



Research Memorandum 001-009

Column [www.luchtvaartnieuws.nl](http://www.luchtvaartnieuws.nl) van februari 2009

door Jaap de Wit (directeur Airneth)

### Over duikende dual hubs en staatsgaranties

De januari-cijfers 2009 ten opzichte van het voorgaande jaar zijn niet misselijk. Alle vier grote hubs in Europa, die ook wel te boek staan met de minder lyrische naam van 'FLAP-luchthavens', duiken stevig in de min wat de passagierscijfers betreft. Over de vrachtcijfers praten we maar liever even niet. Frankfurt maakt de diepste duik, maar daar valt weinig troost uit te putten. Lufthansapersoneel ging in die maand in staking, de sneeuw was niet weg te krijgen van de luchthaven en over de weersverachting moesten de piloten in het duister tasten omdat het weersvoorspellingssysteem van de Deutsche Flug Sicherung het liet afweten. Gevolg: honderden vluchten op Frankfurt Airport uitgevallen met als resultaat ruim tien procent in de min bij de passagiers, terwijl Schiphol de schade nog kon beperken tot iets minder dan 10 procent. Maar neemt u van mij aan, dat gebeurt die Duitsers geen tweede keer. Dus reken in februari maar op een minder diepe duik dan in januari. Voor Schiphol ben ik daar niet zo zeker van. Het tempo waarmee de lokale markt wegsmelt, is uniek: -18%. Blijkbaar is de transfer nog op peil te houden, maar niemand vertelt erbij hoe hard de yield daar daalt. Ook daar komt een keer een einde aan de prijslokkertjes. Kortom de combinatie van vliegtax en recessie begint het vervoersvolume op Schiphol behoorlijk te ondermijnen. En dat ga je een keer in je netwerk voelen.

Nu wil ook nog eens het toeval, dat vlak nadat de zomerdienstregeling 2009 een feit zal zijn en de slotcoördinator met een berg aan ingeleverde slots op zijn bureau zit, (hij verwacht dat we zelfs onder 400.000 vliegtuigbewegingen kunnen eindigen in 2009), ook nog eens even de staatsgaranties voor de 42 intercontinentale sleutelbestemmingen aflopen. U weet wel, de door de Nederlandse Staat bedongen garanties bij de start van de samenwerking Air France-KLM om voor tenminste 5 jaar die sleutelbestemmingen vanaf Schiphol te blijven bedienen. Blijkbaar had de Nederlandse overheid alle vertrouwen in een prachtige samenwerking tussen beide carriers, maar toch, we hebben de Fransen eerder op bezoek gehad en dat experiment met de Bataafse Republiek is indertijd ook niet helemaal tot volle tevredenheid van alle partijen afgelopen. Dus dat dat gezonde stukje wantrouwen van de kruidenier die op de kleintjes let zo nu en dan toch om de hoek komt, is niet verwonderlijk. Dus ook in 2003 voor alle zekerheid toch maar even iets op papier gezet: waarde alliantiepartners, wilt u hier even tekenen om te voorkomen dat het netwerk naar Parijs verhuist. En zo is het gebeurd: beloofd is beloofd, Parijs Charles de Gaulle en Amsterdam blijven een dual hub systeem, ook nog na die eerste vijf jaar tot 2012. Wie trouwens heeft verzonnen dat na mei 2009 nog de garantie van een *evenwichtige* hubontwikkeling zou blijven gelden, blijkt dat bijvoeglijk naamwoord uit zijn of haar duim te hebben gezogen. Na mei 2009 moet het dual hub systeem gewoon

voortgezet worden. Dat geeft weliswaar een warm gevoel van binnen, maar iedereen aan wie je vraagt wat dat precies betekent, begint wat verwilderd om zich heen te kijken. Hoe dan ook, de Nederlandse overheid heeft zich tot nu toe zorgen gemaakt voor niets. Want laten we eerlijk zijn. Schiphol heeft het beter gedaan dan Charles de Gaulle. We zijn op Schiphol wat bestemmingen in het Midden-Oosten kwijt geraakt. Maar je vraagt je af of we daar nu zo rouwig om moeten zijn. Bovendien zijn een paar andere bestemmingen onze kant opgekomen. Dus tot nu toe zit het wel goed met dat netwerk op Schiphol.

Alleen die cijfers over januari blijven wat knagen. Charles de Gaulle zat op zo'n min 6 procent in het aantal passagiers. En voor de meeste intercontinentale bestemmingen is de lokale markt van het le de France toch een graadje steviger dan de Randstad. Dus stel dat de markt op Schiphol en Charles de Gaulle zo fors blijft krimpen als de januari-cijfers aangeven, dan moet je wel wat doen aan je frequenties en routes. En dan kan ik me goed voorstellen dat een aantal zowel vanaf Parijs als Schiphol bediende bestemmingen even alleen vanaf Parijs worden bediend en dat we met z'n allen voorlopig even wat vaker via Parijs moeten overstappen. Dat heeft niets te maken met Frans protectionisme, want luchtvaart is geen autoindustrie.

Toch vind ik de manier, waarop die man in die witte jas, met dat potlood achter zijn oor, die zijn klanten pleegt te tracteren op de vraag: "Mag het een onsje meer zijn?", tegen de zaken aankijkt, wel heel vertrouwenwekkend in deze tijd van recessie. Als ik daar nog eens over nadenk zou het misschien wel verstandig zijn als de Nederlandse overheid vòòr het aflopen van de huidige staatgaranties zo snel mogelijk een schone witte jas aantrekt, het potlood achter het oor steekt en het bestelboekje in haar valies steekt om aldus gewapend naar Parijs af te reizen. De boodschap is duidelijk. Van Nederlandse zijde bestaat er alle begrip voor frequentie- en netwerkaanpassingen in deze barre tijden, maar als de economie weer een beetje aantrekt zouden we toch wel graag weer even de bestelling willen noteren voor een degelijk netwerk op Schiphol. Als de Fransen dan even willen tekenen voor de nieuwe sleutelbestemmingen, bieden de in het verleden behaalde resultaten ook weer garantie voor de toekomst. Want ja, de luchtvaart is geen autoindustrie, maar gelukkig ook geen financiële sector.

Overigens, als u wat meer wilt weten van de consolidatie in de Europese luchtvaartindustrie en hoe daar tegenaan gekeken wordt door de oud topman van Northwest, Mike Levine, dan bent u van harte welkom bij de jaarlijkse Airneth Lezing in het Sheraton hotel op Schiphol op 11 maart aanstaande. Wel even registreren op de website van Airneth.

Jaap de Wit