

Economisch belang mainport Schiphol

9 december 1999

Economisch belang mainport Schiphol

9 december 1999

Opgesteld door Booz, Allen & Hamilton in opdracht van het
Ministerie van Economische Zaken

Inhoudsopgave

.....

1 Macro-economisch belang mainports	4
2 Visie op de Nederlandse economie	6
3 Vervoer als stimulator van de kenniseconomie	10
4 Vereiste service niveau in het vervoer	12
5 Vervoer als cluster van global services	14

1 Macro-economisch belang mainports

De Randstad - met Amsterdam en Rotterdam als zwaartepunten - ontwikkelt zich snel als belangrijk Europees economisch knooppunt. In een globaliserende wereld is dat een belangrijke ambitie en een belangrijke waarborg voor onze welvaart. Andere grote steden en economische regio's in Europa streven de ontwikkeling tot economisch knooppunt echter ook na, elk met hun eigen specifieke middelen en mogelijkheden.

Deze nieuwe knooppunt-economie loopt in Nederland langs een aantal pijlers, in een beperkt aantal clusters van aan elkaar gerelateerde economische activiteiten. Door toenemende internationalisatie zal er ook een nog grotere mate van specialisatie ontstaan in activiteiten die het beste in Nederland kunnen worden gedaan, terwijl andere activiteiten beter of efficiënter elders kunnen worden gedaan.

Schiphol, KLM en Rotterdam hebben reeds belangrijke bijdragen geleverd aan deze ontwikkeling, en zijn daarin ook leidend geweest.

1. Op basis van onze traditionele rol in zee- en luchtvracht zijn voor vooral Amerikaanse en Japanse multinationals nieuwe activiteiten ontwikkeld, ook geheten Value Added Logistics (VAL), welke de basis zijn geweest voor het vestigen in Nederland van vele Europese Distributiecentra (EDC's) zowel rond Schiphol als rond Rotterdam, en verder in de corridor naar Duitsland via Brabant.

2. KLM's sterke hub is mede de basis geweest voor het ontwikkelen van Schiphol als "most preferred airport" bij belangrijke zakelijke reizigers-segmenten, en daarmee is, naast een aantrekkelijk belastingklimaat, en een attractieve arbeidsmarkt, de basis geleverd voor het aantrekken van de vele buitenlandse investeerders die hier inmiddels hun Europese hoofdkantoren (European Headquarters, EHQ's) hebben gevestigd.

Nu deze stromen en activiteiten volwassen zijn, en de Europese positie van deze multinationals stabiel is, ontwikkelt Nederland zich van een logistiek knooppunt naar een economisch knooppunt, waarin verschillende clusters tezamen de basis vormen voor de kenniseconomie van de volgende eeuw.

Voor Nederland zijn een aantal – deels aan elkaar gerelateerde – clusters veelbelovend:

- Service Clusters, waaronder het Bankwezen, ICT, en Transport
- Agro-business en biotechnologie
- Techno industriële clusters waaronder elektronica, maar ook de proces industrieën zoals life sciences, chemie en raffinaderij.

Een mainport-systeem dat in een dergelijke omgeving opereert heeft drie belangrijke functies:

- Als bewezen stimulator van de ontwikkeling van de genoemde industriële activiteiten en zakelijke diensten, in de rol van Mainport, zoals Schiphol en Rotterdam reeds zeer succesvol hebben gedaan in het aantrekken van EDC's en EHQ's.
- Als deel van het vereiste service niveau om de bovengenoemde target clusters ook blijvend te bedienen, daar waar deze clusters ook onderdeel vormen van wereldwijde concerns met wereldwijde markten, en derhalve hoge eisen stellen aan het zakelijk klimaat en het service apparaat in Nederland

-
- Als een op zichzelf belangrijke cluster van diensten, opererend op wereldschaal en op wereldniveau, dat ook zijn eigen service eisen stelt en daarmee ook fungeert als business generator en derhalve als bron van werkgelegenheid.

[PRO MEMORIE]

De positie van de luchtvaart op Schiphol wordt in deze drie verschillende rollen geëvalueerd als strategisch-economische basis voor de verdere ontwikkeling van Schiphol als Mainport voor de middellange termijn.

De rol van de centrale overheid in deze wordt door het Kabinet gezien als die van vooral randvoorwaarden scheppende regisseur op een internationaal toneel, waar de concurrentie snel toeneemt, ook tussen de verschillende economische Regio's.

Het is op dit schakbord dat Nederland thans haar ambities moet waarmaken en de daarmee samenhangende politieke besluiten moet nemen, wetende dat iedere keuze zijn eigen voordelen en nadelen zal kennen, ofwel, zijn eigen risicoprofiel, en daarin zullen door het Kabinet expliciete afwegingen worden gemaakt.

2 Visie op de Nederlandse economie

Een toenemende drang naar vrije marktwerking en globalisering zal leiden tot een nieuwe economische en maatschappelijke orde. De wereldeconomie zal zich ontwikkelen rond een aantal deels aan elkaar verbonden clusters, die elk een global présence moeten hebben om te overleven. Voor alle clusters geldt dat de global spelers binnen die clusters, om weer dichterbij hun markten te komen, ook regionale productie en service centra zullen ontwikkelen. Deze regionale service centra zullen worden gestuurd door regionale functionele, en general management hoofdkantoren (regiecentra), zoals de EDC's en EHQ's welke zich reeds in Nederland hebben gevestigd.

De kenniseconomie zit in feite in die regionale regiecentra: niet alleen in R&D maar juist ook in de financiële functies, de marketing functies, de logistieke functies, en in de ICT functie, waarvan de laatstgenoemde de overige functies met elkaar verbindt en een bron van business-intelligence vormt.

De vraag zal moeten worden beantwoord, in welke clusters Nederland werkelijk sterk is, en welke buitenlandse bedrijven vanuit die clusters al hier met hun EDC en EHQ aanwezig zijn, om vervolgens te bepalen welke clusters en functies wij hier nader willen koesteren, en wat dan nodig is aan randvoorwaarden en service niveaus om aan hun vestigingseisen te voldoen.

Voor NL zijn de belangrijkste clusters ook redelijk geografisch geconcentreerd, in drie herkenbare thema's:

1) Service sector cluster (vooral Randstad)

- Financiële diensten (FIN)
- Uitgeverij (PUBL)
- Reclame (ADV), inclusief Website builders
- Juridische diensten (LEGAL)
- ICT, waaronder telecom en call centers, internet service providers
- Engineering (ENG)
- Transport, waarin Schiphol, Rotterdam en Logistiek (waaronder EDC's) als aparte sectoren luchtvaart, zeevaart en logistiek (AIR, MAR, LOG)
- Tourisme, waaronder hotelwezen, musea, entertainment, horeca (TOURISM)

2) Agro-biotechnologie clusters (vooral Noord- en Zuid-Nederland)

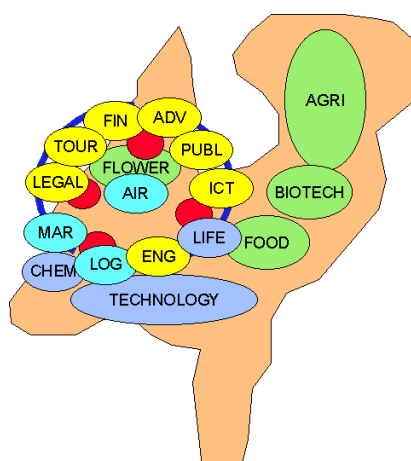
- Agrarische sector (AGRI)
- Bio-technologische sector (BIOTECH)
- De voedselverwerkende industrie (FOOD)
- De bloemen en sierteelt industrie (FLOWER)

3) Techno industriële clusters

- De Life Sciences industrie (LIFE)
- De process-industrie, vooral chemie (CHEM)
- De elektronica sector (TECHNOLOGY)

Daarbij wordt opgemerkt dat de service sectoren, ook transport, zich inderdaad vooral in of rond de Randstad bevinden, en als zodanig ook een ruimtelijke eenheid vormen. De Randstad, met daarbinnen Amsterdam als omvangrijkste zwaartepunt, kan dan ook als megacluster, als de "Brainport" worden gezien, of als metropolis van aan elkaar gerelateerde service clusters dat zich kan ontwikkelen tot een economisch knooppunt van wereldformaat.

BELANGRIJKSTE CLUSTERS NEDERLAND



Cluster ontwikkelen zich niet overal en altijd even succesvol. Als voornaamste succesfactoren van sterke clusters zijn aangegeven¹:

1. Research excellence
2. Megasuccess
3. Hoogwaardige werknemers
4. Actief venture capital
5. Excellente infrastructuur
6. Toegesneden woon en leefcultuur

Nederlandse clusters scoren over het algemeen relatief hoog op sommige dimensies zoals de aanwezigheid van hoogwaardige werknemers, maar hebben tegelijkertijd ook enige zwakkere punten, waaronder venture capital, maar ook infrastructuur. In deze context wordt Infrastructuur gezien als een combinatie van diensten, waaronder transport en de daarbij behorende fysieke infrastructuur.

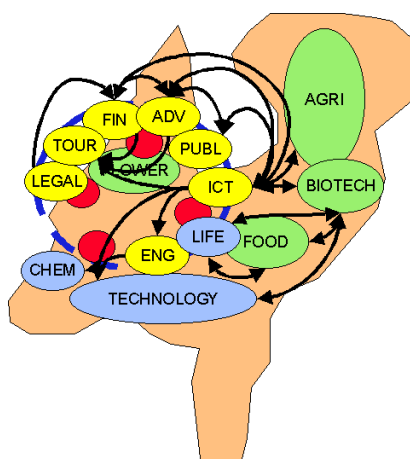
¹ Bron: W.J. de Ridder in SMO Uitgave 1999: "De ziel van Nederland"

Dimensie	Service clusters	Agro-biotechnology clusters	Techno industriële clusters
Research Excellence	Toenemend belang van MBA opleidingen Nijenrode, RSM; traditioneel sterke basis voor Economie, Rechten in de Universiteiten.	Wageningen alom gezien als leidend instituut, wereldwijd	Philips Natlab, Shell Research, namen van wereldwijde reputatie
Megasucces (Enkele voorbeelden uit verschillende clusters)	ABN AMRO, Rabo, ING, Fortis (FIN) Reed-Elsevier (PUBL) Baan, Getronics (ICT) KLM (AIR)	Unilever, AHOLD, Heineken (FOOD) Bloemen kwekerij en veilingen (FLOWER)	Philips (TECHNOLOGY) Shell, DSM, AKZO (CHEM, LIFE)
Hoogwaardige werknemers	Nederlandse werknemers alom geprezen als outward looking, internationaal georiënteerd en sociaal flexibel		
Venture Capital	Sterk in ontwikkeling ook via overheidsrol in Twinnings		
Infrastructuur In brede zin	Alom gezien als zeer aantrekkelijk voor het huidige niveau, met sterke en goed functionerende overheidsdiensten, maar met kanttekeningen op bereikbaarheid aan de landzijde, en grenzen capaciteit Schiphol in zicht aan de luchtzijde, welke reeds leiden tot vertragingen waardoor verschillende investerende partijen zijn uitgeweken naar buitenlandse luchthavens (b.v. Zaventem en Düsseldorf).		
Toegesneden woon en leefcultuur	Nederland internationaal gezien als comfortabel leefklimaat, overzichtelijk, met een goed service niveau.		

De verdere optimalisering van Schiphol is derhalve ook gericht op het wegnemen van toekomstige knelpunten in de *fysieke* infrastructuur als voorwaarde voor het functioneren van de target clusters.

Economische knooppunten zoals de Randstad, de regio's Parijs, London en Brussel, enz., zijn in hun onderlinge concurrentie ook zelden afhankelijk van een enkele cluster. Ook hier geldt dat een goede strategische positionering van een knooppunt een spreiding van activiteiten en daarmee van risico vereist. Om dit in de nieuwe economische orde succesvol te kunnen doen, is wel een onderlinge samenhang – synergie – tussen de clusters in zo'n knooppunt noodzakelijk.

BELANGRIJKSTE RELATIES TUSSEN CLUSTERS



ICT, Uitgeverij (PUBL), de reclamediens (ADV), en de financiële diensten (FIN) zijn reeds nauw aan elkaar verbonden met het toenemende internet gebruik, en de daarmee

samenhangende groei van electronic commerce. Er is zelfs sprake van een sterke mate van onderlinge vervlochtenheid, van "branchevervaging".

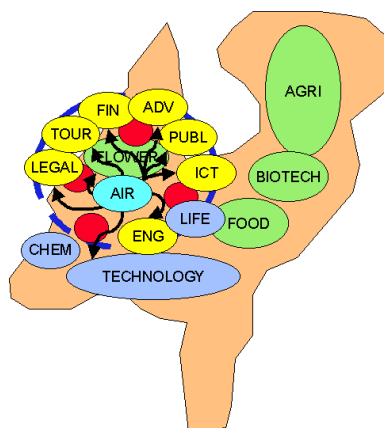
De toeristische wereld (TOUR) gebruikt uiteraard ook meer en meer het internet als verkoop medium. Alhoewel het produkt concreet de kamer, de service, het museum en het diner omhelst, is men sterk afhankelijk van genoemde ICT en reclame diensten om de markt te benaderen, klanten te winnen, en om geïntegreerde transacties te doen.

Nieuwe synergieën beginnen zich ook af te tekenen tussen bio-technologie en de overige technologie clusters in het maken van medische apparatuur, intelligente prothesen, en in de ontwikkeling van semiconductors (chips) op moleculair niveau, dat het computingvermogen weer vele malen sneller zal maken. In beide sectoren heeft Nederland zeer sterke R&D posities.

In alle clusters is men derhalve meer en meer afhankelijk van aan elkaar verbonden mondiale kennisnetwerken. Deze kennisnetwerken vereisen juist meer en meer persoonlijk contact voor het creëren van het onderlinge vertrouwen als basis voor het uitwisselen van kennis en creativiteit. Ook in deze zin is de Mainport niet vervangen door een Brainport, maar is er sprake van een overgang naar juist een geïntegreerd economisch knooppunt, waarin beide aspecten, het materiële en het immateriële, samen komen.

Duidelijk is daarom dat, naast uiteraard de toeristische sector, vooral de Financiële en ICT clusters zich hebben uitgesproken als zijnde zeer afhankelijk van goede luchtverbindingen voor hun reizigersvervoer, maar deze laatstgenoemden hebben zich daar ook juist het meest kritisch over uitgesproken². Infrastructuur is voor het functioneren als economisch knooppunt derhalve een wezenlijke voorwaardelijke schakel, welke thans onder druk staat.

BELANGRIJKSTE RELATIES MET LUCHTVAART SERVICES



Echter, vervoer en transport als cluster stelt op zich ook eisen, en wel langs dezelfde dimensies. De aanwezigheid en continuïteit van de transportcluster in Nederland is daarom ook geen vanzelfsprekendheid.

Omdat verschillende service- en industriële clusters zeer afhankelijk zijn van goede vervoersdiensten, is het afbreukrisico van de transportcluster, bij achterblijvende infrastructurele voorwaarden, ook een afbreukrisico voor de overige clusters.

² Bron: Technopolis 1998: Mainports: Schakels Tussen Nederlandse Clusters en Internationale Netwerken

3 Vervoer als stimulator van de kenniseconomie

Het aantrekken van vervoer, van zowel reiziger als vracht, werkt op zich stimulerend voor het aantrekken van de belangrijkste bedrijven in ieder van de target clusters. Door een dergelijke stimulering van de door Nederland gewenste clusters en door de samenhang tussen de clusters ontstaat de door de Overheid nagestreefde kenniseconomie.

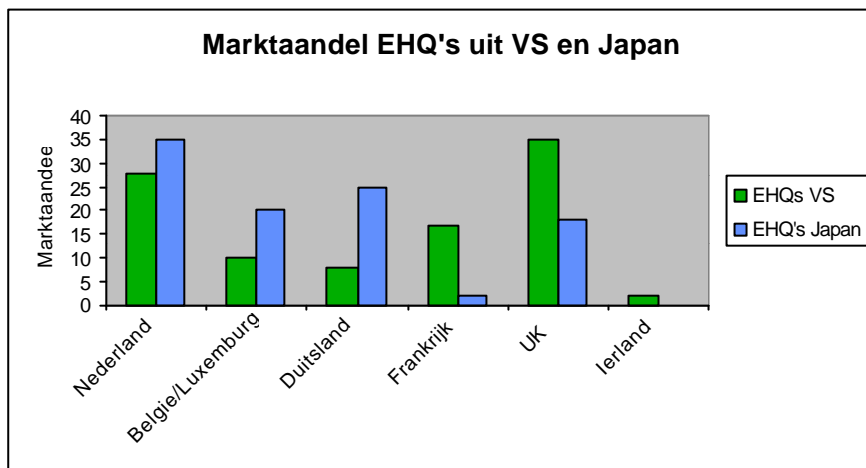
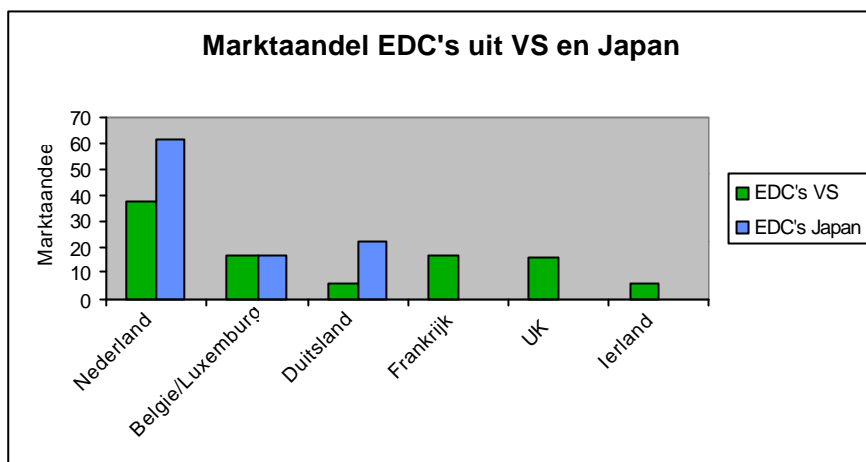
Het aantrekken van reizigersvervoer is de basis gebleken voor het aantrekken van beslissings- en regiecentra:

- 1) KLM en Schiphol zijn groot geworden met het hub concept, en het daarmee gegenereerde transfer verkeer heeft versterkend gewerkt op de beschikbare services voor het bestemmingsverkeer. Meer frequenties en bestemmingen werden daarmee rendabel, en meer en betere services op de luchthaven werden daarmee mogelijk als de basis voor het herhaaldelijk uitroepen van zowel Schiphol als KLM tot Airport respectievelijk, Airline of the Year. Deze positie heeft een positieve impuls gegeven aan het zakelijke klimaat in en rond Amsterdam.
- 2) Deze hub functie – met de daaromheen geboden services - maakt het makkelijk en aantrekkelijk om op Schiphol of in Amsterdam zakelijke meetings of congressen te houden of een extra dag aan te plakken voor toerisme.
- 3) Schiphol als hub dient als port of entry voor meerdere toeristische bestemmingen in Europa, en daarom is een toeristische stop in Amsterdam en omgeving ook makkelijk toe te voegen aan het Europese reisprogramma.
- 4) Via o.m. de zakelijke meetings en congressen komt men in contact met netwerken van andere zakenmensen, en met de mogelijkheden die de Randstad biedt. *In de kenniseconomie is de zo ontstane persoonlijke band veel wezenlijker dan in de productie-economie en verdient daarom meer aandacht.*

Ook voor vracht is op Schiphol een progressie van functies waar te nemen die hebben geleid tot belangrijke vestigingen van multinationals in de vorm van EDC's. Nederland is daarin op dit moment ook marktleider.

1. Vracht komt binnen via een of beiden van de mainports: zuivere import is meestal de eerste stap in het veroveren van een markt, en gebeurt eerst veelal direct naar de verschillende markten via importeurs en via meerdere gateways
2. Wanneer de import stromen aanslaan worden logistieke knooppunten ontwikkeld voor het verder groeien in meer veraf gelegen markten
3. Bij groeiende complexiteit vraagt logistiek om een versterking van de regierol die tot nu toe veelal door de multinational zelf wordt uitgevoerd maar die in toenemende mate ook wordt uitbesteed
4. Het verrichten van de transport en overslag functie, het ontwikkelen van de logistiek en het voeren van de regie zijn tezamen een belangrijke kennis cluster binnen het EDC van de multinational; hoe meer VAL functies hier worden verricht, hoe meer de druk op de multinational om het EDC hier te vestigen
5. Met import en distributie wordt de basis gelegd voor assemblage en kleine industrie, alsook voor de vestiging van call centers, en die zijn weer de basis voor het aantrekken van de marketing en financiële functies, welke thans nog vaak elders zijn gevestigd (Brussels, Parijs, Londen) in een EHQ.

Zo zien we hoe het vervoer van passagiers – juist ook transfer passagiers - en van vracht, kan leiden tot het ontstaan van netwerken van leveranciers van toegevoegde waarde, en tot de vestiging van zakelijke kennis centra, de EDC's en de EHQ's. Dit is het succes geweest van Nederland Distributieland en van de activiteiten van het CBIN de afgelopen jaren.



Bron: Buck Consultants International

Op basis daarvan heeft Nederland zich, als logistiek knooppunt, al in belangrijke mate ontwikkeld tot zakelijk, economisch, knooppunt. De vraag is thans, hoe behouden we deze activiteiten en hoe trekken we meer van deze activiteiten aan in de toekomst, en welke rol speelt het vervoer en de daarvoor benodigde infrastructuur in dit streven.

De keuze is derhalve niet tussen mainport of brainport, want alleen met sterke mainport functies kan de beoogde brainport in Nederland verder ontwikkelen.

4 Vereiste service niveau in het vervoer

Voor hun persoonlijke en zakelijke vervoer hebben de target clusters van Nederland specifieke hoogwaardige behoeften. Voor zowel vracht als reizigersvervoer gelden onder meer de volgende aspecten die bepalend zijn voor het service niveau:

- Kwaliteit
- Bestemmingen
- Frequenties

Kwaliteit

Op gebied van kwaliteit scoort Schiphol en de KLM, zoals eerder gememoreerd, bij herhaling op wereldniveau uitstekend, als Airport of the Year, respectievelijk als Airline of the Year. De kwaliteit van de een kan niet los gezien worden van de ander echter, en zelfs niet los van de omliggende infrastructuur. De laatste tijd echter hebben bedrijven zich in toenemende mate beklaagd over vertragingen op Schiphol en over vertraging onderweg naar Schiphol.

Bestemmingen

Op basis van het aantal bestemmingen welke vanuit Amsterdam rechtstreeks worden aangevlogen heeft Schiphol t.o.v. concurrerende luchthavens een bijna gelijkwaardige positie.

Aantal Bestemmingen				
Luchthaven	EUR	ICA	Totaal	Index
Schiphol	120	77	197	100
Parijs totaal	130	108	238	120
<i>CDG</i>	102	97	199	101
Frankfurt	134	100	234	119
London Totaal	126	109	235	120
<i>LHR</i>	80	80	160	81
<i>London Totaal: LHR, LGW, STN, LCY, LTN</i>				
<i>Parijs Totaal: CDG, Orly</i>				
Bron: OAG				

- Schiphol scoort relatief minder goed als het gaat om aantallen intercontinentale (ICA) bestemmingen welke vanuit Amsterdam worden aangevlogen. De hub-operatie van BA op London Heathrow (LHR) heeft duidelijk een focus beleid, terwijl Charles De Gaulle (CDG) en Frankfurt (FRA) intercontinentaal (ICA) aanzienlijk beter scoren.
- In Europa scoort FRA sterk als het gaat om aantal bestemmingen. In relatie tot CDG en met LHR heeft Schiphol een voorsprong in aantallen Europese bestemmingen, maar ook ten aanzien van de totalen vanuit alle Parijse als Londense luchthavens scoort Schiphol gelijkwaardig.
- In totaliteit kan derhalve gezegd worden dat Schiphol in termen van aantal bestemmingen een overbrugbare achterstand heeft op haar belangrijkste concurrenten.

Frequenties

In termen van frequenties, het aantal keer per dag dat een bestemming wordt aangedaan vanuit Schiphol, toont Schiphol een achterstand.

Frequenties per Bestemming				
Luchthaven	EUR	ICA	Totaal	Index
Schiphol	3.64	0.90	2.57	100
CDG*	4.67	1.05	2.91	113
FRA	3.36	1.02	2.36	92
LHR*	5.80	2.02	3.91	152
<i>Bron: OAG</i>				
<i>* CDG, LHR als belangrijkste hub voor de Regio</i>				

- In Europa scoort Amsterdam matig als het gaat om het aantal keer per dag dat een bestemming wordt aangedaan. Zowel CDG als LHR scoren beduidend beter.
- Op ICA bestemmingen scoort Schiphol, met KLM, niet slecht, behalve in vergelijking tot LHR waar het serviceniveau verschil zelfs op loopt tot meer dan het dubbele.

Gemiddeld genomen – in termen van zowel bestemmingen als frequenties - heeft KLM met Schiphol met haar service niveau in deze zin een plaats onder aan de Europese major league airports.

Voor Schiphol en de KLM tezamen, om te concurreren met de directe concurrenten betekent dit dat KLM vooral op frequenties beter moet scoren dan thans het geval is, zowel op Europese bestemmingen, als op ICA bestemmingen.

Een frequentie-verhoging betekent in feite een vergroting van het marktaandeel, daar frequentie-verhoging, om rendabel te zijn, tot meer vervoer moet leiden, hetgeen ten koste gaat van het vervoer van andere carriers.

Vervolgens zal men dit verhoogde marktaandeel moeten handhaven, en vanuit die positie moeten meegroeien met de markt: immers de concurrenten zullen ten opzichte van vandaag ook blijven groeien en er derhalve ook weer meer bestemmingen en meer frequenties doen bijkomen. Daar waar elders in Europa pas enkele jaren geleden het hub concept is geadopteerd en LHR vrij hoog scoort met 5.8 frequenties per bestemming per dag binnen Europa, zien we hoe een volwassen hub uiteindelijk 8-10 frequenties per dag kent.

Concluderend, de transport sector, als deel van de brede conceptie van "Infrastructuur" dat wordt gevraagd door de target clusters, scoort redelijk hoog, maar nog niet afdoende voor het bieden van een serviceniveau dat gelijkwaardig is met dat van de andere majeure economische knooppunten in Europa.

5 Vervoer als cluster van global services

Vervoer, transport heeft een drie dubbele rol, niet alleen om de Randstad te dienen als service en voor het binnenhalen van belangrijke bedrijven in de target clusters, maar ook als target cluster zelf.

Als zodanig heeft het een belangrijke economische betekenis in termen van werkgelegenheid.

In termen van directe en indirecte werkgelegenheid zijn de schattingen dat rond de 87.000 arbeidsplaatsen aan de luchthaven Schiphol zijn verbonden. Verder wordt geschat, dat als Schiphol met de markt mee kan groeien het aantal arbeidsplaatsen kan oplopen tot 156.000.

	Werkgelegenheid		Toegevoegde waarde (DFI mrd)	
	1995	2025	1995	2025
Direct	41.600	53.500	10.0	18.1
Indirect achterwaarts	26.250	42.500	2.9	8.6
Indirect voorwaarts	19.900	43.000 - 51.000	2.1	10.0
Totaal	87.750	139.000 - 147.000	15.0	36.7

Bron: BCI, NEI Ruimtelijk-economische verkenning van de Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur, 1997, 1998

De economische potentie van de cluster is aanzienlijk, en kan leiden tot een verdubbeling van het aantal arbeidsplaatsen, en een meer dan evenredige groei in toegevoegde waarde. Opmerkelijk is het belang van de indirecte voorwaartse werkgelegenheid en daarmee gecreëerde toegevoegde waarde. Dit is grotendeels het effect van de toename van EDC's en EHO's in deze periode bij een doorgroei scenario tot 2025.

Als target cluster kent de transport sector echter ook succesfactoren en stelt ook eisen aan de medewerkers, de opleidingen, het zakelijke klimaat, en aan de infrastructuur.

Cluster Eigenschap	Schiphol – KLM Score
Research excellence	Geen bijzondere excellence op wereldniveau zoals Cranfield, wel op afzonderlijke plekken nieuwe impulsen aan studie logistiek b.v. KUB, CTT (EZ).
Mega succes	SCHIPHOL bij herhaling de beste, kwalitatief gezien, doch in grootte en in service niveau is het op Europees niveau onder aan de Euro-majors, niet aan te top op mondiaal niveau KLM bij herhaling airline of the year, sterke rol in 's werelds eerste alliantie, en alleen binnen die Alliantie een succes van wereldformaat
Hoogwaardige werknemers	Nederland hoog aangeschreven voor kwaliteit van piloten, zee-officieren, technische diensten skills, ook taalkundig sterk
Venture capital	Aantal erkende start ups zoals Transavia, MartinAir hebben nu een belangrijke plaats in de markt.
Infrastructuur	Schiphol kwalitatief als beste, doch hoge groei kan niet binnen het huidige stelsel van banen en beleid worden geacommodeerd na 2010
Toegesneden woon en leefcultuur	Internationale oriëntatie, sterke luchtvaart traditie

P.M.

[Belangrijkste conclusies aan de hand van bovenstaand raamwerk m.b.t. positie van de transport cluster vandaag is dat de positie sterk is, doch niet zonder een aantal reeds genoemde kanttekeningen:

1. Schiphol heeft nu een belangrijke Europese betekenis, maar is in omvang geen speler van global importantie, wel in kwaliteit.

2. KLM is speler van global importantie doch alleen in context van Wings Alliance dat een marktaandeel heeft van 12-26% in de belangrijkste markten wereldwijd.
3. Bij aanhoudend hoge economische groei, zal er capaciteitsgebrek optreden op Schiphol binnen de door de Nederlandse Overheid gestelde milieu normen

Voor de transportcluster in het algemeen geldt de belangrijkste constatering dat bij hoge economische groei er indringend ruimte- en capaciteitsgebrek zal optreden. Omdat ook deze cluster een eigen dynamiek kent, heeft dat voor de luchtvaart sector, even als voor de maritieme sector, en de logistieke activiteiten, zware consequenties.]

Voor de luchtvaart sector geldt een zeer specifieke set van actoren en krachten die bepalen of Wings en daarmee KLM op Schiphol kunnen groeien, of haar zwaartepunt zal verleggen naar elders in Europa. De uitkomsten hiervan zullen bepalend zijn voor Schiphol, voor Amsterdam, en voor de Randstad als economisch knooppunt.

De dynamiek van de luchtvaart sector en daarmee van de Wings Alliantie ontwikkelt zich langs een aantal fasen:

1. Sterke consolidatie in de industrie door de overgang naar een 4 – 6 tal global allianties, met KLM binnen Wings, weliswaar niet als grootste partij maar wel als initiatiefnemer.
2. Iedere Alliantie zal per continent een majeure hub-operatie willen in een wereldomvattend multihub systeem.
3. Als we willen dat Amsterdam de Europese mainport wordt van de Wings Alliance dan heeft dat consequenties: vooral op frequenties moet de service graad concurrerend worden gemaakt met directe concurrenten, en moet deze pariteit behouden worden.
4. Wings ervaart actieve concurrentie vanuit verschillende hoeken, ook van concurrentie die gedreven wordt door de ambities van Nationale overheden. Zo doet Frankrijk majeure investeringen in de capaciteit van de Parijse luchthaven CDG, met een expliciete campagne "Hier is wel ruimte" en heeft daarmee FedEx aangetrokken. Ook is CDG aangesloten op een uitgebreid net van de hoge-snelheidstreinen. Er is sprake van een expliciete politieke keuze om te concurreren, om dominant te worden.

Als blijkt dat de KLM niet de ruimte krijgt op Schiphol voor een majeure hub-operatie, dan zal KLM, liever gezegd, de Wings Alliantie gedwongen worden haar behoefte op een andere wijze in te vullen.

De hub-operatie op Schiphol zal dan in eerste instantie terugvallen van een majeure hub-operatie naar een middelgrote hub, zoals b.v. München (MUC) dat op dit moment is.

Het aantal frequenties zal uit concurrentie-oogpunt alsnog verhoogd moeten worden ten koste van het aantal bestemmingen - met name ICA – dat bediend wordt.

Indien de afbouw van de hub-operatie op lange termijn wordt voortgezet, resulteert dit uiteindelijk in een service niveau dat vergelijkbaar is met Düsseldorf (DUS).

	Bestemmingen		Frequenties		Bewegingen
	ICA	Europa	ICA	Europa	Index
AMS	77	120	0.90	2.57	100
MUC	28	108	0.44	3.28	66
DUS	22	62	0.34	2.28	29

Met het terugvallen van het service niveau vervalt de voorwaarde die nodig is om de luchtvaart cluster te ontwikkelen binnen de Nederlandse grenzen. Als zodanig zal ook het service niveau ontbreken dat nodig is om in de Regio Amsterdam en de rest van de

Randstad andere clusters te ontwikkelen. Dit brengt de ontwikkeling van de Randstad als economisch knooppunt van Europees belang in gevaar.

Colofon

© december 1999

Dit rapport maakt onderdeel uit van de onderzoeken die in het kader de nota 'Toekomst van de nationale luchthaven' zijn verricht. De nota is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken.

Drukwerk omslag: Kwak, Van Daalen & Ronday

Drukwerk binnenwerk: Reprografische Dienst, ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bestelnummer: RLD 164

Bestellen: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
telefoon: 070 - 351 7086
telefax: 070 - 351 6111