

De heer H. Alders
Voorzitter Commissie Shared Vision

classificatie

uw referentie

uw datum

telefoon

onderwerp

Schiphol,
14 mei 2013

Geachte heer Alders,

Hartelijk dank voor uw brief d.d. 28 april jl. KLM en Schiphol Group reageren hierbij nader op de onderwerpen zoals door u genoemd, waarbij van belang is te vermelden dat op 3 mei jl. een overleg heeft plaats gevonden tussen de heer Smits, de heer Hazewinkel, de heer Eurlings en ondergetekenden. Tijdens dit overleg is op constructieve wijze overeenstemming bereikt op de door u genoemde onderwerpen. Onderstaand doen wij puntsgewijs en op hoofdlijnen verslag van de gemaakte afspraken bij dit overleg,

1. Overeenstemming bestaat over de uitgangspunten voor Masterplan fase 1 (inclusief Centrale Security Non Schengen) en als onderdeel daarvan de bouw van de korte A-pier, alsmede over de notie dat toekomstige verdere uitbreiding in zuidwestelijke richting van de airport zal gaan plaatsvinden. Schiphol zal voor 13 mei reageren op de kwestie van EUR 32,7 mln kostenbesparing inzake Centrale Security Non Schengen en bevestigen dat er ook overeenstemming is over de vliegtuigopstelplaatsen (vrachtvliegtuigen en regionals).
2. Schiphol en KLM zullen aan de Ministeries voorstellen dat tarieven telkens voor een periode van 3 jaar worden vastgesteld, de eerste (aanloop-)periode is van 2013 tot en met 2015. Voor 2013 heeft de consultatie al plaatsgevonden, voor 2014 en 2015 zal Schiphol tariefsverhogingen van 1% en 1% in consultatie brengen. De percentages zijn exclusief de gevolgen van nieuwe LAG's regulering en verschillen in vervoersvolumes.

Schiphol hanteert conform het voorstel van de drie betrokken ministeries (per mail d.d. 15 februari 2013 aangegeven) een streefrendement van gemiddeld 6,7% over telkens periodes van 3 jaar. Ex ante is zulks het uitgangspunt bij de tariefvoorstellen, tenzij zware economische omstandigheden of de situatie van de airlines dat onmogelijk maken (in feite zoals nu voor de periode 2013 tot/met 2015). Ex post wordt een eventueel tekort niet automatisch gecompenseerd en een overschot niet automatisch volledig aan de airlines uitgekeerd. Het tekort/ overschot wordt geregistreerd in een fonds. Bij de afwegingen omtrent de bestemming van dit fonds (Schiphol en/of airlines via verwerking in de tariefvoorstellen voor de volgende periode van drie jaar) worden de volgende criteria meegewogen:

- ontwikkeling en kwaliteit van het hubnetwerk en ontwikkeling/stand van zaken homecarrier
- macro economische omstandigheden
- financierbaarheid van de SG investeringen/ handhaven A-rating
- kwaliteit (hub-)luchthaven
- rendementsontwikkeling van SG

Bladnummer

2 / 2

Datum

14 mei 2013

- concurrentiepositie van de combinatie hubairport en homecarrier, afgezet tegen de positie van relevante concurrerende mainports/hubs binnen en buiten de EU

Alhoewel er in het kader van de regulering al geaudit wordt is er geen bezwaar als de ex post resultaten door een accountant worden getoetst.

3. Een dynamische lijst van projecten (joint initiatives) is vastgesteld die gezamenlijk zullen worden (of al zijn) opgepakt en waar voor elk project een tijdschema wordt afgesproken. Deze lijst zal afzonderlijk ter informatie aan de Commissie worden toegezonden, met het verzoek deze niet in het eindrapport van de Commissie op te nemen.
4. De buitenlandstrategie van Schiphol wordt afgestemd op die van de homecarrier in die zin dat investeringen in het buitenland de positie van het hubnetwerk moeten versterken. Ook KLM bespreekt haar uitbreidingsplannen voor het hubnetwerk met Schiphol. In principe investeert Schiphol niet in het buitenland in projecten die geen toegevoegde waarde hebben voor de hubpositie. Als zulks wel gebeurt dan mag dit op geen enkele wijze de investeringsruimte op Schiphol beperken dan wel de tariefvoorstellen beïnvloeden. Anders gezegd Schiphol en KLM zoeken actief mogelijkheden om in het buitenland te investeren zodanig dat zulks de hubpositie en het netwerk versterkt. Deze afspraken sluiten bovendien aan bij hetgeen is afgesproken in het Aldersakkoord en is neergelegd in de Luchtvaartnota.
5. Er vindt bijvoorbeeld 2 keer per jaar overleg plaats tussen delegaties van beide Raden van Commissarissen en de directies om te spreken over strategische onderwerpen en de samenwerking tussen KLM en Schiphol Group.
6. Schiphol gaat samen met KLM naar de ACM om te bezien of voor de KLM, als grootste klant van Schiphol, een betalingstermijn van 30 dagen voor de havengelden mogelijk is i.p.v. nu drie weken.
7. Over de parkeertarieven vindt snel afrondend overleg plaats
8. Bij het verschijnen van het eindrapport van de Commissie Shared Vision zullen KLM en Schiphol Group gezamenlijk reageren om zodoende het belang van een goede samenwerking tussen hen te benadrukken.

Conclusie

In aanvulling op hetgeen KLM en Schiphol u in de eerdere brief d.d. 22 april jl. schreven, zijn gelet op bovenstaande tussentijds substantiële stappen gezet om nu en in de toekomst op constructieve wijze samen te werken aan een sterke positie van Nederland als luchtvaartland.

Graag treden wij met u in gesprek over de voortgang alsook over de rol van uw Commissie daarbij.

Hoogachtend,


Peter Hartman


Jos Nijhuis