

De heer H. Alders
Voorzitter Commissie Shared Vision
Hoogte Kadijk 31B
1018 BE Amsterdam

Schiphol,
22 april 2013

Geachte heer Alders,

Hierbij berichten KLM en Schiphol Group u graag aangaande hun samenwerking.

In de afrondende fase van het eerste deel van uw opdracht, als voorzitter van de Commissie Shared Vision, is besloten een time-out in te stellen alvorens over te gaan tot de beantwoording van de vragen met betrekking tot het tweede deel van uw opdracht. De Commissie heeft deze fase in het licht gesteld van het herstellen van wederzijds vertrouwen en van het creëren van de randvoorwaarden om een voor alle partijen vruchtbare samenwerking te bereiken. Afgesproken is dat KLM en Schiphol in gezamenlijkheid een aantal acties zouden oppakken. De directies van KLM en Schiphol Group hebben deze acties intensief en voortvarend opgepakt en inmiddels zijn voor een aantal vraagstukken goede resultaten geboekt. Met dit schrijven informeren wij u graag over de bereikte resultaten.

Gezamenlijke visie op de Mainport, als uitgangspunt voor verdere samenwerking, vastgesteld

Vanwege de behoefte om het gezamenlijke belang van luchthaven en hub carrier nog eens te benadrukken en om daarnaast een goede basis en eenduidig uitgangspunt te creëren voor een verdere samenwerking tussen KLM en Schiphol in het kader van de ontwikkeling van de mainport Schiphol, hebben wij onze visie op de mainport geactualiseerd en in gezamenlijkheid vastgelegd. Dit heeft geresulteerd in het visiedocument 'Essentiele elementen van de mainport' (definitieve versie van dit document is als bijlage toegevoegd). Hierbij wensen KLM en Schiphol te benadrukken dat het rapport van de Commissie Shared Vision zeer waardevol was als startpunt van de gesprekken om te komen tot dit visiedocument.

Naast KLM en Schiphol leveren ook Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Ministeries van IenM, Financiën en Economische Zaken een belangrijke bijdrage aan het succes van de mainport. Wij zijn dan ook verheugd dat wij van zowel LVNL als van de Departementen een positieve reactie op onze gezamenlijke visie hebben ontvangen.

Essentiële elementen van de mainport

De luchthaven Schiphol, het KLM/SkyTeam hub-netwerk en de omliggende metropoolregio Amsterdam zijn samen uitgegroeid tot de mainport Schiphol. De mainport Schiphol is meer dan een luchthaven met een wereldwijd netwerk en inmiddels uitgegroeid tot een hoogwaardig knooppunt dat Nederland via een uitgebreid netwerk verbindt met de belangrijke economische, politieke en culturele centra in Europa en de rest van de wereld. Daarmee zijn de activiteiten op Schiphol een belangrijke motor voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Het maakt bovendien de regio Amsterdam tot een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde bedrijven en instituten.

Essentieel voor een mainport is een kwalitatief hoogwaardig netwerk van verbindingen. Dankzij dit netwerk, dat voor het grootste deel gevormd wordt door het fijnmazige Europese en intercontinentale netwerk van KLM en SkyTeam partners, behoort Schiphol tot de vier belangrijkste luchthavens van Europa. Met Nederland als kleine thuismarkt is dat een unieke prestatie.

Behoud van de mainport positie is echter zeker niet vanzelfsprekend. Het perspectief voor Schiphol om zich als mainport blijvend te positioneren komt in toenemende mate onder druk te staan. KLM en Schiphol, als belangrijkste spelers binnen de mainport, hebben over en weer bevestigd dat optimale samenwerking tussen beide partijen op strategisch, tactisch en operationeel niveau essentieel is voor het toekomstige succes van de mainport en randvoorwaardelijk voor het behoud van de topositie daarvan.

Het publieke belang van Schiphol Group als onderneming hangt nauw samen met dit visiedocument. In dat verband is de opmerking in uw brief d.d. 10 december 2012 relevant dat de departementen van Financiën, I&M en Economische Zaken met voorrang zullen werken aan het vraagstuk van de nadere verduidelijking van de publieke taakomschrijving van Schiphol. Graag worden wij op de hoogte gesteld van de uitkomsten van uw verkenning en van de stand van zaken met betrekking tot de verduidelijking van de publieke taak van Schiphol.

Overeenstemming over 1e fase, nog niet over het gehele plan

Met het Masterplan willen KLM en Schiphol (en andere stakeholders) invulling geven aan het duurzaam verder ontwikkelen van een robuust en wereldwijd netwerk van verbindingen, gefaciliteerd door een gezamenlijk ontwikkelde en hoogwaardige mainport, ter versterking van de regionale en nationale economie. De gezamenlijke vastgestelde ambitie is het realiseren van 'the most efficient and attractive hub in Europe', met vertaling naar ambities op het gebied van capaciteit, kwantiteit, kwaliteit, duurzaamheid en kosten. Ambitie voor Schiphol is om het Masterplan te realiseren tegen minimale impact op havengelden.

Met de uitwerking van het Masterplan voor de luchthaven Schiphol zijn in de achterliggende periode goede vorderingen gemaakt. In het perspectief van de reeds in december 2011 gezamenlijk vastgestelde ontwikkelrichting van Schiphol (namelijk uitbreiding van het pierenstelsel en terminal in zuidwestelijke richting), is de reeds eerder beoogde gefaseerde realisatie van het Masterplan verder verfijnd en teruggebracht tot een beperkte eerste fase. Deze eerste fase voorziet in een zodanige uitbreiding van capaciteit van pieren en terminal dat juist wordt voorzien in de behoefte aan additionele capaciteit van de luchtvaartmaatschappijen, en van de huboperatie van KLM/SkyTeam in het bijzonder, waarbij de bestaande infrastructuur op Schiphol-Centrum zoveel mogelijk behouden blijft.

Bladnummer

3 / 5

Datum

22 april 2013

Voor het Masterplan is er concrete overeenstemming over de 1e fase (verkorte A-pier) welke ook uitstekend aansluit bij CSNS. Naar ons oordeel is er geen sprake meer van een impasse, wij zien de spoedige afronding van het besluitvormingstraject over deze eerste fase met vertrouwen tegemoet.

In de komende periode zal de samenwerking tussen KLM en Schiphol Group gericht zijn op de verdere uitwerking van de fasering van het Masterplan en de financiële afwegingen met het doel overeenstemming over het geheel van het Masterplan te bereiken.

Voorts kunnen wij u melden dat wij op korte termijn – bij de eerstvolgende gezamenlijke KLM-SG Board meeting (medio april) – de zogenoemde ‘Mijlpalen voor de ontwikkeling [van de mainport Schiphol]’ in gezamenlijkheid zullen vaststellen. Dit document, dat opgesteld is gedurende het Masterplan traject, bevat de belangrijkste user requirements van KLM ten aanzien van de (toekomstige) capaciteit en kwaliteit van de mainport Schiphol en geeft voor beide organisaties richting aan de ontwikkeling daarvan.

Vorbereiding van realisatie centrale security (One-XS, voorheen CSNS) in volle gang

In goede samenwerking met KLM, als primaire gebruiker van het deel van de luchthaven waar centrale security wordt ingevoerd, wordt de realisatie van centrale security voorbereid en worden tijdelijke maatregelen uitgewerkt om tijdens de bouwactiviteiten de impact op de operatie van KLM, SkyTeam partners en andere luchtvaartmaatschappijen zo beperkt mogelijk te houden. De bouw is inmiddels gestart en de afronding is voorzien voor juni 2015.

Door het instellen van een gezamenlijke Project Board hebben partijen er vertrouwen in dat ook toekomstige discussies op constructieve wijze kunnen worden gevoerd.

Voorstellen voor regulering gedaan

In de afgelopen maanden hebben KLM en Schiphol Group uitgebreid consulterende gesprekken gevoerd over de onderdelen van een nieuw systeem van economische regulering, inclusief de methodiek voor een verplichte bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten ten behoeve van verlaging van luchthaventarieven. De brief van de regering in het kader van de evaluatie van de wet Luchtvaart aan de Tweede Kamer uit april 2012 was daarvoor de basis, waarbij de hoogte van een zogenaamde verplichte non aviation bijdrage een belangrijk openstaand punt was en is.

Een ander uitgangspunt van de recente gesprekken zijn de kaders die van overheidswege worden gesteld, te weten de ROE eis en behoud van de A rating in belang van de mogelijkheden voor het aantrekken van externe financiering. Voor wat betreft rendement op eigen vermogen (ROE) hebben de drie betrokken ministeries verzocht uit te gaan van 6,7% (waar in crisisjaren naar toegegroeid kan worden). Uiteraard speelt ook de vaststelling van de hoogte van de gereguleerde WACC een belangrijke rol.

In gesprekken tussen KLM, Schiphol en de betrokken ministeries zijn het afgelopen jaar diverse alternatieven voor een verplichte non aviation bijdrage – ofwel op basis van een vast bedrag ofwel op basis van een rekenmethodiek - besproken. Zo is van de zijde van het Ministerie van IenM (in februari 2013) een voorstel naar voren gebracht dat uitgaat van een vaste non aviation bijdrage van EUR 45 mio per jaar (uitgaande van bepaalde aannames met betrekking tot

Bladnummer
4 / 5

Datum
22 april 2013

bijvoorbeeld WACC en ROE), waarbij KLM zich bereid heeft getoond dit voorstel te accepteren teneinde tot een goede afronding van de discussie te komen.

Het laatste voorstel van Schiphol (voor een rekenmethodiek) dat uitgaat van bovenstaande kaders heeft nog niet tot overeenstemming geleid. Daarnaast hebben in februari en maart – vooruitlopend op de beoogde aanpassingen in de regulering – consulterende gesprekken plaats gevonden over de tariefs-ontwikkeling in 2014-2015. Het voorstel van Schiphol gaat uit van bescheiden tarievenverhoging (lager dan inflatie) in de komende jaren, waarbij overigens (in 2013-2014) niet voldaan wordt aan de gestelde ROE eis. Bij de berekeningen die aan dit voorstel ten grondslag liggen is rekening gehouden met een non aviation bijdrage (zoals bedoeld in de brief van 4 april 2012 aan de Tweede Kamer). Dit voorstel is momenteel nog onderwerp van consulterende gesprekken tussen partijen over hoe om te gaan met een ROE boven en onder 6.7%.

Mainportvisie vormt kader voor airline marketing, uitwerking afhankelijk van mededinging

In uw aanbiedingsbrief bij de rapportage over de 1e fase (d.d. 10 december 2012), beschreef u dat de Commissie zelf het initiatief zou nemen voor het verrichten van een verkenning van het vraagstuk van de mededinging, in relatie tot de geformuleerde beleidsopgave in de Luchtvaartnota.

Tegelijkertijd is als actie voor Schiphol eveneens benoemd het vertalen van mainportvisie in passend marketing beleid. Zoals ook door uw Commissie is geconstateerd is het mededingingsrecht daar een belangrijk anker. Om die reden heeft Schiphol zelfstandig en intern nagedacht over een nieuw airline marketing beleid, maar zal zij eerst de uitkomst van het onderzoek van uw Commissie afwachten alvorens daarmee verder te gaan. Het uiteindelijke beleid zal op een passend moment bij de airline customers worden geconsulteerd.

Conclusie

In het algemeen concluderen KLM en Schiphol dat de samenwerking aanzienlijk is verbeterd en dat het 'traject Shared Vision' heeft bijgedragen aan herstel van vertrouwen. In de komende periode zullen KLM en Schiphol continu blijven werken aan verdere verbetering van de onderlinge relatie en zien dat proces met vertrouwen tegemoet. Gezonde discussies over zaken als tarieven zijn inherent aan de sector en dienen ook een nuttig doel, onder meer in het belang van de consument. De ingerichte structuren (consultatieproces, Joint Steering Committee, Project Board etc.) en de goede wil en inzet van betrokkenen bieden echter voldoende ruimte om toekomstige discussies op constructieve wijze te voeren.

Terzijde merken KLM en Schiphol op dat (in aanvulling op bovenstaande actiepunten) ook een aantal zogenaamde joint-initiatieven worden verkend, waarbij KLM en Schiphol door samenwerking een win-win situatie kunnen creëren.

Het tweede deel van de oorspronkelijke opdracht van de Commissie richt zich op het doorbreken van de impasse bij het tot stand komen van het Masterplan voor Schiphol. U is gevraagd - zo feitelijk mogelijk – aan te geven wat de implicaties zijn van de shared vision voor de investeringen die de komende jaren nodig zijn in de Mainport en wat - op basis van de wettelijk tariefregulering - de financiële gevolgen hiervan zijn voor de tariefsontwikkeling. De advisering van de Commissie zou op dit punt oplossingsmogelijkheden moeten bieden dan wel richting geven aan een aantal discussies over het Masterplan.

Bladnummer

5 / 5

Datum

22 april 2013

Aangezien wij inmiddels in het visiedocument 'Essentiële elementen van de mainport' daadwerkelijk een 'shared vision' hebben vastgelegd en daarmee een helder fundament hebben gelegd onder de verdere samenwerking tussen KLM en Schiphol en voorts goede voortgang boeken in de uitwerking van de plannen voor de toekomstige ontwikkeling van de mainport Schiphol, zijn wij gezamenlijk van mening dat de tweede fase van Uw onderzoek vooralsnog uitgesteld zou kunnen worden. In de komende periode zouden wij graag onderling verder spreken over de verdere uitwerking, fasering en de financiële implicaties van het Masterplan. Wij zouden willen voorstellen om uiterlijk in mei 2013 in overleg te treden met uw Commissie om de voortgang te bespreken.

U hebt op dit moment een aantal belangrijke vraagstukken in onderzoek, die naar voren zijn gekomen in de eerste fase van het onderzoek van de Commissie. Wij zouden het zeer op prijs stellen als u ons zo spoedig mogelijk informeert over uw bevindingen in dit kader, aangezien deze zeer relevant zijn voor de onderlinge samenwerking tussen KLM en Schiphol.

Tot slot

KLM en Schiphol Group hechten eraan de Commissie Shared Vision nogmaals te danken voor haar diepgaande onderzoek in de eerste fase, de vele uren die haar leden tot nu toe aan het dossier hebben besteed en in het bijzonder haar constructieve aanbevelingen.

Hoofdauteur,


Peter Hartman
Jos Nijhuis