

DE DERDE LUCHTHAVEN VAN PARIJS

De expansieplannen van Schiphol worden danig in de war geschopt door de samenwerkingsgesprekken die KLM voert met Air France. Schiphol dreigt zijn functie als mainport te verliezen en af te glijden tot een tweederangsluchthaven in Europa.

Het lijkt heel goed te gaan met Schiphol. Ook eind vorig jaar werd de luchthaven opnieuw verkozen tot de beste van Europa in het Amerikaanse blad *Business Traveller*. Het aantal passagiers neemt weer voorzichtig toe en hoewel de winst vorig jaar afnam, behaalt de luchthaven nog steeds een bovengemiddeld rendement van bijna twintig procent. Ook het aantal vluchten op belangrijke bestemmingen nam vorig jaar nog toe, een ontwikkeling die alleen plaatsvond bij de vier grootste luchthavens in Europa. Alleen de buitenlandse expansie wil nog steeds niet lukken. Schiphol Group heeft de Airport City-formule waar de luchthaven zo trots op is, niet verder kunnen exporteren sinds Gerlach Cerfontaine er aan het bewind is.

Maar afgezien van dat ene vlekje kon het, de omstandigheden in acht genomen, nauwelijks beter gaan in Amsterdam. De winstmarges zijn goed, de klanten tevreden en het aantal belangrijke bestemmingen groeit. Er wordt wel eens een rekenfoutje gemaakt bij het vaststellen van de normen voor geluidsoverlast, maar niemand verwacht dat die de groei van de luchthaven langdurig zal dwarsbomen.

En waarom zou dat ook gebeuren? Het Centraal Planbureau (CPB) berekende vorig jaar nog dat verdere uitbreiding van de luchthaven goed is voor de economie. Een zesde en een zevende baan zouden het aantal passagiers in het gunstigste geval met een hinkstapsprong van ruim veertig

miljoen in 2002 kunnen brengen op 137 miljoen in 2030. Het CPB schat de welvaartseffecten van de aanleg van de nieuwe landingsbanen op 9,1 miljard euro.

Waarschijnlijk is dat voldoende om de politiek ook bij een volgende ronde weer achter de aanleg van een nieuwe baan te krijgen. Met of zonder rekenfouten, want volgens de meeste berekeningen blijft de wereldluchtvaart ondanks de terugval van de laatste jaren op de lange termijn met circa vijf procent per jaar groeien. Schiphol lijkt uitstekend gepositioneerd om volop mee te profiteren. De luchthaven beschikt over een groot in-tercontinentaal netwerk, opende net haar vijfde baan en heeft nu al plannen voor een zesde en zevende baan op de tekentafel liggen.

Superluchthaven

Maar het voornemen van de



kwakkelende KLM om een veilig heenkomen te zoeken bij de Fransen kan de groeiplannen van de nu nog bloeiende luchthaven danig in de war schoppen. Op dit moment is Schiphol nog de Europese spil binnen een middelgrote alliantie. Als KLM een alliantie zou aangaan met Air France, dan zou onze nationale luchthaven genoeg moeten nemen met een secundaire rol in een grote alliantie. Of zoals de Fransen Schiphol nu al lijken te zien: met een rol als 'derde luchthaven van Parijs', zoals onlangs nog werd gesuggereerd in een rapport van een commissie van de Franse Assemblée Nationale. En die rol is een heel andere dan die van Europese mainport.

"Schiphol is een superairport", zegt Daniel Lewis, president bij consultancyfirma Booz Allen Hamilton, die jaren ervaring heeft in de luchtvaartsector. "Maar het slechte nieuws is dat de luchthaven erg dicht bij Parijs ligt. Het is maar een kleine sprong naar Charles de Gaulle en het heeft niet veel zin om twee grote hubs zo dicht naast elkaar in stand te houden als KLM en Air France één netwerk van bestemmingen delen. Dat betekent dat er minder intercontinentaal verkeer naar Amsterdam komt dan nu het geval is", aldus de Amerikaan.

'ALS AIR FRANCE HET NETWERK VAN KLM IN HET ZIJNE KAN SCHUIVEN, DAN KUNNEN DE VLUCHTEN VAN KLM OOK VIA PARIJS'

Dat komt aan op Schiphol. Bijna de helft van het aantal passagiers dat gebruik maakt van de luchthaven, stapt er over van het ene op het andere vliegtuig. Een groot deel van deze transferpassagiers is intercontinentaal op reis. Schiphol heeft veel van zijn passagiersstromen te danken aan de veelheid aan intercontinentale verbindingen die de luchthaven biedt. Zonder dit zogenaamde hub-and-spoke-systeem had Nederland nooit de op drie na grootste luchthaven van Europa met vluchten op 205 bestemmingen binnen zijn grenzen gehad. Laat staan dat bemand de term 'mainport' had bedacht om de ambities van Schiphol te omschrijven.

De luchthaven wil niets kwijt over hoe ze zelf haar toekomst ziet als KLM haar zelf-

standigheid opgeeft. "Je kunt verschillende scenario's bedenken", zegt een woordvoerder van Schiphol. "Maar voordat bekend wordt of de alliantie doorgaat en hoe de vluchtverdeling binnen de alliantie zal zijn, blijft het koffiedik kijken. Wij doen hier geen uitspraken over voordat er meer bekend is over de vluchtverdeling."

Mainport af

Puur bedrijfseconomisch gezien, bestaan er weinig redenen om te veronderstellen dat Schiphol de intercontinentale mainport blijft die het nu is. Air France beschikt al over zo'n centrale hub in Europa. De Parijse luchthaven Charles de Gaulle verwerkt per jaar 48,3 miljoen passagiers die met 515.000 vluchten in zes dagelijkse aankomst- en vertrekvolgen van en naar honderden bestemmingen worden vervoerd.

Het onderhouden van twee centrale draaipunten op vijfhonderd kilometer afstand van elkaar heeft weinig zin. Het bij elkaar brengen van zo veel mogelijk vluchten op één centraal draaipunt is de manier om te profiteren van een bundeling van luchtvaartmaatschappijen. Zo wordt het aantal bestemmingen exponentieel uitgebreid, waardoor de maatschappij meer

passagiers van dienst kan zijn.

Het is logisch dat de Fransen kiezen voor Charles de Gaulle als centrale draaischijf in het netwerk, zegt Jan Veldhuis van het aan de Stichting Economisch Onderzoek gelieerde onderzoekscuster Amsterdam Aviation Economics. "Als ik de directeur van Air France was, dan zou ik, los van eventuele nationale sentimenten, voor Parijs kiezen als centrale intercontinentale hub. Ten eerste vanwege het achterland. Ik schat dat Ile de France tien miljoen inwoners heeft en een veel grotere zakelijke markt dan de Randstad, waar het achterland maximaal vijf miljoen mensen telt. Bovendien ligt Parijs centraler en in het hart van een hsl-netwerk, waarmee nu al uit alle windstreken passa-

giers worden aangevoerd. Schiphol wordt pas in 2006 een echt hsl-station en krijgt dan alleen verbindingen richting het zuiden, naar Parijs en Frankfurt."

Kopenhagen

Een keuze voor Charles de Gaulle als centrale hub betekent op de lange termijn dat Schiphol intercontinentale bestemmingen verliest. De Nederlanders en buitenlanders die Nederland bezoeken, zullen nog wel via Schiphol blijven reizen, maar de transferpassagiers, nu 45 procent van het totale aantal passagiers op Schiphol, zullen vaker via Parijs gaan. Dit betekent dat het moeilijker wordt om de vliegtuigen vol te krijgen op de minder drukbereide bestemmingen. Uiteindelijk zullen vooral de drukke intercontinentale bestemmingen als New York, Tokio en Los Angeles overblijven. De rest zal via Parijs moeten. Jan Veldhuis: "Je kunt maar één primaire hub hebben."

Het is onwaarschijnlijk dat Schiphol halsoverkop zal worden uitgekleed. Internationale luchtvaartverdragen maken het nog steeds lastig om landingsrechten mee te nemen als een luchtvaartmaatschappij in buitenlandse handen komt. Maar op de langere termijn moet er een mouw aan te passen zijn. Binnen de Europese Unie doet de nationaliteit van een luchtvaartmaatschappij al niet meer te zake. Met de Verenigde Staten worden dit najaar gesprekken gevoerd over de afschaffing van het nationaliteitsbeginsel en Australië volgt waarschijnlijk zodra de Amerikanen akkoord zijn. Vanaf dat moment zullen ook landen als Japan en Singapore hun verzet opgeven, al dan niet in ruil voor concessies.

"Als Air France ongehinderd het netwerk van KLM in het zijne kan schuiven, dan is de beer los. Dan kunnen de vluchten van KLM ook via Parijs", zegt Veldhuis. Hij sluit niet uit dat Schiphol zich op de lange termijn moet voorbereiden op een rol binnen de Skyteam-alliantie van KLM en Air France, die vergelijkbaar is met die van Kopenhagen binnen de Star-alliantie van SAS en Lufthansa. Deze Deense luchthaven fungeert binnen het netwerk als een verzamelpunt van passagiers uit Scandinavische bestemmingen, die daarvandaan vooral naar andere Europese bestemmingen worden door-



gevlagen. Passagiers die op minder drukbereide verre bestemmingen vliegen, moeten nog een overstap maken op Frankfurt.

Het verschil tussen het netwerk van Kopenhagen en dat van Schiphol is frappant. Eind vorig jaar bedienden vliegtuigen vanuit Schiphol 92 verschillende intercontinentale reisdoelen op een totaal van 205 bestemmingen. Kopenhagen telde slechts negentien intercontinentale bestemmingen op een totaal van 113.

Publiek belang

Dat betekent nogal wat. Volgens het CPB-werkdocument *Schiphol, een normaal bedrijf* uit 2000 kwalificeert de helft van de in Nederland gevestigde Europese hoofdkantoren het dagelijkse gebruik van intercontinentale vluchten als 'erg belangrijk' tot 'essentieel'. Dat is niet vreemd. De zakenreiziger heeft zo mogelijk nog een grotere bekeel aan overstappen dan de toerist. Die laatste laat zich nog wel eens verleiden door de lagere prijs die aan een vlucht met overstap is verbonden. De zakelijke passagier hoeft zijn ticket meestal niet zelf te betalen.

Ook voor Europese distributiecentra is de beschikbaarheid van intercontinentale vluchten volgens het rapport een belangrijke factor bij de keuze voor een bepaalde vestigingsplaats. Het intercontinentale netwerk van Schiphol is dus een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationale bedrijfsleven. Sommige bedrijven zullen zich



Het mogelijke lot van de Nederlandse zakenreiziger als Schiphol zijn intercontinentale vluchten kwijtraakt: wachten op de Franse banken van de Parijse luchthaven Charles de Gaulle op het aansluitende vliegtuig

kelijker zijn dan de Britten, is dat ze begrip tonen voor de wens om publieke belangen, zoals de mainportfunctie van Schiphol, veilig te stellen", zegt Mendes de Leon. "Dat past ook binnen de Franse verhoudingen, waarin de regering een belangrijke rol speelt. De Britten hebben in eerdere onderhandelingen duidelijk gemaakt dat zij na een overname de volledige zeggenschap eisen. 'Als wij

wen van 54,4 tot circa 20 procent van de aandelen. Het zou daarom goed uitkomen als de fusie voortgaand aan de verkoop van de aandelen beklonken wordt. Uitstel kan de regering niet gebruiken, omdat ze wil bewijzen dat het haar menens is met de liberalisering van de economie. Daarbij worden weer vraagtekens gezet nu de Franse staat heeft aangekondigd zijn belang in Alstom uit te breiden tot 31,5 procent in een poging het bijna failliete ingenieursbedrijf te redden. De tijdsdruk waar dat bij de Fransen voor zorgt, maakt het voor Van Wijk gemakkelijker om concessies af te dwingen.

Het vervelende is alleen dat ook de hardste toezeggingen geen garanties tot in de eeuwigheid bieden en moeilijk af te dwingen zijn. Als tijdens de fusieonderhandelingen wordt afgesproken dat bepaalde activiteiten in Nederland zullen plaatsvinden, wil dat niet zeggen dat ze daar ook blijven. Wie honderden miljoenen betaalt voor een overname, wil alles zo efficiënt mogelijk inrichten. De ervaring van de Amsterdamse beurs met de door Fransen gedomineerde directie van Euronext biedt weinig reden tot optimisme. Amsterdam kreeg na de samenballing van de Franse, Nederlandse en Belgische effectenbeurzen het gezag over de handel in financiële derivaten toegewezen. Maar nadat Euronext de Londense termijnbeurs Liffe had overgenomen, werd die taak aan de Britten toegewezen.

Minder groei

Maar omwonenden die nu hopen op een krimp van de luchthaven, hoeven zich volgens Veldhuis geen illusies te maken. De kans op een afname van het aantal vliegtuigen dat Schiphol aandoet na een overname van KLM, is maar klein. Door de even-

EUROPESE HOOFKANTOREN IN NEDERLAND VINDEN EEN GOED NETWERK VAN INTERCONTINENTALE VLUCHTEN ZEER BELANGRIJK TOT ESSENTIEEL

nogmaals bedenken voor ze zich op een dure kantoorlokatie aan de Amsterdamse Zuidas vestigen als meer dan de helft van het aantal verre vluchten op Schiphol wordt geschrapt.

De toekomst van KLM heeft dus aardig wat consequenties voor Schiphol en andere aan de luchtvaart gerelateerde bedrijven rond de luchthaven. De gesprekken die KLM met Air France voert, zullen daarom volgens de Leidse hoogleraar luchtrecht Pablo Mendes de Leon niet alleen gaan over de prijs die Air France voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij betaalt. KLM zal ook onderhandelen over de verdeling van de zeggenschap, welke activiteiten er in Nederland zullen worden uitgevoerd en wat er gebeurt met de merknaam KLM. Dat heeft belangrijke gevolgen voor de werkgelegenheid bij de Nederlandse poot van de nieuwe combinatie, de juridische structuur van het fusieproduct en de positie van Schiphol.

Air France lijkt oog te hebben voor de Nederlandse belangen. "Een van de redenen waarom de Fransen op dit moment aantrek-

het overnemen", zeiden ze, "dan zijn wij degenen die de lakens uitdelen."

Euronext

Een ontwikkeling zou de Nederlanders kunnen helpen bij het afdwingen van harde afspraken voor de overname. De Franse regering is van plan haar belang in Air France nog voor het eind van het jaar af te bou-

Mainport af: de gevolgen

- Minder groei van het luchtverkeer
- Minder intercontinentale bestemmingen
- Minder zakelijk verkeer
- Minder gunstige vestigingsplaatsfactoren
- Een sterkere focus op toeristisch verkeer

Wordt Schiphol een Kopenhagen of een Brussel?

Primaire hub: **Schiphol nu**

Aantal passagiers: 40,7 miljoen
Totaal aantal lijndienstbestemmingen: 205
Aantal intercontinentale bestemmingen: 92
Aantal passagiers intercontinentale bestemmingen: 12,5 miljoen (30,8 procent)
Aandeel transferpassagiers op het totaal: 41,9 procent
Bron: Luchthaven Schiphol



Secundaire hub: **Kopenhagen**

Aantal passagiers: 18,3 miljoen
Totaal aantal lijndienstbestemmingen: 113
Aantal intercontinentale bestemmingen: 19
Aantal passagiers intercontinentale bestemmingen: 1,6 miljoen (8,7 procent)
Aandeel transferpassagiers op het totaal: 43,4 procent
Bron: Luchthaven Kopenhagen



Geen hub: **Brussel**

Aantal passagiers: 14,4 miljoen
Totaal aantal lijndienstbestemmingen: 144
Aantal intercontinentale bestemmingen: 43 (waarvan 31 in Afrika)
Aantal passagiers intercontinentale bestemmingen: 1,9 miljoen (13,5 procent)
Aandeel transferpassagiers op het totaal: 8,1 procent
Bron: Luchthaven Brussel



tueel afgedwongen toezeggingen over activiteiten die voorlopig in Nederland blijven en de juridische hobbels die nog aan internationale onderhandelingstafels moeten worden genomen, zal de afbouw van het intercontinentale netwerk geleidelijk plaatsvinden.

In de tussentijd gaat de marktgroei gewoon door. "Op de lange termijn zal

economie aan de Vrije Universiteit is daarom optimistisch. "Bij Amsterdam ligt per slot van rekening een heel goede luchthaven, die fantastisch gepositioneerd ligt als overstaphaven voor de Engelse markt." Booz Allen Hamilton-president Lewis kan zich voorstellen dat de focus van Schiphol verschuift naar toeristisch verkeer, terwijl Charles de Gaulle het vliegveld voor de zakenreiziger wordt.

"Als ik een Japanse onderneming was, dan zou ik bij mijn eerste selectie voor een lokatie voor een Europees hoofdkantoor wel een minnetje zetten achter Amsterdam. Maar aan de andere kant: van Japanse bedrijven is bekend dat ze graag in Nederland zitten, vanwege de grote Japanse gemeenschap die hier al zit."

Een minnetje voor Amsterdam dus. Maar het is de vraag of er realistische alternatieven bestaan. Want het kan nog veel erger, weten ze in Brussel. Daar verloor de lokale luchthaven haar draaischijffunctie toen de alliantie van Sabena en Swissair in 2001 ontplofte met het faillissement van deze luchtvaartmaatschappijen.

Dat zou ook op Schiphol kunnen gebeuren als KLM alleen achterblijft en de concurrentieslag met de grote allianties niet overleeft, wat niet denkbeeldig is. Dan vervalt de hubfunctie van de Amsterdamse luchthaven helemaal, wat in één klap een verlies van miljoenen passagiers betekent. De kans dat die ooit terugkomen, is klein.

In Brussel is sinds 2001 niet alleen het aantal transferpassagiers tachtig procent gekrompen van vijf naar één miljoen per jaar, maar nam ook het totaal aantal passagiers met ruim een kwart af van 19,7 tot 14,4 miljoen. Ook het aantal bestemmingen dat rechtstreeks vanuit Brussel te bereiken was, nam drastisch af. Het aantal bestemmingen in Noord-Amerika is beperkt tot een zevental. De enig overgebleven bestemming in het Verre Oosten die rechtstreeks vanuit Brussel te bereiken is, is de Bengaalse stad Dhaka. Dan liever een rol als derde luchthaven van Parijs.

VERVALT DE HUBFUNCTIE VAN SCHIPHOL, DAN IS DE LUCHTHAVEN IN ÉÉN KLAP MILJOENEN PASSAGIERS KWIJT

Schiphol wel minder snel groeien dan we de laatste jaren gewend waren", zegt Veldhuis. De wereldluchtvaartorganisatie lata gaat nog steeds uit van een jaarlijkse groei van het luchtverkeer van zo'n vijf procent voor de komende jaren. Dat moet volgens Veldhuis voldoende compensatie bieden als het intercontinentale netwerk tegelijkertijd wordt ontmanteld.

Voor Schiphol betekent de overname van KLM door Air France dus waarschijnlijk iets minder groei en een aanzienlijk kleinere mainportfunctie. Hoe sterk de rol verandert, is uiteindelijk afhankelijk van de groei van de luchtvaart en de uitbreiding van de luchthavencapaciteit elders. Als een volgende Franse regering het besluit van de huidige terugdraait en toch een grote luchthaven bouwt ten noorden van Parijs, dan is te vrezen dat Schiphol enige rol van betekenis op zijn bulk kan schrijven.

Hoewel het logisch is om zo veel mogelijk luchtverkeer op één hub te concentreren, beschikt Schiphol ook over een aantal sterke troeven. Piet Rietveld, hoogleraar vervoers-

"Maar een aantal intercontinentale bestemmingen die interessanter zijn voor de zakenreiziger, zal minder vaak bediend worden of naar Parijs verdwijnen."

Een minnetje

Is daarmee dan ook het lot van Nederland als vestigingsplaats bezegeld? Hoewel de helft van de Europese hoofdkantoren in Nederland zegt veel belang te hechten aan een ruime beschikbaarheid van intercontinentale verbindingen, zijn ook factoren als talenkennis en leefklimaat belangrijk. De stad Barcelona heeft weinig last van een vermeend gebrek aan directe intercontinentale vluchten. Hoewel het plaatselijke vliegveld nauwelijks intercontinentale vluchten ontvangt, trekt het meer congressgangers dan de Randstad en heeft de stad meer Europese hoofdkantoren weten te strikken dan Madrid, waar de plaatselijke luchthaven veel meer intercontinentale verbindingen bedient. Rietveld denkt dat de gevolgen van een inkrimping van het intercontinentale netwerk meevallen.

■ WOUTER.VAN.BERGEN@reedbusiness.nl