



Research Memorandum 002-008

Column www.luchtvaartnieuws.nl van 28 april 2008

door Jaap de Wit (directeur Airneth)

De hondenklui of de stofzuiger: wat gaat het worden voor Schiphol?

Twee weken geleden was het dan zo ver: Delta en Northwest maakten hun fusievoornemen bekend. Northwest zal als alles goed gaat in Delta opgaan. Het is alleen een voornemen, want de piloten van Northwest blijven wat tegensputteren. Zo'n twintig procent van het stuurhutpersoneel van Northwest is namelijk ouder dan 55 jaar. Dus de jonkies zitten al een tijdje te wachten om door te schuiven naar een groter vliegtuig en een hoger salaris. Gooit zo'n fusie weer roet in het eten. Dan zou ik ook dwars gaan liggen in mijn stuurhut. Maar dat er wel wat moet gebeuren, zal toch ook wel via die moderne extra beveiligde cockpitdeuren van de Northwest vloot zijn doorgedrongen: samen waren de fusiepartners in het eerste kwartaal van dit jaar goed voor ruim tien miljard dollar verlies. Ook een piloot kan inzien, dat bij een fusie geldt: gedeelde smart is halve smart.

Opmerkelijk is dat KLM-Air France ons in een persbericht laat weten met genoeg kennis te hebben genomen van deze voorgenomen fusie. KLM-Air France ziet een wereldwijde joint venture met deze fusie-onderneming wel zitten, omdat daaruit een netwerk met "extremely attractive multiple hubs" te voorschijn zal komen.

'Dus dat zit wil goed met Schiphol', hoor ik u al denken. Voor we ons echter samen met KLM-Air France aan hetzelfde gevoel van tevredenheid overgeven, is een kort historisch doorkijkje misschien al genoeg om wat onrust te zaaien.

Dankzij het eerste open skies verdrag inclusief antitrust immuniteit dat de VS begin jaren negentig sloot, namelijk met Nederland, hebben KLM en Northwest een vergaande samenwerking in een joint venture kunnen ontwikkelen. Het succes zat hem in de Trans-Atlantische koppeling van beide hub & spoke netwerken. Zo'n netwerkstructuur wordt wat prozaïsch wel aangeduid als een hondenklui: aan weerskanten van de oceaan een sternet met hoofdzakelijk verbindingen tussen de beide hubs. KLM doet in dat netwerkmodel het Europese aanvoernetwerk via Schiphol en Northwest het Amerikaanse aanvoernetwerk via haar hubs. Samen doen ze verbindingen tussen elkaars hubs. Dit hondenklui-model heeft sinds het begin van de jaren negentig voor een zeer aanzienlijke bijdrage aan de groei op Schiphol gezorgd, met name in de transfer.

Nu Northwest volgens de plannen opgaat in Delta, blijven we met een lastige vraag zitten: wat gebeurt er met de hondenklui? Delta heeft tot nu toe namelijk geen boodschap aan hondenklui. Zij sluit liever vanaf haar Amerikaanse hubs de stofzuiger aan op de Europese bestemmingen: vanaf haar hub Atlanta worden twintig Europese bestemmingen direct bediend en vanaf New York JFK zelfs 22. Blijkbaar is de samenwerking tussen Delta en Air France tot nu toe van een ander kaliber geweest dan de KLM-Northwest joint venture. Als Northwest straks echter wordt opgeslokt door Delta, is de hamvraag voor Schiphol: neemt de de Delta stofzuiger na de fusie langzamerhand de plaats in van de Northwest hondenklui? Het zal duidelijk zijn dat wanneer dat het geval is, de hubfunctie van Schiphol er niet beter op wordt om het maar zachtjes uit te drukken. Van hub bypassing is een hub namelijk nooit beter geworden.

Kortom, voor we Schiphol als een van de 'extremely attractive hubs' in het nieuwe alliantienetwerk bestempelen, hoor ik graag eerst even wat precies de nieuwe netwerkstrategie van de overblijvende Skyteam partners gaat worden. Daarna hebben we nog tijd zat om te gaan juichen.

Jaap de Wit, Airneth