden (zie ook hieronder). Daarnaast kan het, zoals u terecht aangeeft, mogelijk zijn dat Air Holland vluchten op de route naar de Antillen niet op de voorgenoemde wijze kan opereren vanwege de drugsproblematiek op deze routes. Tegen deze achtergrond rijst bij DGL dan ook twijfel over de haalbaarheid van het bedrijfsplan.

### *Track record*

Ook al begrijp ik uit de toelichting op enkele vragen van DGL via de mail door de heer de Wal dat de track record van Air Holland voor wat betreft doorstarten en faillissement formeel niet bij de beoordeling van de aanvraag betrokken kan worden, kan de vraag worden gesteld of dit een juist besluit is. Er zijn ook goede argumenten te noemen om te oordelen dat Air Holland redelijkerwijs kan worden gezien als een vervolg op de maatschappijen die zich in het verleden met dezelfde naam hebben getooid. Dit verleden toont aan dat eerdere bedrijfsplannen die in eerste instantie aanleiding gaven tot het verlenen/ niet schorsen van de exploitatievergunning weinig realistisch bleken.

### *Advies*

Gezien de bovenstaande aandachtspunten, wil ik u adviseren het bedrijfsplan te laten toetsen door een externe accountant welke bekend is met de bedrijfsvoering van luchtvaartondernemingen opdat de veronderstellingen waarop het bedrijfsplan van Air Holland 2 gebaseerd is, nader onderzocht kunnen worden.



## Inspectie Verkeer en Waterstaat

Divisie Luchtvaart

### Ter informatie

Datum

4 mei 2004

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

-

Onderwerp

Vergunningverlening Air Holland en  
HollandExel

## Nota

Staatssecretaris

30

Uw kenmerk

Ons kenmerk

D'L/OV/04.555793

### Doel

Het is mogelijk dat u in contacten met de luchtvaartsector, zoals het congres "Toekomst van de Luchtvaart in Nederland" op 26 mei aanstaande, wordt aangesproken over het recente faillissement van Air Holland en de wijze van vergunningverlening aan HollandExel.

Ik wil u hierbij informeren over de stappen die de divisie Luchtvaart heeft genomen met betrekking tot de Exploitatievergunning en Vergunning tot Vluchtuitvoering (Air Operators Certificate) van Air Holland en HollandExel.

### Achtergrond

Het Faillissement van Air Holland en het overnemen van activiteiten door HollandExel heeft, maatschappelijk gezien, tot onrust geleid. Passagiers zijn gedupeerd en in een aantal gevallen hun geld kwijtgeraakt. In diverse media wordt melding gemaakt van, overname van de "vergunningen" van Air Holland door HollandExel. Luchtvaartmaatschappijen spreken vervolgens richting de divisie Luchtvaart hun bezorgdheid uit over de wijze van vergunningverlening aan HollandExel. Het traject met betrekking tot de vergunningen voor Air Holland en HollandExel kent een lange voorgeschiedenis en is complex door betrokkenheid van meerdere partijen en meerdere bedrijven. De vergunningen zijn niet overgedragen, zoals gesuggereerd.

Mocht u aanvullende vragen hebben over dit dossier, dan ben ik gaarne bereid deze te beantwoorden.

Hoogachtend,

de Directeur-Hoofdinspecteur van de divisie Luchtvaart a.i..

Divisie Luchtvaart

Unit Operaties en Vervoer

Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 76

Fax 023-5663013





## **Bijlage**

### **Overdracht van vergunningen aan Air Holland 2**

Air Holland I BV heeft in oktober 2003 een overeenkomst gesloten met de touroperators TUI en Thomas Cook Nederland voor het vervoer van 125.000 passagiers. Op grond van deze overeenkomst heeft de divisie Luchtvaart het verscherpte toezicht op de financiële positie, dat tot dan toe gold voor Air Holland, teruggebracht tot een regulier niveau.

De divisie Luchtvaart heeft 1 december 2003 van Air Holland een aanvraag ontvangen voor het omzetten van de exploitatievergunning en het Air Operators Certificatie van Air Holland I BV naar Air Holland 2 BV. Gelet op een mogelijk faillissement van Air Holland I BV zouden de activiteiten voor TUI en Thomas Cook en de vluchten naar de Antillen door middel van een activa overdracht worden voortgezet als Air Holland 2 BV. Met de crediteuren van Air Holland I BV wil Air Holland afspraken maken over de terugbetaling van de schulden.

De Directeur Generaal Luchtvaart heeft de Staatssecretaris met de Nota DGL/03.U02857 van 4 december 2003 hierover geïnformeerd. De divisie Luchtvaart heeft het verzoek van Air Holland op 5 december 2003 afgewezen. Vergunningen zijn niet overdraagbaar. Vervolgens is het verzoek van Air Holland gewijzigd in een initiële aanvraag voor vergunningen ten behoeve van de nieuwe onderneming Air Holland 2 BV.

Op 10 december 2003 wordt tussen de onderneming ATR Leasing VI BV en de touroperators TUI en Thomas Cook een akkoord bereikt voor het vervoer van vakantiereizigers. De eerdere contracten tussen de touroperators en Air Holland I zijn hierbij overgenomen door ATR Leasing. Door middel van een samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt met Air Holland over het uitvoeren van de vluchten voor TUI en Thomas Cook.

ATR Leasing VI BV is een onderdeel van de IMCA Groep, Internationale Machinehandel voor de Confectie-industrie Amsterdam (de investeringsmaatschappij van de Amsterdamse zakenman E. ( ) IMCA is reeds actief in de luchtvaartbranche via onder meer de ondernemingen KLM Exel (AirExel) en de Exel Aviation Group (o.a. DynamicExel en Tulip air). IMCA/Exel Aviation heeft geen belangen in Air Holland.

ATR Leasing geeft aan de vluchten voor TUI en Thomas Cook zelf te gaan uitvoeren en geen interesse te hebben in de vluchten op de Antillen vanwege de relatie met KLM. Air Holland 2 BV geeft aan de aanvraag voor vergunningen nu uitsluitend te doen voor charter operaties op de Antillen en (in de toekomst) Suriname. Air Holland en ATR Leasing besluiten de organisatie van Air Holland I in stand te houden teneinde deze model te laten staan voor de door ATR Leasing VI aan te vragen vergunningen en ten behoeve van de lopende aanvraag van Air Holland 2 BV. Via de eerder genoemde samenwerkingsovereenkomst houdt ATR Leasing Air Holland I "in de lucht" waardoor een veilige vluchtuitvoering door Air Holland I gegarandeerd blijft. HollandExel stelt hiervoor via een rekening-courant de benodigde personeelsleden en freelancers, de benodigde activa en overige goederen en diensten ter beschikking aan Air Holland I.



### **Vergunningen HollandExel**

ATR leasing VI BV vraagt op 18 december 2003 bij de divisie Luchtvaart initiële vergunningen aan met als handelsnaam HollandExel. Men verkiest een initiële aanvraag voor vergunningen voor een nieuwe onderneming in plaats van het oprichten van een aparte "767 divisie" binnen één van de bestaande luchtvaartmaatschappijen van de Exel Aviation Group.

HollandExel neemt 24 december 2003 270 personeelsleden over van Air Holland I. Ook verkrijgt HollandExel de leasecontracten van de SAS voor (initieel) twee Boeing 767 toestellen van Air Holland. In het kader van de exploitatievergunning verstrekt HollandExel financiële garanties. Omdat bij de divisie Luchtvaart reeds inzage bestaat in de organisatie van HollandExel (de Exel Aviation Group) en de operatie van Air Holland I (Operations Manual) is het mogelijk in vrij korte tijd een Vergunning tot Vluchtuitvoering onder voorwaarden af te geven aan HollandExel. Hierbij wordt het gebruikelijke afgifteproces gevolgd. Mede in het belang van het behoud van werkgelegenheid voor het voormalige Air Holland personeel wordt wel meer capaciteit ingezet om het proces sneller te kunnen afronden.

Op 30 januari 2004 wordt een exploitatievergunning en AOC voor drie maanden afgegeven aan HollandExel. De vluchten van HollandExel voor TUI en Thomas Cook vinden initieel plaats op vluchtnummers van Air Holland. Ook zijn de toestellen nog beschilderd in Air Holland kleuren. Hierdoor ontstaat naar buiten toe de indruk dat HollandExel de luchtvaartmaatschappij heeft overgenomen, terwijl er nog een aanvraag loopt voor vergunningen voor Air Holland 2 BV.

### **Vergunningen Air Holland 2**

De aanvragen voor vergunningen voor Air Holland 2 BV worden op 30 januari 2004 door de divisie Luchtvaart aangehouden in afwachting van nadere financiële garanties van Air Holland 2 BV. Air Holland 2 BV heeft een nieuwe investeerder gevonden onder voorwaarde dat men de benodigde vergunningen verkrijgt. Het is echter onduidelijk of Air Holland 2 aansprakelijk is voor de schulden van Air Holland I, en daardoor meteen bij doorstart een slechte financiële positie heeft. Over een dreigend faillissement wordt door Air Holland niet gesproken. Vluchten op de Antillen worden door Air Holland I uitgevoerd waarbij de veiligheid van de vluchtuitvoering is zeker gesteld door de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst met HollandExel.

### **Faillissement Air Holland I**

De rechtbank in Haarlem spreekt op 10 februari 2004 voorlopige surséance uit voor Air Holland I BV. Gelijktijdig ontstaan chaotische taferelen op Schiphol. Technische problemen en opgelopen oponthoud leidden tot enorme wachtlijsten. Air Holland had eveneens te maken gekregen met een grote toestroom van passagiers via Dutch Caribbean Airlines (DCA) welke maatschappij op haar beurt weer gedupeerd was door het faillissement van het Belgische Sobelair. Het grote aanbod van passagiers en het tekort aan vliegcapaciteit waren de oorzaak van de problemen. Vanuit het Directoraat Generaal Luchtvaart is een maximale inspanning verricht om tijdelijke routevergunningen te verlenen aan andere luchtvaartmaatschappijen, als HollandExel, zodat het vervoer doorgang kon vinden.



Door middel van een activa overeenkomst wordt 24 februari 2004 door de bewindvoerders van Air Holland I BV de laatste activa van de onderneming verkocht aan HollandExel. Op 25 maart 2004 wordt Air Holland I BV door de rechtbank te Haarlem op verzoek van directie en bewindvoerders failliet verklaard. De vergunning van Air Holland 1 BV was reeds geschorst en is per 7 april 2004 ingetrokken. De aanvragen voor vergunning voor Air Holland 2 BV, die door de divisie Luchtvaart werden aangehouden in afwachting van financiële garanties van Air Holland 2 BV, zijn 9 april 2004 op verzoek van de onderneming ingetrokken. Overigens is Air Holland 2 BV niet failliet.

De bewindvoerders van Air Holland I BV hebben zich uitgebreid beziggehouden met het bestuderen van de transacties tussen HollandExel en Air Holland in december 2003. De bewindvoerders hebben uiteindelijk moeten constateren dat deze overeenkomsten "niet paulianeus" (niet onrechtmatig) zijn geweest.

HollandExel heeft uitsluitend de operatie, personeel en activa overgenomen van Air Holland en niet de vergunningen, verplichtingen en schulden. HollandExel kan niet worden gezien als de opvolger van Air Holland, het is een nieuwe luchtvaartmaatschappij die geen enkele binding heeft met de ondernemingen van Air Holland als Air Holland I BV, Air Holland 2 BV of Air Holland Travel. Inmiddels beschikt HollandExel ook over eigen routevergunningen.

#### **Maatschappelijke aspecten**

De toets in het kader van vergunningverlening is gericht op veiligheid en in mindere mate op economische- en consumentenbelangen. Hier bestaat een dilemma. De divisie Luchtvaart heeft geen regulerende taak, dit is de interne werking van de markt; een beleid dat actief ondersteund wordt door DGL en het ministerie van EZ. Handhaven van de vergunning is mogelijk op grond van de Europese Verordening die hieraan ten grondslag ligt, en is niet strijdig met het veiligheidsbelang, maar wekt de verkeerde indruk naar reizigers en derden dat het bedrijf ook al zijn zakelijke afspraken kan nakomen. Bij schorsen of intrekken van de vergunning valt de inkomstenbron van de luchtvaartmaatschappij weg en staakt de onderneming. Ook hier worden passagiers gedupeerd, nu als gevolg van actief overheidshandelen.

De overname van de activiteiten door HollandExel heeft gezorgd voor continuering van de werkgelegenheid voor de ca. 300 ex-medewerkers van Air Holland. Dit maatschappelijk aspect is in de pers onderbelicht gebleven.

Nogmaals wordt benadrukt dat er geen enkele overdracht heeft plaatsgevonden van vergunningen. Voor zowel de afgifte van de exploitatievergunning, de Vergunning tot Vluchtuitvoering en de routevergunningen (laatste door het Directoraat Generaal Luchtvaart) zijn de procedures gevolgd zoals deze voor iedere nieuwe luchtvaartmaatschappij gelden.

**Nota**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

Aan  
de Staatssecretaris  
Via (p) SG

Ter informatie

31

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

4 december 2003

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

DGL/03.U02857

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Mogelijk faillissement Air Holland 1 B.V/ overdracht exploitatievergunning en AOC naar Air Holland 2 B.V.

**Doel en advies**

In deze nota informeer ik u over het verzoek dat ingediend is door Air Holland om de exploitatievergunning en Air Operator's Certificate van Air Holland 1 B.V. over te dragen aan Air Holland 2 B.V. mogelijk in het kader van een faillissement van de eerste B.V.. Gezien de politieke gevoeligheid van eerdere doorstarten van Air Holland en de relatie tot door DGL verleende chartertoestemmingen zal de beoordeling van het verzoek op vergunningtechnische aspecten door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart ter advies voorgelegd worden aan DGL.

Gegeven de vertrouwelijkheid en gevoeligheid in dit dossier adviseer ik u hier, mocht er door externen naar gevraagd worden, geen mededelingen over te doen.

**Achtergrond**

Air Holland Charter B.V. is in 1991 vanuit een faillissement gestart en in januari 2000 weer failliet verklaard. In maart 2000 vond een doorstart plaats als Air Holland Leasing III, waarvan in september 2002 door Eurocontrol faillissement is aangevraagd. Deze aanvraag is destijds teruggetrokken. De tenaamstelling van Air holland Leasing III is in September 2003 gewijzigd in Air Holland 1 B.V.

Op 1 december 2003 heeft Air Holland een verzoek ingediend om de vergunningen van Air Holland 1. B.V. over te dragen aan Air Holland 2 B.V. die middels een koopovereenkomst alle activa overneemt.

Programma Marktordening

Postbus 90771, 2509 LT Den Haag

Plesmanweg 1-6, Den Haag

Fax 070 - 351 3450

Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)

Bereikbaar met tramlijn 1 en IK Station CS of met tramlijn 1 vanaf HS

### Beoordeling van verzoek

De beoordeling van het bovenstaande verzoek zal geschieden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat op basis van de Europese regelgeving op het gebied van vergunningverlening (Verordening 2407/92). Daarbij wordt de financiële situatie beoordeeld alsmede de consequenties voor het niveau van veiligheid.

Met IVW is afgesproken dat de beoordeling en het daaraan verbonden besluit ter advies aan DGL wordt aangeboden. Bovendien heeft DGL, IVW geadviseerd zorgvuldigheid te betrachten en niet in te gaan op het verzoek van Air Holland om de overdracht uiterlijk vrijdag 5 december te bewerkstelligen. Bij navraag heeft IVW aangegeven het verzoek als een nieuwe aanvraag te behandelen. In het kader van Verordening 2407 zal derhalve een financiële toets moeten plaatsvinden, waarvoor Air Holland allereerst een business plan voor Air Holland 2. B.V. za! moeten indienen. Bij de beoordeling of Air Holland 2 B.V. haar bestaande en potentiële verplichtingen gedurende 12 maanden kan nakomen en andere juridische aspecten kan IVW ervoor kiezen om externe adviseurs in te huren.

Een indicatie van andere aspecten die in dit dossier een rol kunnen spelen zijn:

- *Relatie tot verleende chartervergunningen/reizigers*

Wanneer de vergunningen niet worden overgeheveld kan het voorkomen dat reizigers stranden of hun vakantie geannuleerd wordt. Primair zijn de touroperators en reisagenten verantwoordelijk om in deze gevallen alternatief vervoer te bieden. Zij zijn daarbij afhankelijk van de medewerking van andere luchtvaartmaatschappijen, zoals Transavia, Dutchbird en Martinair, die aangeven reeds benaderd te worden door de betreffende touroperators. Aan hun medewerking zouden zij voorwaarden kunnen verbinden met betrekking tot de beschikbaarheid van slots. De slotcoördinator is als enige bevoegd hiervoor een besluit te nemen.

- *Slots*

Wanneer Air Holland de exploitatie beëindigt, zullen andere maatschappijen proberen aanspraak te maken op de vrij gekomen slots. De overdracht van slots wordt beoordeeld door de slotcoördinator. Daarbij heeft in eerdere gevallen een tijdelijke verdeling plaatsgevonden, waarna de vrijgekomen slots voor" de verdeling van het seizoen daarop weer terug in de pool geplaatst zijn om via de gebruikelijke procedure de slots te verdelen.

DGL/03.U02857

- *Concurrentie met andere chartermaatschappijen*

Met name DutchBird, Martinair en Transavia, zullen ontwikkelingen met betrekking tot Air Holland kritisch volgen. Daarbij speelt naast de mogelijke beschikbaarheid van slots tevens het concurrentie aspect een rol. Al eerder hebben chartermaatschappijen aangegeven ontevreden te zijn op de wijze waarop in het geval van een doorstart als bij Air Holland de financiële toets wordt gehanteerd. In hun ogen kan Air Holland slechts tegen lagere prijzen opereren, omdat zij hun financiële verplichtingen niet nakomen, waardoor er sprake is van oneerlijke concurrentie.

- *Gevolgen voor crediteuren en personeel*

Een van de crediteuren kan Eurocontrol zijn, die in september 2002, na het overeenkomen van een betalingsregeling, heeft afgezien van een aanvraag van faillissement van Air Holland wegens een schuld van 1,7 miljoen euro voor luchtverkeersleiding.

Wanneer IWV haar beoordeling en het daaraan verbonden besluit aan DGL voorlegt, zullen wij u hierover nader informeren en adviseren.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL LUCHTVAART,

## Air Holland verwacht snel geldinjectie

Uitgegeven: 5 december 2003 08:26

**SCHIPHOL - De luchtvaartmaatschappij Air Holland verwacht binnenkort een overeenkomst te sluiten met een sterke financiële partner om onder haar grote schuldenlast uit te komen. De onderhandelingen zijn in een stroomversnelling geraakt omdat het bedrijf geen verlies meer lijdt. Dat heeft directeur C. van Dormael vrijdag gezegd.**

"Air Holland maakt geen verlies meer. Vanaf november zijn we beginnen te vliegen voor twee grote touroperators. Daardoor is de situatie van een verlies in winst omgekeerd", aldus Dormael. Air Holland heeft onlangs een overeenkomst gesloten met de reisorganisaties TUI en Thomas Cook om goedkope reizen naar verre bestemmingen aan te bieden.

Volgens M. Hoelscher, secretaris van de Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel, is het slecht gesteld met de financiële situatie van Air Holland. Volgens hem hebben leden de vakbond gezegd dat de salarissen systematisch te laat worden betaald en dat het bedrijf al anderhalfjaar niet aan zijn pensioenverplichtingen voldoet.

Dormael erkent dat er problemen zijn met de betalingen. Er zijn volgens hem regelingen getroffen om die in de toekomst recht te trekken.



Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Divisie Luchtvaart

Nota

Directoraat Generaal Luchtvaart  
t.a.v. de heer  
Directeur Luchtvaart

Datum  
23 januari 2004  
Contactpersoon

32

Doorkiesnummer

V. \_\_\_\_\_

Bijlage(n)

2

Onderwerp

Air Holland

Uw kenmerk

Ons kenmerk

DL/OV/04.555160

Beste

De divisie Luchtvaart heeft in december 2003 een aanvraag ontvangen voor het afgeven van een nieuwe exploitatievergunning en Air Operators Certificatie aan de ondernemingen Holland Exel B.V en Air Holland 2 B.V. Beide ondernemingen zullen operaties overnemen van het huidige Air Holland 1 B.V. (Air Holland Leasing HI). Zoals afgesproken legt IVW eerst haar beoordeling van de aanvraag van Air Holland, en het daaraan verbonden conceptbesluit, ter advies aan DGL voor.

Holland Exel is een handelsnaam van ATR Leasing VI B.V. en is eigendom van de IMCA groep, onder leiding van de heren I. en . Air Holland 2 B.V is een handelsnaam van Dorbeco B.V. onder leiding van de eigenaar van het huidige Air Holland 1 B.V., de heer .i. Beide bedrijven zijn aparte entiteiten. De IMCA groep heeft eind december de contracten met TUI en Thomas Cook overgenomen van Air Holland 1. Zolang Holland Exel geen eigen AOC heeft vindt het werkelijke vervoer plaats door Air Holland 1 en Dutchbird.

Holland Exel heeft vooralsnog voldoende informatie overhandigd en onderbouwing verstrekt om een dusdanig beeld te geven van de bedrijfs- en financiële plannen, dat op basis van het voorlopige onderzoek een exploitatievergunning kan worden verleend. De afgifte van de vergunningen aan Holland Exel valt verder buiten het kader van deze nota.

In de onderbouwing die Air Holland 2 heeft verstrekt zijn meer onzekerheden geconstateerd, met name het hebben van voldoende contracten. Wel is een garantstelling met bankgarantie gegeven door een nieuwe investeerder, Jongberg Beheer B.V. Deze wil participeren indien Air Holland 2 beschikt over een AOC en exploitatievergunning. Op grond van deze garantstelling en het voorlopige onderzoek is het niet aannemelijk dat een exploitatievergunning op grond van de Europese verordening kan worden geweigerd. Wel zijn er dusdanige onzekerheden dat het de aanbeveling verdient een vergunning voor beperkte periode af te geven. In bijlage 1 en 2 staan de beschouwingen met betrekking tot Air Holland 1 en Air Holland 2.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566:  
Fax 023-5663013





Gelet op de beschikbare tijd voor het beoordelen van twee organisaties is als uitgangspunt genomen dat alleen die zaken die de instemming van de luchtvaartautoriteit behoeven worden meegenomen. Dit laat een grote vrijheid, en verantwoording, voor de operators. Achtergrond gedachte is dat de operatie van Air Holland 2 en Holland Exel zijn geënt op Air Holland 1, waarvan de huidige operatie van Air Holland 1 voldoet aan de operationele eisen.

In de Nota DGL/03.U02857 van 4 december 2003 is aangegeven dat, wanneer de IVW haar beoordeling van Air Holland en de daaraan verbonden besluiten aan DGL voorlegt, DGL de Staatssecretaris hierover nader zal informeren en adviseren. Ik ga er derhalve van uit dat DGL thans het vervolg op deze nota voor haar rekening wil nemen en de Staatssecretaris zal informeren.

Graag ontvang ik een beleidsadvies met betrekking tot de vergunningafgifte voor Air Holland 2 B.V.

de ~~Directeur Hoofdinstantie van de Divisie~~ Luchtvaart a.i,



Bijlage 1

### Beschouwing Air Holland 1

De huidige schuldenlast van Air Holland 1 wordt geraamd op 20 miljoen euro, dit exclusief achterstallig loon en premies. In een vertrouwelijke brief aan de Divisie Luchtvaart geeft de heer \_\_\_\_\_ aan dat op geen enkele wijze een deconfiture van Air Holland 1 wordt nagestreefd. Het is niet de bedoeling een sterfhuis constructie op Air Holland 1 toe te passen. Air Holland 1 zal samen met haar aandeelhouders een oplossing vinden voor betaling van haar crediteuren. Door een nieuwe start te maken in de entiteit Air Holland 2 meent hij de crediteuren te bedienen, omdat zij zijn gebaat bij een continuering van de bedrijfsactiviteiten. Bij deconfiture is er geen actief dat voor verhaal beschikbaar is. Hij schetst hierbij het belastingvrij aanwenden van toekomstige dividenden uit Air Holland 2 voor regelingen met crediteuren van Air Holland 1.

De heer \_\_\_\_\_ geeft in deze brief verder als belangrijkste redenen voor een vergunningsaanvraag voor een nieuwe, schuldenvrije, entiteit:

- Het garanderen van banen voor het personeel van Air Holland
- Het dienen van belang voor de reizigers
- Het dienen van algemeen belang in de luchtvaart en de economie van de Antillen door het vervoersaanbod op deze route.

De situatie van Air Holland 1 heeft geen directe invloed op de bedrijfsvoering van Air Holland 2. Er is immers sprake van een nieuwe entiteit. Hoewel buiten het kader van de vervoersvergunning wil ik echter wel de volgende zaken in overweging geven.

Nagenoeg al het personeel van Air Holland is thans in dienst van ATR leasing V B.V. (Holland Exel) dat onderdeel is van de IMCA groep. Ook het onderhoudsbedrijf zal overgaan naar ATR leasing IV zodat er bijna geen sprake meer is van personeel van Air Holland.

De meeste reizigers hebben geboekt via TUI/Thomas Cook waarvoor Holland Exel de vluchten zal gaan uitvoeren. Het enige risico dat nu wordt gezien betreft de reizigers die hebben geboekt voor de Antillen via Caribbean Air Travel en Dutch Caribbean Airlines. Het lijkt echter niet onwaarschijnlijk dat andere operators deze vluchten kunnen overnemen zodat het nadeel voor de reizigers in dit kader gering lijkt.

Het dienen van algemeen belang in de luchtvaart m.b.t. de route op de Antillen is voornamelijk een politieke kwestie. Van de zijde van DGL wordt dit gezien als een open markt situatie. Men heeft op het moment geen reden om aan te nemen dat de operaties van welke operator dan ook vitaal zijn voor de verbindingen met de Antillen. Wel kan worden aangenomen dat bij het wegvallen van Air Holland op de route de vraag bij andere operators weer toeneemt, waardoor de ticketprijzen zullen stijgen.

De financiering betreft volgens het bedrijfsplan een achtergestelde lening van 4 miljoen euro, dit bedrag zal na 2 jaar worden terugbetaald. Dit bedrag drukt zwaar op het verwachte netto resultaat. De vraag kan worden gesteld hoe de schuldeisers van Air Holland 1 worden afbetaald, als er door Air Holland 2 geen dividenden worden uitgekeerd.



Bijlage 2

## Beschouwing Air Holland 2

### Structuur

De onderneming Air Holland 2 is statutair gevestigd te Oude Meer en is onderdeel van de Air Holland Groep B.V. De onderneming heeft tot hoofddoel het door de lucht vervoeren van passagiers, bagage en vracht.

De onderneming zal in meerderheid eigendom zijn van onderdanen van een EU lidstaat, t.w. de heer C. .... I (Dorbeco B.V. Amersfoort) en de heer... it (Jongberg Beheer B.V.). Laatste wil alleen participeren indien Air Holland 2 beschikt over een AOC en exploitatievergunning, tot die tijd is L /olledig aandeelhouder.

### Bedrijfsplan

Air Holland 2 heeft een bedrijfsplan ingediend waarmee men in twee jaar tijd een netto resultaat van 5 miljoen euro wil behalen. De veronderstellingen waarop het bedrijfsplan van Air Holland 2 is geschreven zijn gecontroleerd door Horlings, Brouwer en Horlings Accountants. Men is van mening dat de prognose op een juiste wijze is opgesteld.

### Financiering

.....L ut : (Jongberg Beheer B.V.) zal toetreden als aandeelhouder van Air Holland 2. Voor de financiering van €2.365.000 voor de eerste drie maanden heeft Jongberg Beheer zich door middel van bankgaranties garant gesteld tot maximaal 4 miljoen euro. Met de garantstelling kan Air Holland 2 de eerste drie maanden haar vaste en bedrijfsuitgaven dekken, zonder dat rekening wordt gehouden met inkomsten uit exploitatie.

### Contracten met touroperators

Het contract van Air Holland 2 met Does/Cadusi met een waarde van 10 miljoen euro is per 31-12-2003 getekend, er is echter nog geen routetoestemming voor Suriname. Bekend is dat Suriname zelf met een ex-KLM Boeing de route wil bedienen. De situatie is volgens laatste informatie van DGL op zijn minst onzeker. Onder de huidige omstandigheden ligt het niet in de verwachting dat met de Surinaamse autoriteiten overeenstemming zal worden bereikt over aanvullende charter operaties. De kans op afbreuk is aanmerkelijk groter dan de kans op succes. Er is nog geen zekerheid of Air Holland dit contract kan uitvoeren.

Air Holland 2 heeft een Letter of Intent opgemaakt met DCA (origineel 28 april 2003). Volgens het gevoerde beleid is een LOI voldoende voor onderbouwing van het bedrijfsplan. De waarde van dit contract is gesteld, op 16 miljoen euro. Een voorwaarde in de LOI is dat het contract met het Belgische Sobelair vrijkomt. Sobelair is inmiddels failliet en Air Holland heeft de diensten overgenomen. DCA heeft de verwachting uitgesproken dat Air Holland de vaste partner wordt.

Een contract met Universal, met een waarde van 3 miljoen euro, is nog niet gesloten.



Het enige contract dat op dit moment werkelijk uitvoerbaar lijkt is een overeenkomst met Caribbean Air Travel (gevestigd te Curacao); voor een waarde van 16 miljoen Euro. De vraag die hierbij gesteld kan worden is of CAT onderdeel is van de Air Holland Groep. Het contract is namens CAT ondertekend door de heer N. Kleine, lid van de raad van bestuur van Air Holland.

De ambitie van Air Holland 2 richt zich sterk op de Antillen. Naast de uitvoerbaarheid van de contracten zijn er vraagtekens over de toekomstige ruimte op deze route, met name het risico van teruglopend vervoer als er politieke besluiten worden genomen i.v.m. de huidige drugsproblematiek.

De leasecontracten voor de PH-AHX en PH-AHY tussen Air Holland 1 en SAS zijn overgenomen door ATR leasing VI B.V. (Holland Exel) Air Holland 2 zal door middel van een sublease van een SAS Boeing 767 van ATR leasing VI B.V. beschikken over een eigen toestel.

De financiering betreft volgens het bedrijfsplan een achtergestelde lening van 4 miljoen euro, dit bedrag zal na 2 jaar worden terugbetaald. Dit bedrag drukt dan zwaar op het verwachte netto resultaat.

De Europese toetsingskaders voor de exploitatievergunning schrijven voor dat "een luchtvaartmaatschappij gedurende een periode van 24 maanden vanaf het begin van de exploitatie te allen tijde haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen". Horlings, Brouwer en Horlings Accountants zijn van mening dat de prognose van Air Holland 2 op een juiste wijze is opgesteld. Jongberg Beheer stelt zich met 4 miljoen euro garant voor Air Holland 2. Het is, ondanks de gesignaleerde onzekerheden in de contracten, moeilijk aan te tonen dat het bedrijfsplan niet op "realistische onderstellingen" is gebaseerd. De regeling geeft geen verdere toetsingskaders voor onderliggende contracten.

De conclusie is dat er vooralsnog geen redenen zijn om de aanvraag van Air Holland 2 te weigeren op grond van de verordening 2407/92. Wel zijn er dusdanige onzekerheden bij Air Holland 2, m.n. het hebben van voldoende contracten, dat het de aanbeveling verdient de vergunning voor beperkte periode af te geven. Air Holland 2 zal periodiek moeten aantonen dat men een gezonde bedrijfsvoering heeft, zoals nu is beschreven in het bedrijfsplan.



DHI a.L.,

33

Datum  
6 februari 2004  
Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

6.

Onderwerp

Advies m.b.t. verhalen kosten  
accountantsonderzoek Air Holland 2 B.V.

Geachte heer

In overleg met Juridische Zaken ( ) kunnen wij het volgende advies geven over het eventuele verhaal van de kosten (€16.660,-) van een extern accountants onderzoek bij Air Holland2 B.V.:

De tarieven regeling geeft niét expliciet de mogelijkheid om deze kosten door te belasten.

Om deze kosten uit te sparen stellen wij voor dat Air Holland 2 B.V. de door ons benodigde informatie beschikbaar stelt en er zelf voor zorgt dat die info voorzien wordt van een accountants verklaring, zij hebben immers een informatieplicht richting D.L

Wij hebben dit advies inmiddels ook aan de unit O & V meegedeeld.

Met vriendelijke groet,

Bureau Opdrachten & Contracten

34

## Nota

1. HOV
2. DHI a.i.
3. Control

Datum  
3 februari 2004

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Accountantsonderzoek Air Holland

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Geachte heer

De divisie Luchtvaart heeft in december 2003 een aanvraag ontvangen voor het afgeven van een nieuwe exploitatievergunning en Air Operators Certificatie aan de onderneming Air Holland 2 B.V. De onderneming zal een deel van de operaties overnemen van het huidige Air Holland 1 B.V. (Air Holland Leasing III).

De beoordeling van de aanvraag voor Air Holland 2 B.V heeft zich voorsnog geconcentreerd op een nieuwe onderneming als aparte juridische entiteit. Op grond van een garantstelling en het voorlopige onderzoek naar het bedrijfsplan van Air Holland 2 B.V. zou geconcludeerd kunnen worden dat het niet aannemelijk is om een exploitatievergunning op grond van de Europese verordening te weigeren.

Het Directoraat Generaal Luchtvaart is gevraagd een beleidsadvies te verstrekken met betrekking tot de vergunningafgifte voor Air Holland 2 B.V. Uit het beleidsadvies kan worden geconcludeerd dat een onderzoek plaats moet vinden naar de gehele holding en de hieraan gelieerde bedrijven.

Eerder prognoses van Air Holland, die op het eerste gezicht reël leken, zijn later niet haalbaar gebleken. Gelet op de huidige financiële situatie van Air Holland Leasing III (Air Holland 1) zal een extern accountantsonderzoek moeten aantonen of een herhaling van een dergelijke situatie voor Air Holland 2 B.V. is uit te sluiten.

Air Holland heeft inmiddels een verzoek ingediend om te mogen worden gehoord over de precieze vraagstelling en motivatie van DGL. Deze brief zal separaat worden beantwoord. Enige achtergrondinformatie vindt u in het bijgaande beheersplan. •

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575,2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (C  
Fax 023-5663013  
E-mail

Divisie Luchtvaart

- Beheersplan bij overeenkomst nummer:

Omschrijving:

Projectbegeleider: 1  
Bedrag raming (incl.): 16.660  
Aanvangsdatum : z.s.m.  
Einddatum : 15-2-2004

Overeenkomstvorm:  Tarievencontract o.b.v. nacalculatie  
 03 Vaste prijs  
 Mengvorm

Budgetcode:  
Kostensoort:

Kostenplaats:  
Akkoord opgenomen in JWP:

Tussentijdse data \_\_\_\_\_ Gebeurtenis

Korting : € ..... na .....

Checklist :

Toe te voegen bij declaratie ter onderbouwing  
van de prestatieverklaring:

Tijdsbepalingen:

- Tijdregistratie
- Voortgangsrapport (financieel/inhoudelijk)
- Fase/ concept rapportages
  - Besprekingsverslag
- Verslag werkbezoek
  - Facturen derden (copy)
- Leveringsbewijs
- Urenverantwoordingsstaat

Financiële voortgangsrapportage:  
Verantwoordingsstaat: \_\_\_\_\_ :  
Eindfactuur binnen ..... dagen na  
beëindiging van het project.

Toe te voegen bij de einddeclaratie:

Paraaf projectbegeleider :

- Eindrapport
- HI Acceptatiebrief
- Accountantsverklaring

Datum \_\_\_\_\_ :

Op basis van welke selectie- en gunningscriteria gaat u uiteindelijk de potentiële opdrachtnemers selecteren?

Te denken valt aan:

1. Kwaliteit
2. Ervaring (Luchtvaart)
3. Beschikbaarheid
4. Prijs
- 5.

Voor dit project komen 3 potentiële opdrachtnemers in aanmerking, te weten:  
Ernst & Young (drs. V.N. Stuy (RA) drs. M. Hagers (RA)) accountant Martinair  
KPMG accountants n.v. accountant KLM groep

LEI QPj Minimaal 2 offertes aangevragen bij opdrachten indien de opdrachtsom hoger is dan €22.500,--





Werkplan bij overeenkomst/ opdrachtnummer:

- A) de doelstelling/ probleemstelling
- B) het product/ dienst specificatie
- C) de tijdsplanning
- D) wijze van marktbenadering (het aantal offertes)
- E) Indien van toepassing kunnen hieraan worden toegevoegd:
  - het programma van eisen
  - een capaciteitsraming (hoeveelheid producten/ diensten)

adA)

De divisie Luchtvaart heeft in december 2003 een aanvraag ontvangen voor het afgeven van een nieuwe exploitatievergunning en Air Operators Certificatie aan de onderneming Air Holland 2 B.V. De onderneming zal een deel van de operaties overnemen van het huidige Air Holland 1 B.V. (Air Holland Leasing III).

De beoordeling van de aanvraag voor Air Holland 2 B.V heeft zich voornamelijk geconcentreerd op de nieuwe onderneming als aparte juridische entiteit. Op grond van de garantstelling en het voorlopige onderzoek naar het bedrijfsplan van Air Holland 2 B.V. zou geconcludeerd kunnen worden dat het niet aannemelijk is om een exploitatievergunning op grond van de Europese verordening te weigeren.

De veronderstellingen waarop het bedrijfsplan van Air Holland 2 is geschreven zijn gecontroleerd door Horlings, Brouwer en Horlings Accountants. Men is van mening dat de prognose op een juiste wijze is opgesteld. Inhoudelijk zijn de contracten echter niet beoordeeld. Het is bijvoorbeeld nog niet bekend of met de Surinaamse autoriteiten overeenstemming zal worden bereikt over aanvullende Charter operaties. Air Holland 2 zal hierdoor sterk afhankelijk zijn van vervoer naar de Antillen. Gelet op de onzekerheden over de toekomstige ruimte op deze route, met name het risico van teruglopend vervoer als er politieke besluiten worden genomen i.v.m. de huidige drugsproblematiek, is de vraag of het bedrijfsplan voldoende continuïteit kan bieden.

Er zijn dusdanige onzekerheden in het bedrijfsplan dat het de aanbeveling verdient een vergunning slechts voor beperkte periode af te geven. In deze periode moet blijken of de contracten realistisch zijn. Het afgeven voor een beperkte periode is binnen de verordening echter niet mogelijk, zodat een nadere onderzoek op grond van het begrip "realistische onderstellingen" noodzakelijk is voordat tot afgifte kan worden overgegaan.

Het Directoraat Generaal Luchtvaart is gevraagd een beleidsadvies te verstrekken met betrekking tot de vergunningafgifte voor Air Holland 2 B.V. Uit het beleidsadvies kan worden geconcludeerd dat het onderzoek zich niet alleen dient te beperken tot Air Holland 2 B.V. als aparte juridische entiteit, maar dat een onderzoek plaats moet vinden naar de gehele holding en de hieraan gelieerde bedrijven. Uit de dividenden van Air Holland 2 worden immers de crediteuren van Air Holland 1 betaald. Hierbij speelt mede het verleden van Air Holland een rol, de Track record, zoals de doorstart in maart 2000 van het failliete Air Holland Charter B.V. als Air Holland Leasing III en de recente faillissementsaanvraag in september 2002 van Eurocontrol voor Air Holland Leasing III.

Vanaf maart 2002 heeft de Divisie Luchtvaart in nauw overleg met Air Holland Leasing III een scherp financieel toezicht gehouden op de organisatie. Het verscherpt toezicht is oktober 2003 opgeheven vanwege het verkrijgen van de contracten met TUI en Tomas Cook. Zoals bekend heeft Holland Exel deze contracten inmiddels overgenomen.

Eerder prognoses van Air Holland, die op het eerste gezicht reëel leken, zijn later niet haalbaar gebleken. Gelet op de huidige financiële situatie van Air Holland Leasing III (Air Holland 1) zal een extern accountantsonderzoek moeten aantonen of een herhaling van een dergelijke situatie voor Air Holland 2 B.V. is uit te sluiten.

**AdB)**

Het leveren van een door accountants opgesteld en gewaarmerkt rapport waarin ten genoegen van de bevoegde autoriteiten wordt aangetoond dat Air Holland 2 B.V.

- a) gedurende een periode van 24 maanden vanaf het begin van de exploitatie te allen tijde haar op realistische onderstellingen gebaseerde, bestaande en potentiële verbintenissen kan nakomen, en
- b) gedurende een periode van drie maanden vanaf het begin van de exploitatie haar vaste en bedrijfsuitgaven kan dekken die voortvloeien uit de exploitatie volgens haar bedrijfsplan en die op realistische onderstellingen zijn gebaseerd, zonder dat rekening wordt gehouden met haar inkomsten uit exploitatie.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met

- De financiële positie van de Holding en in het bijzonder Air Holland 1
- De financiële positie bij wegvallen van de contracten m.b.t. Suriname en de Antillen
- Het feit of het bedrijfsplan in relatie tot verleden (ad A) op realistische onderstellingen is gebaseerd, waardoor het niet aannemelijk is dat de onderneming failliet zal gaan.

**AdC) -**

Formeel moet een uitspraak worden gedaan voor 1 maart 2004. Gelet op het belang van de nauwe operationele verbindingen tussen Air Holland 2 en Holland Exel moet een zo spoedig mogelijk besluit worden genomen. De start is daarom per direct, met een streefdatum van 15 februari, af te spreken in overleg met de opdrachtnemer.

**Ad D)**

Voorstel is, gelet op de tijd, 1 opdrachtnemer uitte nodigen die kan voldoen aan de gewenste kwaliteit binnen de gestelde periode.

**Ad E)**

Geraamd is 1 week (5 dagen) voor 2 accountants, mogelijk zijn de kosten te verhalen op Air Holland (dit lijkt mij een managementbeslissing)

# Nota

DHI IVW-Divisie Luchtvaart

Datum  
12 februari 2004

35

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Exploitatievergunning Air Holland I B.V.

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

-

Geachte heer(es),

Middels deze nota wil ik u naar aanleiding van onze bespreking deze morgen nader informeren omtrent de AOC aanvragen, exploitatievergunning en de diverse correspondentie die is gepleegd in de periode einde 2002 tot december 2003.

## Overwegingen en bevindingen Air Holland uit het operationele toezicht:

(De navolgende inhoud is grotendeels overgenomen uit een Memo wat op 16 juni 2003 aan HOV, Mw. Mr. H.C. Mosselman is verzonden door de toezichthoudend senior-inspecteur van Air Holland I B.V., de heer Hendrikse van het cluster Toezicht Maatschappijen (O&V))

In 2000 is de AOC opnieuw afgegeven aan het huidige Air Holland I B.V. (toen Air Holland Leasing UI B.V.) na faillissement van het oude Air Holland.

Nadat IVW in 2000 een aantal zaken heeft geconstateerd werd er in eerste instantie een afwachtende houding door ons aangenomen en werd de nieuwe organisatie de tijd gegeven om de noodzakelijke wijzigingen en beloften door te voeren. De AOC werd eerst voor 3 maanden afgegeven en daarna voor 6 maanden verlengd. In deze laatste periode stapt de Postholder Flight Ops (Hoofd Vliegdiens) plotseling op.

In maart 2001 werd de AOC wederom voor 6 maanden verlengd. Er was nog niet genoeg inzicht in de organisatie van Air Holland te krijgen door de frequente wisselingen van Postholders en Accountable Managers.

In september 2001 wordt geconstateerd dat er ernstige tekortkomingen zijn op het gebied van invulling van verantwoordelijkheden door de Accountable Manager. Verder worden er tekortkomingen geconstateerd op het gebied van WRR registratie en op het monitoren van trainingduesdates van cabine en cockpitpersoneel. Op grond van toezeggingen door Air Holland wordt de AOC voor 6 maanden verlengd.

In maart 2002 wordt dan geconstateerd dat de toezeggingen niet zijn nagekomen. Diverse bevindingen uit het interne QA-systeem tonen aan dat bevindingen lange tijd (2 jaar) open staan zonder oplossingen. Uiteindelijk

**Divisie Luchtvaart**  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 3013  
FAX (023) 566 3013

is de Accountable manager niet meer acceptabel voor IVW en wordt deze vervangen (stapt uit eigen beweging op). De AOC wordt voor 3 maanden verlengd.

De nieuwe Accountable Manager lijkt voortvarend te werk te gaan en lost in korte tijd zaken op. Alles lijkt goed te gaan draaien en de AOC wordt uiteindelijk in juni 2002 voor een jaar verlengd. Gedurende dit jaar stapt ook deze Accountable Manager weer op na een verschil van mening met de directie.

Per juni 2003 wordt dan geconstateerd dat wederom dezelfde bevindingen op het gebied van verantwoordelijkheden Accountable Manager, Training van Cockpitpersoneel etc. blijven terugkomen. Vliegers blijken illegaal te vliegen (voldoen niet aan de vereisten van JAR-OPS 1) en worden door Hoofd Vliegdiens met deze wetenschap gewoon ingedeeld.

#### **Situatie in het kort tot medio 2003:**

- Zeer veel wisselingen van functionarissen binnen het bedrijf. Managers blijken niet te functioneren of stappen zelf op na meningsverschil met directie.
- Het enige wat bij Air Holland goed functioneert is het Kwaliteitssysteem, maar de bevindingen worden niet structureel opgelost (door gebrek aan middelen) en komen dus steeds weer terug of staan zeer lang open.
- Men voert met niet volgens JAR-OPS 1 gekwalificeerde mensen vluchten uit (zelfs als men dat weet)
- Vergunning (AOC) wordt steeds voor een korte termijn verlengd om hiervoor genoemde redenen.

#### **Situatie juni 2003:**

De AOC van Air Holland verliep op 1 juli 2003.

Voorafgaand aan verlenging vond in juni 2003 een reguliere integrale inspectie plaats. Hierbij werden een aantal ernstige tekortkomingen geconstateerd. De belangrijkste tekortkomingen waren:

- het steeds terugkeren van reeds in het verleden geconstateerde non-compliances m.a.w. een niet structurele aanpak van het oplossen van de bevindingen
- Het niet tijdig oplossen van tekortkomingen waarbij de maatschappij niet aan de wettelijke eisen voldeed
- Het niet correct bijhouden van trainingsbescheiden van bemanningen
- Het ondanks het niet aan de wettelijke eisen voldoen van cockpitbemanningen qua herhalingstraining, deze toch inzetten voor commerciële vluchten.

In overleg met HOV vond een gesprek plaats met het management van Air Holland. Hierbij werd de bezorgdheid van O&V kenbaar gemaakt Air Holland diende een plan van aanpak in om de geconstateerde gebreken op te lossen. Afgesproken werd, dat O&V het verloop van dit plan op wekelijkse basis zou monitoren en op basis hiervan zou besluiten of de AOC al dan niet verlengd zou worden. Uiteindelijk was er eind juni voldoende vertrouwen om de AOC voor een periode van drie maanden te verlengen (dus tot 1 oktober 2003). In deze periode zouden er twee inspecties plaatsvinden om te beoordelen of het gehele plan van aanpak was afgewerkt en of de genomen maatregelen afdoende waren.

Op het commerciële vlak dient vermeld te worden, dat Air Holland voor het eerst in de geschiedenis een periode van 12 maanden met contracten tegemoet kon zien. Dit zou hopelijk meer financiële rust binnen het bedrijf geven.

### **Situatie september 2003:**

De AOC van Air Holland verliep per 1 oktober 2003. De AOC was voor een beperkte periode verlengd na constatering van een aantal tekortkomingen. Een uitgevoerde audit wees uit dat de tekortkomingen structureel waren opgelost en voor meer duidelijkheid binnen het bedrijf zorgden. De resultaten gaven voldoende vertrouwen om een advies uit te brengen de AOC te verlengen voor een periode van één jaar. Uiteindelijk is, na overleg met LVT, de AOC verlengd voor 9 maanden om gelijke tred te houden met de verloopdatum van de MSAS (1 juli 2004).

In de maand oktober 2003 werden ook twee nieuwe vliegtuigen van het type Boeing 767-300 ER aan de vloot van Air Holland I B.V. toegevoegd. (PH-AHV en PH-AHX) In totaal had Air Holland toen 5 vliegtuigen (2 x B757, 3 x B767) op de AOC. Vanuit O&V was nog steeds de restrictie van kracht dat Air Holland niet met meer dan drie vliegtuigen tegelijkertijd vluchtuitvoering mocht doen plaatsvinden. Deze restrictie was opgelegd vanwege het gebrek aan voldoende personeel en IT-systemen om vluchtoperaties te monitoren. Het was de verwachting dat deze restrictie in 2004 zou kunnen vervallen.

Eén B767 zou per 1 november terug gaan naar de lessor en één van de B757's ging op korte termijn in groot onderhoud.

### **Overwegingen en bevindingen Air Holland inzake de exploitatievergunning tot december 2003:**

Eind 2002 bereikte de Divisie Luchtvaart een aantal berichten inzake de financiële situatie van Air Holland I B.V. Hierop is vanuit het toezicht binnen het kader van de EEG Verordening 2407/92 actie ondernomen naar Air Holland.

In januari 2003 is verscherpt toezicht ingesteld en zijn aanvullende vragen gesteld aan Air Holland. Om een goed beeld te krijgen van de financiële situatie is gedurende een aantal maanden de in- en uitstroom van financiën gecontroleerd, dit is gebeurd naar aanleiding van maandelijks opgevraagde exploitatiegegevens. In juni is mede op basis van een beperkte AOC de exploitatievergunning onder voorwaarden voor een korte periode afgegeven. Een van de voorwaarden was de maandelijks rapportage m.b.t. de financiële exploitatie. Naar aanleiding van deze maandelijks rapportages is medio oktober 2003 vast komen te staan, dat een redelijk positieve cashflow en uitzicht op een tweetal goede contracten (TUI en Thomas Cook), verscherpte toezicht naar normaal toezicht binnen het kader van de Verordening terug gebracht kon worden. Dit is uiteindelijk geëffectueerd.

### **Overwegingen en bevindingen Air Holland inzake de exploitatievergunning vanaf december 2003 tot heden:**

De divisie Luchtvaart heeft in 1 december 2003 een aanvraag ontvangen voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V.

Per direct heeft de divisie Luchtvaart overleg gevoerd met de DGL afdeling Marktordening.

Afgesproken wordt een besluit m.b.t. de vergunning voor Air Holland 2 eerst ter advies voor te leggen aan DGL. DGL heeft de staatssecretaris 4 december 2003 ingelicht.

Het verzoek voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V. is 5 december 2003 door divisie Luchtvaart afgewezen waarbij is aangegeven dat de aanvraag wordt beschouwd als aanvraag van een nieuwe vergunning voor Air Holland 2 B.V.

Tijdens een gesprek met de IVWDL op 11-12-2003 geeft Air Holland aan de huidige activiteiten te willen splitsen in twee nieuwe AOC houders naast de huidige AOC houder Air Holland I. Het businessplan van Air Holland wordt hiervoor "opgeknipt" in twee nieuwe onderdelen:  
Een Air Holland 2 Special Charter voor het verrichten van geregeld vervoer  
Een Air Holland 3 Charter voor het verrichten van charter vervoer

Bij het gesprek is op uitnodiging van Air Holland aanwezig de heer Prins van de IMCA groep. Hij meldt dat IMCA de contracten van TUI en Tomas Cook heeft overgenomen van Air Holland. De reden dat IMCA aanwezig is bij het gesprek is de oprichting van een nieuwe maatschappij. Men heeft geen interesse in het "geregeld vervoer" op de Ned. Antillen vanwege de relatie met KLM. In plaats van een vergunning voor Air Holland 3 Charter wordt door IMCA een vergunning voor ATR leasing V BV aangevraagd met als handelsnaam Holland Exel. Het "Special Charter" vervoer blijft bij Air Holland, hiermee heeft Exel geen bemoeienis.

Tijdens een gesprek op 9-1-2004 blijkt dat Holland Exel nagenoeg het hele personeel van Air Holland heeft overgenomen. Ook de leasecontracten met SAS neemt Holland Exel over.

Op 23 januari 2004 is do< namens de DHI een nota geschreven aan de DGL <; \* ;)  
Holland Exel heeft voorsnog voldoende informatie overhandigd en onderbouwing verstrekt om een dusdanig beeld te geven van de bedrijfs- en financiële plannen, dat op basis van het voorlopige onderzoek een exploitatievergunning kan worden verleend. In de onderbouwing die Air Holland 2 heeft verstrekt zijn meer onzekerheden geconstateerd. Op grond van een garantstelling en het voorlopige onderzoek is het niet aannemelijk dat een exploitatievergunning op grond van de Europese verordening kan worden geweigerd. Wel zijn er dusdanige onzekerheden dat het de aanbeveling verdient een vergunning voor beperkte periode af te geven. DGL is een beleidsadvies gevraagd.

Uit het beleidsadvies van de DGL d.d. 29 januari 2004 (G.Mf Landheer) kan worden geconcludeerd dat het onderzoek zich niet alleen dient te beperken tot Air Holland 2 B.V. als aparte juridische entiteit, maar dat een onderzoek plaats moet vinden naar de gehele holding en de hieraan gelieerde bedrijven. Hierbij speelt mede het verleden van Air Holland een rol. DGL adviseert dit onderzoek te laten verrichten door een registeraccountant die bekend is met de bedrijfsvoering van luchtvaartondernemingen.

Op 30 januari 2004 wordt de exploitatievergunning en AOC afgegeven aan Holland Exel. Het is de gezamenlijke keuze van Air Holland en Holland Exel om 1. alleen voor Holland Exel BV een exploitatievergunning en AOC in ontvangst te nemen en daarmee het tot dan toe gezamenlijk gevoerde proces te verbreken.

Op 11 februari is schriftelijk aan Air Holland Group bevestigd dat de geleverde informatie voorsnog te beperkt is om een besluit te kunnen nemen over de exploitatievergunning voor air Holland 2. Dit betreft

De mate waarin een vereenzelviging van Air Holland I BV en/of Air Holland Group BV met Air Holland 2 BV invloed heeft op het resultaat van Air Holland 2 BV; dit voorzien van een verklaring van de bewindvoerder van Air Holland I BV en de belastingdienst dat Air Holland 2 BV een aparte juridische en fiscale entiteit is en op geen enkele wijze aanspreekbaar is voor (belastingsschulden van Air Holland I BV;



HTM  
HOV

Datum  
9 maart 2004

36

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
exploitatievergunning Air Holland 1

Beste

Naar aanleiding van de brieven d.d 27 februari 2004 (kenmerk: Pl/mk/68979) en 1 maart 2004 van de bewindvoerders van Air Holland I dient de divisie Luchtvaart een antwoord te geven op het verzoek tot uitstel van de beslissing m.b.t. de schorsing van de exploitatievergunning.

Volgens advies van S&B is een tussenoplossing, het pas schorsen van de vergunning op het moment dat Air Holland hier weer gebruik van zal maken, niet uitvoerbaar. Na overleg met S&B stel ik de volgende opties voor.

1. Het nu schorsen van de vergunning. De bewindvoerders stellen dat nu schorsen van de vergunning hun beperkt in de afhandeling van de surséance en zullen mogelijk een schadeclaim indienen. Binnen de EU verordening wordt geen termijn gegeven. Telefonisch is reeds een uitstel van de termijn tot na 6 april gegeven.
2. Het (nog) niet schorsen van de vergunning. Omdat de vliegveiligheid thans niet in het gedrang is omdat Air Holland niet vliegt kan het belang van de crediteuren nu zwaarder wegen dan het schorsen van de vergunning. Het blijft theoretisch echter mogelijk dat Air Holland toch gaat vliegen. Er zijn geen wettelijke beperkingen. Hooguit kan de divisie zich in dat geval beroepen op geschonden afspraken. Tevens is de vraag aan de orde hoelang deze situatie kan/moet duren.
3. Een voornemen tot schorsen van de exploitatievergunning van Air Holland I per 8 april 2004. De schorsing wordt effectief indien Air Holland I niet heeft aangetoond in staat zijn gedurende een periode van twaalf maanden haar bestaande en potentiële verbintenissen na te komen. De consequenties zijn verder hetzelfde als bij optie 1 en 2.

**Divisie Luchtvaart**  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp.  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 5'  
Fax 023-5663013

Gelet op de Europese verordening 2407/92 moet de bevoegde instantie bij intrekken van de exploitatievergunning ervan overtuigd zijn dat er geen realistische vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn. De luchtvaartmaatschappij moet in staat zijn gedurende een periode van twaalf maanden haar bestaande en potentiële verbintenissen na te komen. Evenwel kan de bevoegde instantie de vergunning schorsen totdat hieraan is voldaan.

Uit het 1<sup>e</sup> openbare verslag van de bewindvoerders blijkt nog niet dat er vooruitzichten zijn op een bevredigende financiële reorganisatie binnen een redelijke termijn (zie bijlage). De overname van activa door Holland Exel lijkt bedoeld om de afhandeling van de schuldenlast zoveel mogelijk plaats te laten vinden (preferente crediteuren). In de brief van 27 februari stellen de bewindvoerders evenwel dat bij een gerechtelijk akkoord een solvabiliteitsherstel kan plaatsvinden. Men meent zelfs dat Air Holland weer in een positie kan komen waarin men weer kan vliegen. Cruciaal is het besluit van de crediteuren. In eerdere stukken heeft Air Holland zelf gemeld dat de belangrijkste crediteuren bereid zijn een betaalregeling af te spreken.

Het kunnen overzetten van routevergunningen van Air Holland naar Holland Exel is in dit kader een loos argument. Hoewel Holland Exel de vergunningen voor 150.000 euro heeft "gekocht" kan er geen sprake zijn van een overdracht van vergunningen.

De huidige omstandigheden pleiten ervoor terughoudend met schorsen te zijn. De overige luchtvaartmaatschappijen zullen het proces echter met argusogen volgen gezien de spelende belangen met betrekking tot m.n. de routevergunningen. De vraag is aan de orde wat het vervolgtraject na 6 april moet zijn. Het is niet duidelijk of na de crediteurenvergadering wel voldoende zekerheid verkregen kan worden over de financiële positie, met name het kunnen voortbestaan gedurende 12 maanden.

Vanwege de noodzaak een spoedige reactie te geven aan de bewindvoerders stel ik voor woensdag 10 maart in klein comité een besluit te nemen.

Voorgestelde besluit:

uu.1  
... d .. na.

Met vriendelijke groet

.....



1<sup>e</sup> openbare verslag van de bewindvoerders d.d. 4 maart 2004 (ontvangen 5 maart).

De belangrijkste feiten:

De afgelopen jaren werd Air Holland regelmatig geconfronteerd met faillissementsaanvragen. Air Holland kampt met een groot tekort. Over de afgelopen jaren zijn aanzienlijke verliezen geleden. Bewindvoerders hebben geconstateerd dat de afgelopen jaren nimmer definitieve jaarstukken zijn opgesteld laat staan goedgekeurd door het bestuur van de vennootschap. De totale schuldenlast van Air Holland wordt door bewindvoerders geschat op een kleine Euro 30 miljoen. Er zijn geen schulden bij een bankinstelling. Air Holland werd gefinancierd door haar crediteuren.

De bewindvoerders hebben moeten constateren dat de overeenkomsten tussen Holland Exel en Air Holland in december 2003 niet paulianeus zijn geweest.

Op 24 februari 2004 is overeenstemming bereikt tussen Air Holland en ATR Leasing VI B.V. (Holland Exel) in het kader van een zogenaamde activa-overeenkomst. De lusten en lasten van de bedrijfsactiviteiten van Air Holland zijn vanaf 20 februari 2004 voor rekening van Holland Exel. Holland Exel heeft aan het resterende personeel van Air Holland arbeidsovereenkomsten aangeboden ingaande per 1 februari 2004. Van de transactie met Holland Exel zijn uitgesloten financiële vaste en vlottende activa (debiteuren) en de op naam van Air Holland staande AOC en Economische Vergunning. De financiële en contractuele verplichtingen van Air Holland om passagiers te vervoeren zijn uitdrukkelijk door Holland Exel niet overgenomen. Gelijk met de overname door Holland Exel is Air Holland gestopt met haar operationele activiteiten.

Door Air Holland is de huurovereenkomst met betrekking tot het perceel Breguetlaan 67 te Oude Meer/Schiphol tegen 31 mei 2004 opgezegd. Huurovereenkomsten op Schiphol Airport (technische ruimten, ticketbalie en crewroom) worden zoveel mogelijk met toestemming van Schiphol Group N.V. overgedragen aan Holland Exel.

De vermogenspositie van de boedel tussen 10 februari en 19 februari 2004 is met ruim Euro 20.000,— verslechterd, zulks ondanks een positief resultaat op de vluchten. De verslechtering is veroorzaakt door betaling aan zogenaamde dwangcrediteuren (afhandelaren e.d.)

Door bewindvoerders zijn langdurige besprekingen gevoerd om het doorstart scenario via Air Holland 2 van de grond te krijgen. Dat is uiteindelijk niet gelukt. De bewindvoerders hebben dan ook moeten concluderen dat een doorstart via Air Holland 2 per direct niet waarschijnlijk en ook niet in het belang van de boedel kan zijn.

Op verzoek van de Inspectie hebben de bewindvoerders aangegeven welk zicht zij hebben op een financiële reorganisatie bij Air Holland en op welke termijn zij verwachten deze reorganisatie te kunnen realiseren. Een groot deel van de vragen van de Inspectie zijn door bewindvoerders beantwoord. Met betrekking tot specifieke financiële zaken is uitstel gevraagd tot 6 april 2004. Air Holland is nog steeds in het bezit van de vereiste exploitatievergunningen zij het dat jegens de Inspectie is gegarandeerd dat momenteel door Air Holland zelf niet (meer) gevlogen wordt.

## Stand van Zaken Air Holland 2

Op 2 februari 2004 is met DL/OV/04.555280 Air Holland 2 BV verzocht het onderzoeksrapport van Horlings, Brouwer en Horlings uit te laten breiden met de vraagstelling of zonder voorbehoud nog steeds sprake is van realistische onderstellingen in het bedrijfsplan van Air Holland 2 BV als mede rekening wordt gehouden met

- De mate waarin een vereenzelviging van Air Holland I BV en/of Air Holland Group BV met Air Holland 2 BV invloed heeft op het resultaat van Air Holland 2 BV; dit voorzien van een verklaring van de bewindvoerder van Air Holland I BV en de belastingdienst dat Air Holland 2 BV een aparte juridische en fiscale entiteit is en op geen enkele wijze aanspreekbaar is voor (belasting)schulden van Air Holland I BV;
- de haalbaarheid van de in het bedrijfsplan gestelde doelen bij niet (kunnen) uitvoeren van de contracten m.b.t. Suriname en/of de Antillen, waarbij het aannemelijk is dat bij het wegvallen van een markt of route de onderneming niet staakt.

De aanvraag voor de AOC van Air Holland 2 B.V. kan pas verder in behandeling worden genomen indien het bekend is welke luchtvaartuigen op de AOC vermeld dienen te worden. In afwachting van aanvullende informatie is op 3 februari met brief DL/OV/04.555299 besloten de behandeling de op te schorten. Gelet op JAR-OPS 1.185(c) verzoek ik u uiterlijk voor 18 maart 2004 bekend te maken welke luchtvaartuigen door uw organisatie zullen worden ingezet. Indien u niet binnen de hierboven gestelde termijn aan mijn verzoek voldoet, kan besloten worden uw aanvraag af te wijzen.

De aanvraag heeft zich vooralsnog geconcentreerd op Air Holland 2 BV in de positie van een juridisch zelfstandig rechtspersoon. In artikel 5, tweede lid, van de verordening is aangegeven dat het bedrijfsplan ook nadere gegevens moet bevatten betreffende de financiële banden tussen de aanvrager en eventuele andere commerciële activiteiten waarbij de aanvrager rechtstreeks of via verwante ondernemingen betrokken is. Er zal derhalve inzage moeten bestaan in de financiële-, juridische- en zeggenschapsrelaties van Air Holland 2 BV met andere rechtspersonen, zoals Air Holland Groep, Air Holland I BV en Holland Exel BV.

In een persoonlijke brief aan de divisie Luchtvaart stelt de heer • ! itdrukkelijk dat Air Holland 2 BV juridisch niet aansprakelijk is voor de schulden van Air Holland I BV en dat het resultaat niet gedrukt zal worden door regelingen van Air Holland I BV met haar crediteuren. Zolang niet is onvoorwaardelijk is uitgesloten dat Air Holland 2 BV op enige wijze aanspreekbaar is voor (belasting)schulden van Air Holland I BV, kan geen besluit worden genomen op grond van artikel 5, eerste lid, van de verordening. Een onafhankelijke accountantsonderzoek zal volledig inzicht moeten geven in de geldstromen tussen Air Holland 2 BV, de Air Holland Groep en de dochterondernemingen, inclusief de bronnen waaruit de crediteuren van Air Holland I BV worden afbetaald.

De accountants Hurlings, Brouwer en Hurlings zijn in het door hun geleverde onderzoeksrapport van mening dat Air Holland 2 BV de prognose op een juiste wijze heeft opgesteld en dat deze in overeenstemming is met de grondslagen voor financiële verslaggeving. Het onderzoeksrapport geeft geen inzicht in de haalbaarheid van de in het bedrijfsplan gestelde doelen. Het is bijvoorbeeld nog onzeker of Air Holland 2 BV toestemming zal krijgen om charterdiensten te onderhouden met Suriname. Air Holland 2 BV is vooralsnog eerst sterk afhankelijk van vervoer naar de Nederlandse Antillen. Het is mij onvoldoende bekend of de belangrijkste contract-partner, Dutch Caribbean Airlines, een sterke financiële partij is. Ik heb onvoldoende informatie om te bepalen of het bedrijfsplan, zoals dit nu is gebaseerd op de routes naar Suriname en de Nederlandse Antillen, voldoende continuïteit kan bieden zoals bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de verordening.



HTM  
HOV

Datum  
8 januari 2004  
Contactpersoon

37

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Exploatievergunning Air Holland 2

Beste

Naar aanleiding van de aanvraag van Air Holland 2 voor het afgeven van een exploitatievergunning heb ik de volgende zaken beoordeeld.

#### Structuur

De onderneming Air Holland 2 is statutair gevestigd te Oude Meer en is onderdeel van de Air Holland Groep B.V. De onderneming heeft tot hoofddoel het door de lucht vervoeren van passagiers, bagage en vracht.

De onderneming zal in meerderheid eigendom zijn van onderdanen van een EU lidstaat, t.w.   
el (Dorbeco B.V. Amersfoort) en de heer   
 (Jongberg Beheer B.V.).  
Laatste wil alleen participeren indien Air Holland 2 beschikt over een AOC en exploitatievergunning, tot die tijd is C. van Dormael 100% aandeelhouder.

#### Bedrijfsplan

Air Holland 2 heeft een bedrijfsplan ingediend waarmee men in twee jaar tijd een netto resultaat van 5 miljoen euro wil behalen. De veronderstellingen waarop het bedrijfsplan van Air Holland 2 is geschreven zijn gecontroleerd door Hurlings, Brouwer en Hurlings Accountants. Men is van mening dat de prognose op een juiste wijze is opgesteld. Hierna volgt mijn analyse.

#### Financiering

Jongberg Beheer B.V.) zal toetreden als aandeelhouder van Air Holland 2. Voor de financiering van €2.365.000 voor de eerste drie maanden heeft Jongberg Beheer zich garant gesteld tot maximaal 4 miljoen euro. Met de garantstelling, mits voorzien van storting of bankgarantie, kan Air Holland 2 de eerste drie maanden haar vaste en bedrijfsuitgaven dekken, zonder dat rekening wordt gehouden met inkomsten uit exploitatie.

#### **Divisie Luchtvaart**

Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Satumusstraat 50, Hoofddorp

Fax 023-5663013

### Contracten met touroperators

Het contract van Air Holland 2 met Does/Cadusi meteen waarde van 10 miljoen euro is per 31-12-2003 getekend, er is echter nog geen routetoestemming voor Suriname. Bekend is dat Suriname zelf met een ex-KLM Boeing de route wil bedienen. Er is geen zekerheid of Air Holland een routevergunning krijgt en dit contract kan uitvoeren. Dit ligt politiek gevoelig. Een beleidsbeslissing van de Staatssecretaris wordt pas voorzien in Februari.

Air Holland 2 heeft een Letter of Intent opgemaakt met DCA (origineel 28 april 2003). Volgens het gevoerde beleid is een LOI voldoende voor onderbouwing van het bedrijfsplan. De waarde van dit contract is gesteld op 16 miljoen euro. De vluchten worden nu uitgevoerd door het Belgische Sobelair. Een voorwaarde in de LOI is dat het contract met Sobelair vrijkomt. Als Sobelair inclusief de huidige overeenkomst met DCA door een derde partij wordt overgenomen is de status van deze LOI echter twijfelachtig. Tot nu toe is Air Holland een concurrent van DCA.

Een contract met Universal, met een waarde van 3 miljoen euro, is nog niet gesloten.

Het enige op dit moment werkelijk uitvoerbare contract is een overeenkomst met CAT (Curaçao), voor een waarde van 16 miljoen Euro. Het contract is namens CAT ondertekend door N. Kleine, die lid is van de raad van bestuur van Air Holland.

De ambitie van Air Holland 2 richt zich sterk op de Antillen. Naast de uitvoerbaarheid van de contracten zijn er vraagtekens over de toekomstige ruimte op deze route, met name het risico van teruglopend vervoer als er politieke besluiten worden genomen i.v.m. de huidige drugsproblematiek.

### Air Holland 1

De divisie ontvangt steeds meer signalen over betalingsachterstanden van Air Holland 1. Dit betreft o.a. pensioenpremies, onderhoudscontracten en tarieven. De veiligheid wordt thans alleen nog gegarandeerd door inbreng van Holland Exel waarvoor Air Holland 1 tijdelijk de vluchten uitvoert.

De huidige schuldenlast wordt geraamd op 20 miljoen euro, dit exclusief achterstallig loon en premies. Hiernaast heeft Holland Exel toegezegd een vordering van 2 miljoen Euro op Air Holland 1 over te nemen van Thomas Cook en TUI. Naar verluidt zal Holland Exel bij het in gebreke blijven van Air Holland 1 dit gaan claimen Air Holland 2.

In een vertrouwelijke brief geeft de heer C. van Dormael aan dat op geen enkele wijze een deconfiture van Air Holland 1 wordt nagestreefd. Het is niet de bedoeling een sterfhuis constructie op Air Holland 1 toe te passen. Air Holland 1 zal samen met haar aandeelhouders een oplossing vinden voor betaling van haar crediteuren. Door een nieuwe start te maken in de entiteit Air Holland 2 meent hij de crediteuren te bedienen, omdat zij zijn gebaat bij een continuering van de bedrijfsactiviteiten. Bij deconfiture is er geen actief dat voor verhaal beschikbaar is. Hij schetst hierbij het belastingvrij aanwenden van toekomstige dividenden uit Air Holland 2 voor regelingen met crediteuren van Air Holland 1.

De heer . ;l geeft in deze brief verder als belangrijkste redenen voor een vergunningsaanvraag voor een nieuwe, schuldenvrije, entiteit:

- Het garanderen van banen voor het personeel van Air Holland
- Het dienen van belang voor de reizigers
- Het dienen van algemeen belang in de luchtvaart en de economie van de Antillen door het vervoersaanbod op deze route.

De situatie van Air Holland 1 heeft geen directe invloed op de bedrijfsvoering van Air Holland 2. Hoewel buiten het kader van de vervoersvergunning wil ik echter wel de volgende zaken in overweging geven.

- Nagenoeg al het personeel van Air Holland is thans in dienst van ATR leasing V B.V. (Holland Exel) dat onderdeel is van de IMCA groep. Ook het onderhoudsbedrijf zal overgaan naar ATR leasing IV zodat er bijna geen sprake meer is van personeel van Air Holland.
- De meeste reizigers hebben geboekt via TUI/Thomas Cook waarvoor Holland Exel de vluchten zal gaan uitvoeren. Het enige risico dat nu wordt gezien betreft de reizigers die hebben geboekt voor de Antillen via CAT. Het lijkt echter niet onwaarschijnlijk dat andere operators deze vluchten kunnen overnemen zodat het nadeel voor de reizigers in dit kader gering lijkt.
- Het dienen van algemeen belang in de luchtvaart m.b.t. de route op de Antillen lijkt mij voornamelijk een politieke kwestie. Wel kan worden aangenomen dat bij het wegvallen van Air Holland de vraag bij andere operators weer toeneemt, waardoor de ticketprijzen zullen stijgen.
- De financiering betreft volgens het bedrijfsplan een achtergestelde lening van 4 miljoen euro, dit bedrag zal na 2 jaar worden terugbetaald. Dit bedrag drukt zwaar op het verwachte netto resultaat. Hiernaast bestaat de kans dat Holland Exel een claim van 2 miljoen euro neerlegt bij Air Holland 2. De vraag kan worden gesteld hoe de schuldeisers van Air Holland 1 worden afbetaald, als er door Air Holland 2 geen dividenden worden uitgekeerd.

Mijn conclusie is dat er vooralsnog geen redenen zijn om de aanvraag van Air Holland 2 te weigeren op grond van de verordening 2407/92. Er is immers sprake van een nieuwe entiteit. Wel zijn er dusdanige onzekerheden, m.n. het hebben van voldoende contracten, dat het de aanbeveling verdient de vergunning voor beperkte periode af te geven. Air Holland 2 zal maandelijks moeten aantonen dat men een gezonde bedrijfsvoering heeft, zoals nu is beschreven in het bedrijfsplan.

Mijn advies is akkoord te gaan met de afgifte van een tijdelijke vergunning. De geldigheid is uiteraard afhankelijk van de afgifte van een AOC.

Met vriendelijke groet,

## Historie

Air Holland Charter B.V. is in 1991 gestart vanuit een faillissement en op 25 januari 2000 zelf failliet verklaard.

In maart 2000 heeft een doorstart plaatsgevonden als Air Holland Leasing II" Dit als onderdeel van Dorbeco B.V. te Amersfoort met als investeerders D<

VJ,k.

In mei 2002 heeft de Belgische investeerder Tony Gram volgens berichten een 'substantieel meerderheidsbelang' in Air Holland genomen. Gram is eigenaar van de Belgische luchtvaartmaatschappij VG/Delsey met als CEO voormalig Air Holland directeur Ludo Sauwen.

In september 2002 heeft Eurocontrol het faillissement van Air Holland Leasing III aangevraagd wegens een schuld van 1,7 miljoen euro. Na een afbetaalregeling te hebben afgesproken wordt de aanvraag teruggetrokken. In deze tijd claimt de Belgische maatschappij VG/Delsey dat Air Holland Leasing III nog onbetaalde rekeningen uit het zomerseizoen moet voldoen. Het verhaal gaat dat in plaats hiervoor VG/Delsy aandelen van Air Holland Leasing III heeft geaccepteerd. Of dit ooit is uitgevoerd is niet duidelijk.

5 november 2002 is VG/Delsey failliet verklaard. De curatoren hebben volgens berichten in de Gazet van Antwerpen een procedure aangespannen tegen Air Holland, omdat zij Delsey nog 2 miljoen euro zou moeten betalen.

Op 9 september 2003 is de tenaamstelling van Air Holland Leasing III gewijzigd in Air Holland I B.V. met als handelsnaam Dutch Colors

Er zijn bij de KvK meer dan 20 inschrijvingen voor Air Holland verdeeld over 4 concerns t/w. ING lease Holding, Dorbeco, de By B.V. en Air Holland Finance B.V. in Liquidatie.

### Overwegingen m.bt. structuur

Onbekend is welk gevolg het faillissement van VG/Delsey heeft op Air Holland I B.V. Een wijziging van de structuur van Air Holland zou er op kunnen duiden dat bij nieuwe operaties eventuele claims m.b.t. VG/Delsey buiten spel worden gezet. Indien men doorgaat in een nieuwe structuur hebben de curatoren mogelijk geen vat meer op de opbrengsten uit het nieuwe Air Holland.

Vraag is daarom in hQeverre de nieuwe structuur in overeenstemming is met de wettelijke bepalingen. Air Holland zal dit moeten aantonen, we kunnen m.i. geen vergunning afgeven indien er strijdigheid met andere wetten zou bestaan. Volgens de berichten zou Gram nu een meerderheidsbelang en Dormaël een minderheidsbelang in Air Holland I B.V. hebben. Ook de huidige verhouding van aandeelhouders (eigendom en zeggenschap) moet worden geverifieerd.

Tweede zorgpunt is het faillissement van Air Holland Charter B.V. De vraag is in hoeverre dit is afgewikkeld, en of er geen activa uit een voormalig faillissement worden onttrokken. Hierover zal Air Holland een uitspraak van de curator moeten overleggen c.q. een toestemming van de Rechter-Commissaris.

## Korte historie

Het Air Holland van John Block is in 1991 failliet gegaan. De onderneming wordt doorgestart als Air Holland Charter B.V. doorgestart vanuit het faillissement en op 25 januari 2000 zelf failliet verklaard.

In 2000 heeft een doorstart plaatsgevonden als Air Holland Leasing III. Dit als onderdeel van Dorbeco B.V. te Amersfoort met als investeerders Dormael en Van der Valk.

In de tweede helft van 2002 bereikte de Divisie Luchtvaart een aantal berichten inzake de financiële situatie van Air Holland I B.V. Hierop is vanuit het toezicht binnen het kader van de EEG Verordening 2407/92 actie ondernomen naar Air Holland. In september 2002 heeft Eurocontrol het faillissement van Air Holland Leasing III aangevraagd wegens een schuld van 1,7 miljoen euro. Na een afbetaalregeling te hebben afgesproken wordt de aanvraag teruggetrokken.

In januari 2003 is verscherpt toezicht ingesteld en zijn aanvullende vragen gesteld aan Air Holland. Om een goed beeld te krijgen van de financiële situatie is gedurende een aantal maanden de in- en uitstroom van financiën gecontroleerd, dit is gebeurd naar aanleiding van maandelijks opgevraagde exploitatiegegevens. In juni is mede op basis van een beperkte AOC de exploitatievergunning onder voorwaarden voor een korte periode afgegeven. Een van de voorwaarden was de maandelijks rapportage m.b.t. de financiële exploitatie. In deze periode werd wederom het faillissement van Air Holland aangevraagd in het voorjaar en in de zomer van 2003 en in het najaar van 2003. Telkens werden de aanvragen weer aangehouden dan wel ingetrokken.

Op 9 september 2003 is de tenaamstelling van Air Holland Leasing III gewijzigd in Air Holland I B.V. met als handelsnaam Dutch Colors. Naar aanleiding van de maandelijks rapportages is medio oktober 2003 vast komen te staan, dat een redelijk positieve cashflow en uitzicht op een tweetal goede contracten (TUI en Thomas Cook), verscherpte toezicht naar normaal toezicht binnen het kader van de Verordening terug gebracht kon worden. Dit is uiteindelijk geëffectueerd.

De divisie Luchtvaart heeft in 1 december 2003 een aanvraag ontvangen voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V. Het verzoek voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V. is 5 december 2003 door divisie Luchtvaart afgewezen waarbij is aangegeven dat de aanvraag wordt beschouwd als aanvraag van een nieuwe vergunning voor Air Holland 2 B.V.

Op 11-12-2003 blijkt dat de IMCA groep de contracten van TUI en Tomas Cook heeft overgenomen van Air Holland I. IMCA vraagt voor ATR leasing V BV een vergunning aan met als handelsnaam Holland Exel. Men verkiest dit in plaats van het oprichten van een aparte "767 divisie" binnen de bestaande luchtvaartmaatschappij KLM Exel. Op 9-01-2004 blijkt dat Holland Exel nagenoeg het hele personeel van Air Holland heeft overgenomen. Ook de leasecontracten met SAS neemt Holland Exel over. Op 30 januari 2004 wordt een exploitatievergunning en AOC afgegeven aan Holland Exel. Gelijkzeitig wordt Air Holland 2 BV medegedeeld dat de afgifte van een economische vergunning en een AOC voor Air Holland 2 BV wordt aangehouden. Op 11 februari wordt schriftelijk aan Air Holland Group bevestigd welke informatie benodigd is om een besluit te kunnen nemen over de exploitatievergunning voor Air Holland 2.

Bij beschikking van 10 februari 2004 heeft de rechtbank te Haarlem voorlopig surséance van betaling verleend aan Air Holland I BV met benoeming van mr. [naam] en mr. [naam] tot bewindvoerders. De crediteurenvergadering is bepaald op dinsdag 6 april 2004. Pas nu kan de divisie op grond van artikel 12 van de Europese verordening ingrijpen. Zolang de veiligheid niet in het gedrang komt mag een maatschappij op grond van de Europese verordening doorvliegen. 12 februari 2004 is overleg gepleegd met de bewindvoerder van Air Holland I i.v.m. de faillissementsaanvraag.

Op vrijdag 20 februari 2004 is aan de heer Ingwersen, bewindvoerder van AHL, uitstel verleend inzake het verzoek om met een positief financieel reorganisatieplan te komen. Dit uitstel was verleend tot en met woensdag 25 februari 2004. Op deze dag heeft AHL een brief gestuurd in



aanvulling op eerdere informatie die de Divisie Luchtvaart reeds had verkregen, waarmee een uiteenzetting wordt gegeven van het overzetten van activa naar ATR Leasing VI B.V die onder de naam Holland Exel handelt. Uit de ons bekende informatie blijkt dat de surséance van betaling van AHL wordt aangehouden. Dit biedt de mogelijkheid voor de bewindvoerder om zonder rekening te houden met de huidige crediteuren (huidige schuld tegen de 30 miljoen euro) een reorganisatie te initiëren of een afwikkeling van schuldeisers te bewerkstelligen. Dit laatste blijkt tevens uit het door AHL uitgegeven persbericht van woensdag 25 februari 2004.

Op basis van de ontvangen informatie en gegeven de verplichting die de Divisie Luchtvaart heeft inzake het verlenen, schorsen of intrekken van de exploitatievergunning is op donderdag 26 februari 2004 om 13.30 uur een brief gefaxt waarin AHL tot uiterlijk vrijdag 27 februari 2004 de gelegenheid heeft gekregen gedetailleerde informatie te verstekken. De bewindvoerder heeft deels gehoor gegeven aan vorenstaande en een financiële onderbouwing van de huidige situatie gegeven. Uit overleg dat inspecteurs van de Divisie Luchtvaart met de bewindvoerder hebben gevoerd kon reeds worden geconcludeerd dat de situatie dusdanig hectisch is, dat de bewindvoerder onvoldoende tijd heeft om een volledig inzicht te kunnen verschaffen. Om een schorsing te voorkomen heeft de bewindvoerder tevens op vrijdag 27 februari 2004 een verzoek gedaan voor uitstel tot 6 april 2004 voor het leveren van ontbrekende informatie. Dit verzoek ondersteunt de bewindvoerder met een verklaring om tot 6 april 2004 geen gebruik te zullen maken van de vergunningen welke aan AHL zijn afgegeven. Tevens zal de bewindvoerder voordat hij gebruik maakt van de huidige vergunningen vooraf toestemming vragen aan Divisie Luchtvaart. Onder het gegeven dat AHL niet vliegt, kan worden geaccepteerd dat de bewindvoerder in een zekere mate van rust aan de financiële positie van AHL kan werken. Een instemming met het verzoek tot uitstel is 10 maart 2004 verzonden. Voor 8 april 2004 levert de bewindvoerder de gevraagde gegevens. Op basis van de informatie die op dat moment ter beschikking staat zal een besluit worden genomen of Air Holland I BV al dan niet de verleende exploitatievergunning kan behouden.

Met de toezegging van de bewindvoerder dat AHL niet zal vliegen ontstaat een dilemma. Volgens de wettelijke eisen en de kaders in de joint Aviation Authorities, de JAR OPS-1, dient een operator een organisatie te hebben in overeenstemming met de scope en omvang van de operatie. Hier bestaat nu geen duidelijkheid over, alsmede over het aanwezig zijn van voldoende financiën voor plenen van onderhoud en uitvoeren van vluchten op het vereiste niveau. Met een geldige vergunning tot vluchtuitvoering (Air Operator's Certificate, AOC) is het AHL toegestaan om vluchten uit te (laten) voeren. Alleen door schorsen van het AOC kan zeker worden gesteld dat AHL niet vliegt. Schorsing kan de bewindvoerder echter beperken in zijn mogelijkheden voor afhandeling van de surséance. Indien de belangen van schuldeisers meewegen worden bovengenoemde kaders verlaten. Gelet op de twijfels of AHL nog aan de eisen van JAR OPS-1 kan voldoen is derhalve besloten de accountable manager en de bewindvoerders van AHL op 10 maart in kennis gesteld van een voornemen tot schorsen van het AOC.

Tijdens een hoorzitting op 11 maart 2004 is kennisgenomen van de zienswijze van AHL. De bewindvoerder benadrukt dat er sprake is van een veilige situatie omdat AHL geen vluchten uitvoert. Hij bestrijdt dat AHL niet voldoet aan JAR OPS-1. De onderneming heeft een positieve boedel, men is financieel, organisatorisch en technisch in staat te opereren maar doet dit niet. De bewindvoerder vraagt de Divisie Luchtvaart de redelijkheid in te zien van het laten behouden van het AOC en verzoekt de vergunning niet te schorsen. De onderneming heeft meer waarde met vergunning. Kennis genomen van deze zienswijze wordt maandag 15 maart geverifieerd of AHL voldoende mensen en middelen heeft, hiertoe wordt een operationele audit uitgevoerd. Op grond van de resultaten zal een besluit worden genomen over het schorsen van het AOC. Het dilemma blijft bestaan dat indien, bij onvoldoende positief resultaat van de audit, binnen de kaders wordt overgegaan tot schorsen er geen gehoor wordt gegeven aan de belangen van de bewindvoerder inzake de crediteuren

Air Holland Charter B.V. is in 1991 gestart vanuit een faillissement en op 25 januari 2000 zelf failliet verklaard.

In maart 2000 heeft een doorstart plaatsgevonden als Air Holland Leasing III.

Dit als onderdeel van Dorbeco B.V. te Amersfoort met als investeerders' '• „In september 2002 heeft Eurocontrol het faillissement van Air Holland Leasing III aangevraagd wegens een schuld van 1,7 miljoen euro. Na een afbetaalregeling te hebben afgesproken wordt de aanvraag teruggetrokken.

Vanaf maart 2002 heeft de Divisie Luchtvaart in nauw overleg met Air Holland Leasing EI een scherp financieel toezicht gehouden op de organisatie. Aanleiding hiervoor waren grote en veelvuldige wijzigingen in de exploitatie, luchtvaartuigen, financiële positie en het wegvallen van contracten. Het verscherpt toezicht is oktober 2003 opgeheven vanwege het verkrijgen van de contracten met TUI en Tomas Cook.

Op 9 september 2003 is de tenaamstelling van de vergunningen van Air Holland Leasing III gewijzigd in Air Holland I B.V. met als handelsnaam Dutch Colors

De divisie Luchtvaart heeft in 1 december 2003 een aanvraag ontvangen voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V.

Per direct heeft de divisie Luchtvaart overleg gevoerd met de DGL afdeling Marktordening. Afgesproken wordt een besluit m.b.t. de vergunning voor Air Holland 2 eerst ter advies voor te leggen aan DGL. DGL heeft de staatssecretaris 4 december 2003 inlicht.

Het verzoek voor het omzetten van de exploitatievergunning en Air Operators Certificatie van Air Holland I B.V. naar Air Holland 2 B.V. is 5 december 2003 door divisie Luchtvaart afgewezen waarbij is aangegeven dat de aanvraag wordt beschouwd als aanvraag van een nieuwe vergunning voor Air Holland 2 B.V.

Tijdens een gesprek met de IVWDL op 11-12-2003 geeft Air Holland aan de huidige activiteiten te willen splitsen in twee nieuwe AOC houders naast de huidige AOC houder Air Holland I. Het businessplan van Air Holland wordt hiervoor "opgeknipt" in twee nieuwe onderdelen:

Een Air Holland 2 Special Charter voor het verrichten van geregeld vervoer

Een Air HoDand 3 Charter voor het verrichten van charter vervoer

Bij het gesprek is op uitnodiging van Air Holland aanwezig de Ie'- Tl- ^ van de IMCA groep. Hij meldt dat IMCA de contracten van TUI en Tomas Cook heeft overgenomen van Air Holland. De reden dat DvICA aanwezig is bij het gesprek is de oprichting van een nieuwe maatschappij. Men heeft geen interesse in het "geregeld vervoer" op de Ned. Antillen vanwege de relatie met KLM. In plaats van een vergunning voor Air Holland 3 Charter wordt door IMCA een vergunning voor ATR leasing V BV aangevraagd met als handelsnaam Holland Exel. Het "Special Charter"Vervoer blijft bij Air Holland, hiermee heeft Exel geen bemoeienis.

Tijdens een gesprek op 9-1-2004 blijkt dat Holland Exel nagenoeg het hele personeel van Air Holland heeft overgenomen. Ook de leasecontracten met SAS neemt Holland Exel over.

Op 23 januari 2004 is door I namens de DHI een nota geschreven aan de DGL ( Holland Exel heeft voornamelijk voldoende informatie overhandigd en onderbouwing verstrekt om een dusdanig beeld te geven van 4e bedrijfs- en financiële plannen, dat op basis van het voorlopige onderzoek een exploitatievergunning kan worden verleend. In de onderbouwing die Air Holland 2 heeft verstrekt zijn meer onzekerheden geconstateerd. Op grond van een garantstelling en het voorlopige onderzoek is het niet aannemelijk dat een exploitatievergunning op grond van de Europese verordening kan worden geweigerd. Wel zijn er dusdanige onzekerheden dat het de aanbeveling verdient een vergunning voor beperkte periode af te geven. DGL is een beleidsadvies gevraagd.

Uit het beleidsadvies van de DGL d.d. 29 januari 2004 kan worden geconcludeerd dat het onderzoek zich niet alleen dient te beperken tot Air Holland 2 B.V. als aparte juridische entiteit, maar dat een onderzoek plaats moet vinden naar de gehele holding en de hieraan gelieerde bedrijven. Hierbij speelt mede het verleden van Air Holland een rol. DGL adviseert dit onderzoek te laten verrichten door een registeraccountant die bekend is met de bedrijfsvoering van luchtvaartondernemingen.

Op 30 januari 2004 wordt de exploitatievergunning en AOC afgegeven aan Holland Exel. Het is de gezamenlijke keuze van Air Holland en Holland Exel om 1. alleen voor Holland Exel BV een exploitatievergunning en AOC in ontvangst te nemen en daarmee het tot dan toe gezamenlijk gevoerde proces te verbreken.

Op 11 februari is schriftelijk aan Air Holland Group bevestigd dat de geleverde informatie vooralsnog te beperkt is om een besluit te kunnen nemen over de exploitatievergunning voor air Holland 2. Dit betreft

- De mate waarin een vereenzelviging van Air Holland I BV en/of Air Holland Group BV met Air Holland 2 BV invloed heeft op het resultaat van Air Holland 2 BV; dit voorzien van een verklaring van de bewindvoerder van Air Holland I BV en de belastingdienst dat Air Holland 2 BV een aparte juridische en fiscale entiteit is en op geen enkele wijze aanspreekbaar is voor (belasting)schulden van Air Holland I BV;
- De haalbaarheid van de in het bedrijfsplan gestelde doelen bij niet (kunnen) uitvoeren van de contracten m.b.t Suriname en/of de Antillen, waarbij het aannemelijk is dat bij het wegvallen van een markt of route de onderneming niet staakt

Tevens is op 12 februari overleg gepland met de bewindvoerder van Air Holland 1 i.v.m. de faillissementsaanvraag. Pas nu kan de divisie op grond van artikel 12 van de Europese verordening ingrijpen. Zolang de veiligheid niet in het gedrang komt mag een maatschappij op grond van de Europese verordening doorvliegen.



39

Datum  
25 juni 2003

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Exploitatievergunning Air Holland

Beste

Ik heb het aangeboden rapport met betrekking tot de economische vergunning van Air Holland globaal bekeken. Hieronder geeft ik een samenvatting van de belangrijkste punten.

Voor de afgelopen 5 maanden van 2003 laat AHL een positief resultaat zien, zo rond de 500.000 euro per maand. De prognose voor de komende 4 maanden ligt gemiddeld rond de 240.000 euro.

Air Holland heeft drie vliegtuigen 2 x 757, 1 x 767.

- Air Holland heeft een contract voor een wekelijkse vlucht naar Marokko. Dit loopt af op 10 september 2003. E.e.a. is in de financiële prognose te herleiden en zichtbaar door een terugval aan inkomsten vanaf september.
- Voor de periode juni tot september 2003 vliegt AHL met een of twee vliegtuigen, maar in ieder geval 11 keer per week voor Air Schotland naar Spanje. Voor Oktober 2003 tot eind april 2004 zijn 9 vluchten per week gecontracteerd.
- Verder heeft AHL een ACMI contract met Kyrgystan lopende tot eind april 2004. Uit het contract blijkt een minimale garantieafname van 56 uur per week wat neer komt op 150.000 euro. Aldus een omzet van 600.000 per maand tot eind april 2004. Hierbij opgemerkt dat het marginaal is gezien de kosten die tegenover deze garanties staan. Het is overigens te verwachten dat een ACMI contract meer uren op levert dan alleen de garanties zelf, met een positief inkomen.

Op zich ben ik niet ontevreden over de contracten die AHL heeft. Ze lopen gemiddeld langer dan normaal in deze periode van het jaar voor een charter-maatschappij.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Fax 023-5663013



- U dient per ommekeer en uiterlijk voor 2 juli 2003 een leesbaar document in waaruit blijkt dat Air Holland I, de aanvrager, dezelfde rechtspersoon is als Air Holland III op welke brief naam de aanvraag is ingediend en exploitatievergunning is afgegeven;
- U ook toestemming heeft van de autoriteiten van de Nederlandse Antillen.

Ik wijs u er tenslotte op dat u in geval van een aanvraag voor een verlenging van de toestemming de termijn moet aanhouden welke normaal gebruikelijk is voor het voorleggen en beoordelen van aanvragen voor diensten als deze, zijnde 30 dagen.

Hoogachtend

De Directeur Generaal Luchtvaart,

namens de

Hoofd Bureau Internationale Zaken. WJKT

**Memo**

Mecisioce van Vtukcer en Waterstaat

Luchfveaort

**Up**

Asm

DGL programma machtoordening

ZVW. mit. OZV. , vergunningen-exploitatie  
es mit. Sstb. Juridische Zaken

Van

Dactiesnummer

Datum

Bijlage(n)

ig Ciec. 2003

1

Onderwerp

Tussen mijn stukken vond de nog een afschrift van een fax van de advocaat van Air Holland met een afschrift van een vonnis.

De dit vonnis is de touroperator als gedaagde (Sutana reizen) veroordeeld tot -ut informeren et. .. reizigers omw over dooreen van Sutana niet met Air Holland komen reizen

Het ging om de vlechter die Air Holland naar Marokko moet annuleren vanwege het annuleren door de touroperator.

Air Holland werd dan in het felijk gesteld  
Dit ter informatie e. voor jullie dossiers

# !N NAAM DER KONINGIN !

P/MA

vonnis 22 juli 2003

## RECHTBANK IN HET ARRONDISSEMENT AMSTERDAM VOORZIEHNGËNRECHTER ÌN KORT GEDING VONNIS

in de zaak met rolnummer KG03/1502P van:

de besloten vennootschap AIR HOLLAND I B.V., gevestigd te Oude Meer,  
eiseres bij dagvaarding van 22 juli 2003,  
procureur ar. P, Habermehl,

tegen:

Fotiade FATTAH, wonende te Zaandijk, handelend onder de namen SULTANA  
TRAVEL & TOURS HOLLAND en SULTANA REIZEN,  
kantoorhoudende te Amsterdam,  
l/gedaagde, in persoon verschenen.

### VERLOOP VAN DE PROCÉDURE

Tet terechtvong van heeft eiseres gesteld en gevorderd overeenkomstig de in fotokopie aaa dit Vonnis gehechte dagvaarding. Gedaagd© heeft vervtfeer gevoerd- Na verder debat heeft eiseres stukken overgelegd voor voitiiswijzang.

### GRONDEN VAN DE BESLISSING

Gedaagde heeft de stellingen van eiseres erkend. Test afwering van de vorderihg heeft bij aangevoerd dd,t hij bezig is in iedet geval het bedtag nodig voor de vlucht van 23 juli 2003 bij elkaar te krijgen, Eiseres heeft hierop toegezegd dat de vlucht van 23 juli 2003 door zal gaan, indien heden, vóór 16.00 uur, €51.028,= aaa eiseres wordt voldaan. Tegen het overige gevorderde heeft gedaagde gee;a verweer gevoerd. De vordering is derhalve toewijsbaar als volgt De gevorderde d-wangeoinmen zullen worden gemaximeefd als na te melden.

## BESLISSING IN KORT GEDING

## De vooizieningertfechten

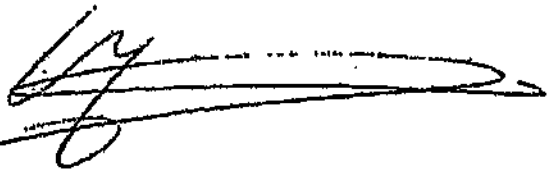
1. Veroordeelt gedaagde om na "betekening van dit vonnis alle ticketiouders vóór dinsdag 22 juli 2003 19,00 uur op de hoogte te stellen dat gedaagde de chartervlucht van 23 juli 2003 niet heeft betaald en dat de charter daarom niet zal vertrekken, een en ander op straffe van verbeurte Van een dwangsom van €1.000,=- voox iedere pas-sagier dié gedaagde niet tijdig op de hoogte stelt.
2. Veroordeelt gedaagde tot afgifte aan eiseres van de lijst met namen en telefoon-nummers van de tickethouders voot de charter van 23 juli 2003 direct na betekening van dit vonnis, om eiseres de gelegenheid te bieden die tickethouders te informeren over het niet doorgaan van de vlucht, een en attder op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 100.000,=-\*
3. Bepaalt dat eiseres aan de onder 1. en 2. gegeven veroordelingen geen rechten kan ontlennen indien gedaagde voor heden 16.00 uur: aan eiseres €51,028»= zal hebben voldaaft.
4. Veroordeelt gedaagde om, zodra eiseres overgaat tot ontbinding van de overeenkomst met gedaagde, alle tickehouders tijdig, tenminste twee werkdagen voor vertrek, voor vluchten vertrekkend zowel Van Schiphol als Marokko op de hoogte te stellen dat gedaagde de overeenkomst met eiseres niet is nagekomen en dat als gevolg daarvan de vlucht niet doorgaat, een en ander op Straffe Van Verbeurte van een dwangsom van € 1,000,=- voor iedere passagier die gedaagde niet tijdig op de hoogte stelt.
5. Veroordeelt gedaagde na betekening van dit vonnis tot afgifte aan eiseres van niet uitgegeven tickets voor alle overige vluchten, die gedaagde bij eiseres heeft gecharterd en van lijsten met namen en telefoonnummers van tickethouders voor die vluchten vóór dinsdag 22 juli 2003 té 18.00 uur, om eiseres de gelegenheid te bieden die tickethouders te informeren over het niet doorgaan van de vluchten, een en ander op straffe van verbeurte van een dwangsom van €100.000,=-.
6. Verbiedt gedaagde om onjuiste informatie over het niet doorgaan van de vlucht te verspreiden, op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 10.000,=- per overtreding met een maximum Van € 100.000,<sup>881</sup>.
7. Veroordeelt gedaagde aan eiseres te betalen € 148.936,20 (zegge: eeuhoondetdacht-einveertig duizend negehoondetdaesendertig euro en twintig eurocent).
8. Veroordeelt gedaagde in de kosten van dit geding, tot heden aan de zijde van eiseres begroot op €68,20 aan dagvaardingskosten, op €2,830,=- wegens vastrecht en op €703,=- aan salaris procureur.



9. Verklaart dit vonnis tot zover uitvoerbaar bij -voorraad.
10. Wijst het meer of anders gevorderde af.

Gewezen door mr. M.Y.C. Poelma\* vice-president van de rechtbank te Amsterdam»  
en uitgesproken ter openbare terechtzitting vstti dinsdag 22 juli 2003. in tegenwoordig-  
heid van de griffier.

Coll.:



urn:GEBEVEN VOOR GROSSE  
De griffier  
rechtbank te Amsterdam

**I N N A A M D E R K O N I N G I N I**

P/SK

vonnis 25 juli 2003

**RECHTBANK IN HET ARRONDISSEMENT AMSTERDAM  
VOORZIENINGENRECHTER IN KORT GEDING  
VONNIS**

in de zaak met rolnummer KG03/1542P van :

de besloten vennootschap AIR HOLLAND I B.V., gevestigd te Oude Meer, gemeente Haarlemmermeer,  
e i s e r e s bij dagvaarding van 24 juli 2003,  
Jprocureurmr, P. Habermehl,

tegen:

Fouade FATTAH, wonende te Zandijk, handelende onder de namen SULTANA TRAVEL & TOURS HOLLAND en SULTANA REIZEN, kanloorhoudende te Amsterdam,  
g e d a a g d e , niet verschenen.

**VERLOOP VAN DE PROCEDURE**

Ter terechtzitting van 25 juli 2003 heeft eiseres gesteld en gevorderd overeenkomstig de in fotokopie aan dit vonnis gehechte dagvaarding.  
Vervolgens heeft eiseres stukken overgelegd voor vonniswijzing.

**GRONDEN VAN DE BESLISSING**

Tegen gedaagde is verstek verleend. De vordering komt niet onrechtmatig of ongegrond voor en is toewijsbaar als volgt.

Het bedrag tot voldoening waarvan gedaagde zal worden veroordeeld, geldt als voorschot ter nadere verrekening tmet hetgeen gedaagde ten gronde zal blijken verschuldigd te zijn.

## BESLISSING BIJ VERSTEK IN KORT GEDING

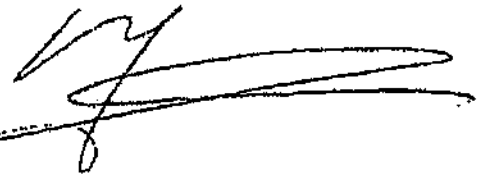
De voorzieningenrecüter:

1. Veroordeelt gedaagde ora onmiddellijk na betekening van dit vonnis over te gaan tot afgifte van de namen en telefoonnummers -in welke vorm dan ook (schriftelijk/digitaal/ctc.)» en van de niet uitgegeven tickets voor alle vluchten die gedaagde bij eiseres heeft gecharterd, bij gebreke waarvan eiseres wordt gemachtigd om zelf de afgifte van de namen en telefoonnummers en van de niet uitgegeven tickets te bewerkstelligen -indien noodzakelijk met behulp van de sterke arm- door het kantoor van gedaagde (Osdorpplein 743 te Arasterdam),-alsmede, indien de namen en telefoonnummers en de niet uitgegeven tickets daar niet worden aangetroffen, de woning van gedaagde (Claude Dcbussystraat 7 te Zaandijk) te betreden om de namen en telefoonnummers -in welke vorm dan ook (schriftelijk/digitaal/etc.)- en de niet uitgegeven tickets in beslag te nemen.
2. Veroordeelt gedaagde tot betaling var. de varbeutde dwangsom van € 100.000,» (eenhonderdduizend euro) wegens het niet tijdig overhandigen van de lijst met namen en telefoonnummers van de tickethouders voor de chartervlucht van 23 juli 2003, vermeerderd met de wettelijke rente vanaf 23 juli 2003, binnen acht dagen na betekening van dit vonnis,
3. Veroordeelt gedaagde tot betaling van de verbeurde dwangsom van € 100.000,= (eenhonderdduizend euro) wegens het niet tijdig overhandigen van de niet uitgegeven tickets voor alle vluchten die gedaagde bij eiseres heeft gecharterd en van de lijst(en) met namen en telefoonnummers van tickethouders voor die vluchten, vermeerderd met de wettelijke rente vanaf 23 juli 2003, binnen acht dagen na betekening van dit vonnis.
4. Veroordeelt gedaagde tot betaling van de verbeurde dwangsom van £ 73.000,= (drieënzeventigduijfend euro) wegens het niet op de hoogte sLelleri van de tickethouders van de annulering van de chartervlucht van 23 juli 2003 naar Marokko, vermccxderd met de wettelijke rente vanaf 23 juli 2003, binnen acht dagen na betekening van dit vonnis.
5. Veroordeelt gedaagde tot betaling van een voorschot op de schade die eiseres lijdt doordat zij de kosten voor het vervoer van de tickethöudcrs van de chartervlucht van 23 juli 2003 voor haar rekening heeft genomen, te begroten op 8 12.500,= (twaalfduizend vijfhonderd euro).
6. Veroordeelt gedaagde in. de kosten van dit geding» tot heden aan de zijde van eiseres begroot op €68,20 aan dagvaardingskosten, op B 3.863,^ wegens vastrecht en op S 385,= aan salaris procureur.

- 7. Verklaart dit vonnis tot zover uitvoerbaar bij voorraad.
- 8. Wijst het meer of anders gevorderde af.

Gewezen door mr. M. Y.C. Poelmann, vjce-president van de rechtbank te Amsterdam» en uitgesproken ter opeitbare terechtzitting van vrijdag 25 juli 2003, in tegenwoordigheid van de griffier.

Coll. 



UITGEGEVEN VOOR GRESSE  
de griffier van de  
rechtbank te Amsterdam

# Beschikking



Ministerie van Verkeer en Waterstaat Ministerie van Verkeer en Waterstaat

41

Datum

3 februari 2000

Nummer

VI/L 00.310066

Onderwerp

BESCHIKKING, houdende verening van een exploitatievergunning aan Air Holland Leasing III B.V.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Overwegende dat Air Holland Leasing III B.V. heeft voldaan aan de voorwaarden die gesteld zijn in de beschikking van 23 december 1999 met kenmerk VI/L 99.311124;

Gelet op artikel 16 en 16a van de Luchtvaartwet en Verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de vrijlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen;

Gelet op Verordening (EEG) nr. 2408/92 van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes;

BESLUIT:

Artikel 1

Aan Air Holland Leasing III B.V. (hierna te noemen de vergunninghouder) statutair gevestigd te Schiphol, gemeente Haarlemmermeer, wordt een exploitatievergunning verleend overeenkomstig het bepaalde in de volgende artikelen.

Artikel 2

1. De door de vergunninghouder te gebruiken luchtvaartuigen dienen ingeschreven te zijn in het Nederlandse luchtvaartuigregister.
2. De vergunninghouder moet een of meer luchtvaartuigen te zijner beschikking hebben krachtens geldig\* titel.

Artikel 3

De vergunninghouder dient tevens verzekerd te zijn:

- a. tegen de aansprakelijkheid met betrekking tot de vervoerde passagiers, bagage, vracht en post overeenkomstig hetgeen bij en krachtens verdrag daarover is  
• bepaald;
- b. tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt bij derden op het aardoppervlak.



# Inspectie Verkeer en Waterstaat Memo

Datum  
25 juni 2003

Contactpersoon

11

Doorkiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp  
Exploitatievergunning Air Holland

Beste

Ik heb het aangeboden rapport met betrekking tot de economische vergunning van Air Holland globaal bekeken. Hieronder geeft ik een samenvatting van de belangrijkste punten.

Voor de afgelopen 5 maanden van 2003 laat AHL een positief resultaat zien, zo rond de 500.000 euro per maand. De prognose voor de komende 4 maanden ligt gemiddeld rond de 240.000 euro.

Air Holland heeft drie vliegtuigen 2 x 757, 1 x 767.

- Air Holland heeft een contract voor een wekelijkse vlucht naar Marokko. Dit loopt af op 10 september 2003. E.e.a. is in de financiële prognose te herleiden en zichtbaar door een terugval aan inkomsten vanaf september.
- Voor de periode juni tot september 2003 vliegt AHL met een of twee vliegtuigen, maar in ieder geval 11 keer per week voor Air Schotland naar Spanje. Voor Oktober 2003 tot eind april 2004 zijn 9 vluchten per week gecontracteerd.
- Verder heeft AHL een ACMI contract met Kyrgystan lopende tot eind april 2004. Uit het contract blijkt een minimale garantieafname van 56 uur per week wat neer komt op 150.000 euro. Aldus een omzet van 600.000 per maand tot eind april 2004. Hierbij opgemerkt dat het marginaal is gezien de kosten die tegenover deze garantieuren staan. Het is overigens te verwachten dat een ACMI contract meer uren op levert dan alleen de garantieuren zelf, met een positief inkomen.

Op zich ben ik niet ontevreden over de contracten die AHL heeft. Ze lopen gemiddeld langer dan normaal in deze periode van het jaar voor een charter-maatschappij.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Fax 023-5663013

Wat verder opmerkelijk is, is het feit dat AHL op basis van een 80% bezettingsgraad voor de komende zomer en winterperiode 2 maal per week naar de Antillen wil vliegen. Een kosten vergelijking is niet gemaakt. Uit mijn observatie blijkt op basis van de bezetting, indien gerealiseerd, een omzet van 90.000 euro. AHL wil met deze stoelen deels zelfstandig passagiers aan trekken. Een vast contract met bijvoorbeeld een touroperator is niet aangetoond.

Gezien de bestaande contracten zie ik geen problemen voor de exploitatievergunning. Ik moet hierbij opmerken dat dit een eerste en globale indruk is.

Op basis van de summiere informatie is het niet mogelijk om een cashflow en productieresultaat voor de lijn naar de Antillen te maken. Hierbij merk ik op dat het een commerciële bedrijfskeuze van AHL is om de markt naar de Antillen op te gaan. Zij zien hier een commerciële lijn in.

Mijn voorstel is de vergunning niet te wijzigen en toe te staan dat op basis van de bestaande exploitatievergunning de vluchten naar de Antillen kunnen worden uitgevoerd, gedurende de geldigheid van de AOC (3 maanden). Als voorwaarde stel ik een maandelijks rapportage van de gerealiseerde en voorspelde kosten/baten van de gehele organisatie en niet uitsluitend van de nieuwe lijn naar de Antillen.

Als je instemt met bovenstaande kan dat aan AHL worden medegedeeld. Ik zal dan maandag de formele brief opstellen waarin de voorwaarde voor maandelijks financiële rapportage wordt vastgelegd.

Ik hoop je voldoende te hebben geïnformeerd

Met vriendelijke groet,



Datum

10 september 2003

Contactpersoon

Doo'kiesnummer

Bijlage(n)

Onderwerp

Briefing Air Holland I B.V.

43

Beste

Ik wil je middels dit memo informeren over de huidige stand van zaken bij Air Holland I B.V. (AHL).

AHL heeft op dit moment een geldige AOC die per 30 september a.s. afloopt. Deze AOC is indertijd voor drie maanden afgegeven omdat in de voorgaande periode ernstige tekortkomingen zijn geconstateerd op het gebied van crewtraining en recurrency.

AHL heeft een lange geschiedenis van problemen zowel intern met veel personeelwijzigingen, als extern met opdrachtgevers en klanten. Door volhardendheid heeft AHL het hoofd boven water weten te houden, echter zijn op belangrijke punten volgens de Divisie Luchtvaart (DL), zaken blijven liggen. Een en ander is door goed en frequent toezicht inzichtelijk geworden. Door het afgeven van een AOC met beperkte geldigheid is het voor de DL mogelijk geweest constant in de picture te blijven bij de ontwikkelingen bij AHL. Naar aanleiding van de geconstateerde bevindingen is een korte en lange termijn planning opgesteld door de Accountable Manager (AM) de heer ^ van AHL. Deze planning is acceptabel bevonden en wordt nu door de DL nauwlettend gevolgd.

In het kader van het aflopen van de AOC per 30 september a.s. is door O&V op 9 september jl. een audit gehouden. Wij hebben een aantal duidelijke verbeteringen kunnen constateren. Zo zijn diverse personen die onvoldoende presteerden vervangen en nieuwe mensen geven blijk van goede kennis en werken achterstanden weg. Over de zware bevinding met betrekking tot de geldigheid van vliegers kan nu gesteld worden dat het proces opvallend is verbeterd. Een nieuwe manager crewtraining is aangesteld en dit geeft duidelijke verlichting aan de organisatie. De AM heeft bewezen rust in de organisatie te krijgen waardoor effectiever de taken en verantwoordelijkheden kunnen worden uitgevoerd. Op het kwaliteitssysteem is weinig aan te merken, dit werkt voor AHL optimaal.

Divisie Luchtvaart  
Unit Operaties en Vervoer  
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Saturnusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 76  
Fax 023-5663013  
E-mail Carl.Zwanenburg@IVW.nl



Als laatste wil ik nog een opmerking maken over de exploitatievergunning van AHL. De exploitatievergunning die aan AHL is afgegeven op 3 februari 2000 is voor onbepaalde tijd afgegeven. Dit is volgens de EEG Verordening gebruikelijk. Echter bij de overgang van AHL naar een nieuwe organisatie n.a.v. een faillissement, is nauwlettend op de financiële stabiliteit getoetst. AHL voldoet naar behoren aan de aanvullende voorwaarden die zijn opgelegd met betrekking tot bijvoorbeeld de maandelijkse financiële rapportage. Hieruit blijkt, op bijvoorbeeld de recent gestarte vluchten naar Curaçao, een positieve cashflow. Recente ontwikkelingen geven uitzicht op contracten met touroperators voor de langere termijn. Ik ben dan ook van mening, op basis van het voorgaande, dat het nu nog intensieve toezicht op de exploitatie van AHL naar een zelfde niveau kan worden gebracht als wat voor de overige luchtvaartmaatschappijen geldt.

Resumerend bevindt AHL zich in een moeilijke markt met recent veel tegenslagen. Organisatorisch heeft AHL zich aantoonbaar verbeterd. Op het kwaliteitssysteem gebaseerd gaat AHL professioneel met haar verantwoordelijkheden om. Qua personeel en verloop is een redelijke rust in de organisatie aangebracht. Financieel gezien zijn positieve ontwikkelingen kenbaar.

Voor wat de verlenging van de AOC is de verwachting dat een verlenging van de AOC met een redelijke termijn in de rede ligt.

Met vriendelijke groet,

**Memo**Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Luchtvaart

Aan

cc.

DT leden  
DCO'

F

M.I.Z./M.I.A.R.O.S.

DIV

Van

DooridBnummer

Datum

Bijlage(n)

28 augustus 2002

1

Onderwerp

Dreigend faillissement Air Holland

**Aanleiding**

Volgens een bericht in de Telegraaf van heden (bijgevoegd) heeft Eurocontrol aangekondigd het faillissement van Air Holland aan te vragen. De aanvraag dient op 10 september voor de rechtbank te Haarlem.

**Advies**

Hieronder wordt vastgesteld dat DGL slechts zijdelings bij het geschetste probleem is betrokken. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden berusten bij betrokken touroperators/reisagenten, IVW en de slotcoördinator. Geadviseerd wordt bij eventuele vragen vanuit de pers of het bedrijfsleven te verwijzen naar verantwoordelijke/bevoegde Instanties.

**Probleem**

Mocht het faillissement worden uitgesproken dan kan niet worden uitgesloten dat Air Holland onmiddellijk stopt met het uitvoeren van vluchten en dat dB Stas of DGL op een aantal gevolgen hiervan worden aangesproken. Het betreft:

- 1) publiciteit rond reizigers die stranden in het buitenland dan wel hun voorgenomen (vakantie)rels in gevaar zien komen
- 2) het intrekken van aan Air Holland verleende vergunningen (AOC en Art 16) door IVW
- 3) het intrekken van vrijvallende 'slots' op Schiphol door de coördinator, in het bijzonder de verwachte pogingen van andere luchtvaartmaatschappijen de vrijvallende slots op Schiphol te bemachtigen waarbij vooral de schaarse nachtslots in trek zullen zijn.

Onderstaand worden deze punten nader toegelicht, de eventuele risico's voor Stas en DGL benoemd en wordt aangegeven welke instantie bevoegd is tot handelen en primair verantwoordelijk is voor de oplossing van eventuele problemen:

Programma Marktordening  
Postadres postbus B0771.2509 LT Dan Haag  
Bezoekadres Plasmanweg 1-8 Dan Haag  
www.luchtvaart1beleid.nl

Telefoon (070) 3517497  
Telefax 070 3517201

BHBikBar nul InunQit 1 of 0 vnnat CS «n o vanaf HS. buslijn 22 vanaf GS

28/08 '02 WDE 17:20 [TX/RX NR 64941 @002

29/08 '02 DON 09:01 [TX/RX NR 7475] @002



#### Toelichting

##### ad 1) gestrande reizigers en in gevaar komende reizen

Primair zijn touroperators en reisagenten er voor verantwoordelijk om In deze gevallen alternatief vervoer te bieden. Zij zijn daarbij afhankelijk van de medewerking van andere luchtvaartmaatschappijen zoals Transavla, Martinair en DutchBlrd en wellicht andere, die aan hun medewerking voorwaarden zouden kunnen verbinden onder meer m.b.t. de beschikbaarheid van slots en nachtslots in het bijzonder. Indien zij zich hiertoe tot ds Stas of DGL wenden kan worden verwezen naar de slotcoördinator (zie hieronder bij ad 3, slots), die als enige bevoegd Is hierin besluiten te nemen.

##### ad 2) Vergunningen

IVW is er voor verantwoordelijk de AOC en Art. 16 vergunning van Air Holland te schorsen, in te trekken dan wel te continueren. In verband mBt de relatie rmt de toedeling van slots zal IVW de coördinator moeten Informeren. De Stas is politiek verantwoordelijk voor de vergunningverlening. De betrokkenheid van DGL Is daarbij beperkt tot die gevallen waarin de situatie rond Air Holland consequenties kan hebben voor rechten verkregen onder luchtvaartovereenkomsten op grond waarvan door DGL een zgn chartargoedkeuring Is verleend voor buiten Europa gelegen bestemmingen. DGL moet dus worden geïnformeerd.

In dit verband wijs ik op een brief die op 20 juni werd gericht aan IVW, waarin naar aanleiding van persberichten over de wankele financiële situatie van Air Holland om Informatie werd gevraagd over de eigendomsverhoudingen. Deze brief is tot dusver niet beantwoord.

##### ad 3) Slots

Enige jaren geleden heeft zich eenzelfde situatie voorgedaan toen het Vorige' Air Holland failliet ging. Transavla en Martinair claimden destijds bij de slotcoördinator op grond van artikel B, lid 4 van EU Verordening 95/93 (slots) de vrijvallende slots In verband met een gedeeltelijke overname van de failliete boedel en het vervoerspakket van diverse touroperators. Destijds heeft de coördinator met DGL overleg gepleegd over de interpretatie van het bewuste artikel van de EU Verordening, hetgeen er uiteindelijk toe geleid heeft dat de vrijvallende Blote voor de rest van het toen lopende seizoen door de coördinator warden toegewezen aan deze twee maatschappijen, zonder dat zij daaraan historische rechten konden ontlenen. De betreffende Air Holland slots zijn vervolgens door de coördinator Ingenomen en In de 'pool' geplaatst en voor het seizoen daarna via de gebruikelijke procedure en normaal geldende criteria aan geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen toegewezen.

Ook nu weer zullen luchtvaartmaatschappijen proberen de Air Holland slots te bemachtigen, waarbij zij voornamelijk het oog hebben op de nachtslots. DutchBlrd heeft de coördinator hierover nu al benaderd.

Van belang Is dat de EU Verordening bepaalt dat de overdracht van slots In deze gevallen moet worden beoordeeld door de coördinator. Deze Is onafhankelijk en DGL of Stas kunnen op zijn beslissingen geen invloed uitoefenen, (deze benadering wordt voor de zekerheid nog getoetst door HDJZ). De te volgen lijn is reeds met de coördinator doorgenomen, waarbij duidelijk Is gemaakt dat de coördinator zijn eigen afwegingen moet maken.

Met vriendelijke groet.

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Luchtvaart

Aan

Inspectie Verkeer en Waterstaat  
Divisie Luchtvaart  
Postbus 757  
2130 AN HOOFDDORP

45

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

20 juni 2002

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

DGL/02.421531

Uw kenmerk

-

Onderwerp

wijziging eigendomsverhoudingen Air Holland

Geachte heer

Eind mei verscheen in de landelijke dagbladen meerdere malen het bericht dat Air Holland met financiële problemen kampte en dat de Belgische v l i een substantieel belang heeft verworven in de chartermaatschappij. Bovendien ontving ik een brief van het grondafhandelingsbedrijf Hadid met de vraag te bemiddelen met betrekking tot een nog onbetaalde schuld van Air Holland. DGL heeft aangegeven dat het hier een privaatrechterlijk geschil betreft waarin zij zich niet zal mengen. Bovenstaande gegevens leiden evenwel tot de vraag of de huidige exploitatievergunning alsmede toegekende slots op basis van historische rechten kunnen worden gehandhaafd.

De EU verordening 2407/92 betreffende verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen vereist dat Air Holland de vergunningverlenende autoriteit van bepaalde wijzigingen in de eigendomsverhouding in kennis stelt (artikel 5). Na navraag bij de Unit Operaties en Vervoer blijkt Air Holland dit niet uit eigen beweging te hebben gedaan. Deze Unit zou daarom een onderzoek instellen naar de situatie. Aangezien een substantiële wijziging in de eigendomsverhoudingen ook consequenties kan hebben voor rechten verkregen onder luchtvaartovereenkomsten zou ik u in het kader van DGL's verantwoordelijkheid op dit gebied willen vragen uw onderzoek naar de financiële situatie en de eigendomsverhoudingen binnen Air Holland te bespoedigen en op korte termijn voor DGL inzichtelijk te maken.

Hoogachtend,

Programmaleider Buitenlandse Betrekkingen en Marktwerving

Programma Buitenlandse Betrekkingen en

Marktwerving

Telefax 070-3563450

Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag

Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag internet

Bereikbaar met hartlijn 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS



Aan  
DG

47

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
1 november 2000	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
NLA/OV/00.550806	-
Onderwerp	
Huidige stand van zaken aangaande de exploitatievergunning van Air Holland Leasing III B.V.	

Geachte heer \_\_\_\_\_

Zoals in mijn Nota, d.d. 14 september 2000, was aangekondigd is Air Holland Leasing III B.V. op 4 oktober 2000 uitgenodigd voor een hoorzitting om een toelichting te geven op het uitblijven van het bedrijfsplan, hetgeen als voorwaarde was gesteld voor het opschorten van de beslissing tot intrekking van de exploitatievergunning.

Uit deze hoorzitting zijn een drietal afspraken naar voren gekomen. Deze zijn middels een brief aan Air Holland bevestigd op 12 oktober 2000. De eerste afspraak had betrekking op de AOC, waaraan inmiddels is voldaan. De hieronder aangegeven afspraken hebben betrekking op de exploitatievergunning.

- Uiterlijk 16 oktober 2000 dient u een nieuw bedrijfsplan bij de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit ter instemming in te leveren. Uit dit bedrijfsplan moet duidelijk naar voren komen welke vluchten gedurende de komende 12 maanden uitgevoerd gaan worden. Naast de beoogde operaties moet het bedrijfsplan ook aantonen dat er sprake is van een gezonde financiële bedrijfsvoering gedurende de genoemde periode. Een intentieverklaring is in beide gevallen niet afdoende.
- Indien niet aan punt 2. kan worden voldaan, moet door middel van een achtergestelde lening worden aangetoond dat Air Holland zijn financiële verplichtingen gedurende een periode van drie maanden, ingaande 1 november 2000, zonder inkomsten kan garanderen. Ook deze verklaring dient u uiterlijk voor 16 oktober 2000 bij de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit ter instemming te overleggen.

Air Holland Leasing III B.V. heeft gekozen om aan de laatste optie te voldoen middels het overhandigen op 17 oktober 2000 van een achtergestelde lening.

Unit Operaties en Vervoer  
Postadres Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp  
Bezoekadres Satusstraat 50, Hoofddorp

Telefoon (023) 566 30 00  
Telefax 023-5663013  
Telex 74592 rldli nl.  
E-mail Simone.Oudakker@rld.minvenw.nl



Dit betekent echter niet dat Air Holland naar volledigheid de noodzaak heeft aangetoond te beschikken over een Nederlandse exploitatievergunning. Air Holland heeft tot op heden een groot percentage van de vluchten onder de exploitatievergunning van andere luchtvaartmaatschappijen uitgevoerd.

Naar aanleiding van het uitblijven van het bedrijfsplan en daarmee het uitblijven van de noodzaak van Air Holland om over een Nederlandse exploitatievergunning te beschikken, vraag ik u bij deze in te stemmen met het voornemen de bijgevoegde brief aan Air Holland Leasing III B.V. te versturen en te handelen naar de daarin genoemde consequenties.

Met vriendelijke groet,

de Directeur Nederlandse Luchtvaart Autoriteit  
van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst,