Hans Heerkens

Universiteit Twente, september 2015

Position paper rondetafelgesprek Luchtvaartnota, 23 september 2015

Is de huidige Luchtvaartnota voldoende toegesneden op de uitdagingen waarvoor de Nederlandse luchtvaartsector zich in de komende twintig tot dertig jaar ziet geplaatst?

Ik denk: niet voldoende. De Nota bevat de nodige zinvolle analyses en beleidsvoornemens, maar op een aantal punten is hij niet meer actueel.

1: De luchtvaartsector wordt teveel als eenheid gezien, niet alleen in de Luchtvaartnota, maar ook in het al dan niet op de Nota gebaseerde luchtvaartbeleid. Dat gebeurt niet expliciet en misschien zelfs niet opzettelijk, maar het gebeurt. De belangen van Schiphol en KLM worden weliswaar onderscheiden maar toch teveel samen genomen. In de geliberaliseerde luchtvaartwereld van vandaag en morgen is Schiphol een leverancier van infrastructuur met vele klanten, waaronder KLM. De luchtvaartmaatschappij is een afnemer van Schiphol, en een leverancier van vervoer, naast vele anderen. Van Schiphol en KLM mag niet worden verwacht dat ze op andere dan strikt zakelijke gronden rekening houden met elkaars belangen. Sterker; voor de BV Nederland is het nodig dat ze beiden zelfstandig opereren. Schiphol heeft belang bij een zo groot mogelijk aantal luchtverbindingen, terwijl KLM liefst zo weinig mogelijk concurrentie op de thuishaven wil. KLM moet op haar beurt zo efficiënt mogelijk opereren, en als dat betekent dat het zwaartepunt van haar routenetwerk zich verplaatst naar andere luchthavens moet dit worden geaccepteerd. Pogingen om de positie van KLM en Schiphol te handhaven door bijvoorbeeld garanties van Air France of de Franse overheid te eisen zijn gedoemd te mislukken. Ze zullen ertoe leiden dat KLM een suboptimaal netwerk exploiteert. Het lot van maatschappijen als Alitalia en SAS laat zien waartoe dat leidt. De redenen waarom zowel Schiphol als KLM in het verleden konden uitgroeien tot spelers die veel groter zijn dan hun thuismarkt rechtvaardigt bestaan niet meer. Schiphol zal in de toekomst wellicht als hubluchthaven minder snel groeien dan concurrenten met een gunstigere geografische positie voor belangrijk markten, en/of een grotere thuismarkt. Met het toenemen van het belang van rechtstreekse vluchten naar secundaire bestemmingen wordt het steeds belangrijker dat een grote variëteit aan maatschappijen Schiphol aandoet. KLM zal een belangrijke klant van Schiphol blijven, maar haar relatieve belang zal wellicht afnemen. Het is beter daarop te anticiperen dan te trachten deze ontwikkeling tegen te houden.

Het bovenstaande wil niet zeggen dat KLM en Schiphol niet kunnen worden ondersteund. Een goede grondzijdige bereikbaarheid van de luchthaven, druk op ‘Europa’ om de Europese luchtverkeersleidinginfrastructuur te verbeteren, onderzoek naar manieren om geluidsoverlast bij luchthavens te verminderen, het zijn voorbeelden van mogelijke profijtelijk overheidsbetrokkenheid. De beste investering in Schiphol is misschien wel het verhogen van de aantrekkelijkheid van Nederland als centrum van economische activiteit. Tenslotte heeft ook op overstapvluchten een flink deel van de reizigers Nederland als begin- of eindpunt van de reis.

2: In lijn met het bovenstaande: in de Luchtvaartnota lijkt het aantal bestemmingen en de frequentie van het aantal vluchten van en naar Schiphol, vooral van KLM, als maat voor de bereikbaarheid van Nederland te worden genomen. Maar hierin vervullen buitenlandse luchthavens een steeds belangrijkere rol, onder meer vanwege de opkomst van lagekostenmaatschappijen. Bovendien wordt multimodaal transport steeds belangrijker. De volgende Luchtvaartnota zou daarom eigenlijk een ‘bereikbaarheidsnota’ moeten zijn. Op zijn minst zou er veel meer aandacht moeten zijn voor de rol van andere vervoersmodaliteiten en buitenlandse luchthavens als determinanten van de positie van de Nederlandse luchtvaartsector.

3: De opkomst van lagekostenmaatschappijen (Low Cost Carriers of LCC’s) heeft geleid tot nieuwe verdienmodellen die door traditionele netwerkmaatschappijen zoals KLM slechts beperkt kunnen worden geadopteerd. Het antwoord van netwerkmaatschappijen op de komst van easyJet en andere LCC’s is tot nu toe vooral het verhogen van de productiviteit en het verlagen van de kosten. Maar LCC’s zullen op intra-Europese routes altijd efficiënter zijn. Dat ondermijnt het verdienmodel van netwerkmaatschappijen omdat intra-Europese vluchten nodig zijn voor de aanvoer van passagiers voor de relatief profijtelijke langeafstandsroutes. Er zijn aanwijzingen dat een nieuw verdienmodel in opkomst is: LCC’s voeren passagiers aan voor de langeafstandsvluchten van netwerkmaatschappijen. De meest succesvolle LCC, Ryanair, overweegt dit. Er zijn vele barrières, zoals het feit dat passagiers voor elk deel van hun reis een aparte ticket moeten kopen en er geen garantie is voor aansluiting tussen vluchten. Maar deze problemen zijn op te lossen. Schiphol heeft als klanten één van de grootste netwerkmaatschappijen van Europa (KLM) en de op één na succesvolste LCC (easyJet). Dit opent grote mogelijkheden; het is een uitzondering dat netwerkmaatschappijen en LCC’s vanaf dezelfde primaire luchthaven opereren. De frequentie waarmee easyJet naar bijvoorbeeld Londen vliegt is zo hoog dat aansluiting van vluchten in een aantal gevallen praktisch is gegarandeerd zonder dat de maatschappijen hun dienstregelingen hoeven aan te passen. Informatietechnologie kan het boeken van verschillende vluchten voor één reis vergemakkelijken, en nieuwe manieren van bagageafhandeling kunnen voorkomen dat passagiers op Schiphol zelf met hun koffers moeten sjouwen. Hier kan een rol voor de Nederlandse overheid liggen: het helpen ontwikkelen van een nieuw verdienmodel dat optimaal gebruik maakt van de combinatie KLM en Schiphol zonder de onder punt 1 genoemde nadelen. Dit is een voorbeeld van een ontwikkeling die dermate langzaam op gang komt en zodanig complex is dat afzonderlijke partijen onvoldoende marktmacht hebben om hem af te dwingen. Ongetwijfeld zijn er meer voorbeelden te bedenken.

4: Als de luchtvaart lijkt op de scheepvaart is het niet denkbeeldig dat met het volwassen worden van het luchtvervoer de bedrijfstak ‘democratiseert’. Nu al zien we dat opkomende landen in het Verre en Midden-Oosten een steeds belangrijkere rol spelen in de luchtvaart, en in feite Westerse spelers; luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, in het defensief dringen. Zoals veel scheepvaartmaatschappijen Nederland en het Westen de rug hebben toegekeerd maar Rotterdam nog steeds een belangrijke haven is, zo is het mogelijk dat luchtvaartmaatschappijen steeds meer vanuit landen buiten Europa en de VS zullen opereren terwijl Nederland en andere Europese landen nog steeds belangrijke bestemmingen kunnen zijn. Het is zinvol om bij een herziening van de Luchtvaartnota dit scenario op zijn minst in overweging te nemen en te bekijken hoe hierop kan worden geanticipeerd, teneinde zo veel mogelijk van de bestaande verworvenheden op luchtvaartgebied te kunnen behouden en vroegtijdig te kunnen inspelen op kansen die zich ongetwijfeld zullen voordoen.