

ten die daar nog tussenin zitten. Deze mix bepaalt namelijk in belangrijke mate de aantrekkingskracht van een stad, land of regio. Zonder 'small' is 'big' nooit beautiful!

Immers, grote, sterke organisaties en bedrijven zijn nodig om de vrijetijdsector een duurzame, sterke positie te geven op de turbulente internationale markt. Een markt waarbinnen de concurrentie steeds scherper wordt en grenzen steeds verder vervagen: grenzen tussen streken en landen, grenzen tussen branches, grenzen tussen spelers in de markt. Grotere, sterkere spelers zijn ook nodig als motor achter kwaliteitsverbetering en innovatie. Zij kunnen zich risico's permitteren en zij hebben de financiële armslag voor kwaliteitsverbetering en grootschalige voorzieningen, in tegenstelling tot het kleinschalige deel van het spectrum.

Maar laten we vooral niet uit het oog verliezen dat de attractiviteit van een stad, land of regio als bestemming zeker ook zit in de kleinschalige elementen. Belevingseconomie is het toverwoord vandaag de dag. De belevingswaarde die een regio zo bijzonder maakt voor de toerist en recreant wordt in belangrijke mate mede bepaald door de veelheid en veelzijdigheid aan kleine elementen. Die belevingswaarde wordt bepaald door veelal kleinere en middelgrote bedrijven en instellingen. Dat is natuurlijk het andere uiterste van het schaalgroottespectrum.

Onlangs besloot het ministerie van economische zaken extra geld vrij te maken voor de promotie van Nederland als toeristisch product en het opvijzelen van ons imago, dat na de mond- en klauwzeercrisis een flinke deuk had opgelopen. Het is van belang dat Nederland zijn positie in de internationale markt verstevigt of in ieder geval handhaaft. Daarvoor zijn zowel grootschalige projecten als een vitale kleinschalige sector nodig. Laten wij de mouwen opstropen en aan het werk gaan voor een grootschalige en kleinschalige toekomst voor toeristisch-recreatief Nederland.

Hans van Driem is algemeen directeur van Toerisme en Recreatie Nederland, dat tot doel heeft toerisme in en naar Nederland te bevorderen. Website: www.holland.com. Dit artikel is een bewerking van een toespraak op het congres 'De schaal van de vrije tijd' op 7 november in Rotterdam.

Winnaars en verliezers

De luchtvaartsector na 11 september

Voor de toerist die meer dan 600 kilometer moet reizen, is vliegen vaak de aantrekkelijkste vervoerswijze. De aanslagen op het World Trade Centre in New York op 11 september 2001 hebben het vertrouwen van de consument in het reizen per vliegtuig een flinke klap toegebracht, niet alleen in de Verenigde Staten maar ook in Europa. Wat zijn precies de gevolgen van 11 september voor het luchtvervoer in Europa?

GUILLAUME BURGHOUWT EN JACCO HAKFOORT

De aanslagen op 11 september 2001 hebben grote gevolgen gehad voor de luchtvaartsector. In september 2001 lag het aantal passagiers wereldwijd 15 procent lager dan in september 2000. Het consumentenvertrouwen in de luchtvaart is duidelijk geschaad, niet alleen in de Verenigde Staten maar ook in de rest wereld. „Vliegen is geen vanzelfsprekende vorm van vervoer meer”, schreef Vrij Nederland op 17 november 2001.

Naast het consumentenvertrouwen werkt de algemene economische ontwikkeling evenmin mee. In veel Europese landen is sprake van een groeivertraging, in een aantal landen zelfs van een recessie. Als gevolg van deze combinatie van factoren is een aantal luchtvaartmaatschappijen in grote financiële problemen gekomen. Het Belgische Sabena en het Zwitserse Swissair hebben hun activiteiten in afgeslankte vorm moeten voortzetten en heten nu DAT en Crossair. Andere luchtvaartmaatschappijen rapporteren verliezen en schrappen banen.

De gebeurtenissen op 11 september 2001 hebben, samen met de vertraging van de wereldeconomie in de periode na de aanslagen, geleid tot een wereldwijde daling van het luchtverkeer. Het luchtverkeer in Noord-Amerika is het zwaarst getroffen door de aanslagen. Passagiersaantallen lagen hier in september 2001 bijna 32 procent lager dan in het jaar ervoor. Die daling wordt onder meer veroorzaakt door de sluiting van het Amerikaanse luchtruim tussen 11 en 14 september en de restricties die daarna op het luchtverkeer van kracht werden. Veel Amerikaanse bedrijven stel-



Ontwikkeling in de groei van het aantal passagierskilometers, mei 2001-januari 2002 ten opzichte van dezelfde periode in het voorgaande jaar - Bron: AEA, 2002



(Foto Guillaume Burgheuis)

Boeing 767 van KLM op Schiphol. Ook KLM zag passagiersaantallen dalen na 11 september.

den als reactie op de aanslagen een vliegverbod in voor hun personeel van vier tot zes weken.

Maar ook het Europese luchtverkeer kende een sterke daling direct na 11 september (zie de figuur). De sluiting van het Amerikaanse luchtruim betekende een verlies aan passagiers voor Europese luchtvaartmaatschappijen en luchthavens die voor een belangrijk deel van hun verkeer gericht zijn op Noord-Amerika. Noordamerikaanse luchthavens vormen voor luchthavens als Amsterdam, Frankfurt en Parijs ongeveer tien procent van het bestemmingspakket. Daling van het luchtverkeer in Noord-Amerika betekent automatisch minder passagiers die deze luchthavens als eindbestemming hebben of overstappen op een aansluitende Europese vlucht.

Daarnaast is na 11 september het vertrouwen van de consument in het luchtvaartvervoer gedaald. De beelden van de United en American Airlines toestellen die zich in de WTC-torens boorden bleven wekenlang op het netvlies van potentiële luchtreizigers staan. Amerikaans onderzoek heeft overigens aangetoond dat de angst om te vliegen al in oktober 2001 was teruggekeerd op het normale niveau.

Het vliegen naar toeristische bestemmingen maakte in hoofdlijnen dezelfde ontwikkeling door als het algemene vliegverkeer. Recentelijk meldde reisbrancheorganisatie ANVR dat in december 2001 en januari 2002 het aantal boekingen per vliegtuig achttien

procent onder het niveau van een jaar ervoor lag, maar dat de vraag naar vlieg-reizen zich momenteel herstelt. Men verwacht dat pas in september 2002 weer het niveau van voor de aanslagen wordt bereikt. Ten slotte heeft de verzwakking van de wereldeconomie ook de Europese luchtvaart getroffen. De omvang van het nationale inkomen en de hoogte van de internationale handel zijn belangrijke determinanten voor de vraag naar luchtvervoer. Net als tijdens de economische recessie aan het begin van de jaren negentig is ook nu de vraag naar luchtvervoer gedaald. Deze daling is alleen verhevigd door de daling van het consumentenvertrouwen. Veel analisten hebben gewezen op de overeenkomst met de Golfoorlog die aan het begin van de jaren negentig een soortgelijk effect had. Als de Europese economieën weer aantrekken is de verwachting dat ook het Europese luchtvervoer weer het oude groeipad bereikt.

De daling van het vliegvervoer lijkt dus van tijdelijke aard omdat de twee belangrijkste determinanten, de daling van het consumentenvertrouwen en de economische conjunctuur, tijdelijke factoren zijn. Er zijn echter ook redenen om aan te nemen dat het niveau van de groei van het luchtverkeer de komende jaren ook structureel iets lager zal liggen dan in het verleden. Als gevolg van hogere beveiligingseisen in vliegtuigen en op luchthavens zullen de ticketprijzen permanent omhoog gaan. Veel luchthavens waaronder Schiphol hebben een beveiligingstoelag op tickets ingesteld. Volgens het Centraal Planbureau zullen de tickets vijf procent duurder worden door doorberekening van deze kosten. Op langere termijn zou dit kunnen leiden tot een vraagdaling van twee procent.

Vliegtuigstoel is als rijp fruit

Als reactie op de sterk dalende vraag naar luchtvervoer, hebben Europese luchtvaartmaatschappijen het mes gezet in de kosten. Dit hangt samen met de gedaalde bezettingsgraad van de vliegtuigen. Die is bijzonder belangrijk voor luchtvaartmaatschappijen. Een vliegtuigstoel is immers net als rijp fruit: niet geconsumeerd is voor altijd verloren. De hoofdoorzaak van deze daling is het feit dat een aantal Europese luchtvaartmaatschappijen de capaciteit niet snel genoeg heeft kunnen aanpassen aan de dalende passagiersaantallen.

Vliegtuigen kosten geld als ze aan de grond staan en kunnen, zeker in tijden van crisis, niet gemakkelijk verkocht of verhuurd worden. De winstgevendheid in de luchtvaart is hierdoor bijzonder fragiel.

De daling van de bezettingsgraad heeft ertoe geleid dat de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen flink zijn gaan snijden in hun netwerk, vluchtfrequenties en personeelsbestand. KLM zag in de tweede helft van september het passagiersvervoer dalen met acht procent en de bezettingsgraad met bijna vijf procent. De schade was het grootst op Noordamerikaanse routes waar de passagiersaantallen door de naderende economische recessie en hevige concurrentie toch al onder druk stonden. In oktober besloot KLM het aantal vluchten en bestemmingen op de transatlantische markt sterk te verminderen. Maar ook bestemmingen als Parijs, Milaan en Madrid werden minder vaak aangedaan.

Op Europese vluchten besloot de luchtvaartmaatschappij in de 'economy class' de service aan reizigers terug te schroeven. Ticketprijzen richting Midden-Oosten en Noord-Amerika werden verhoogd om toegenomen veiligheids- en verzekeringskosten te kunnen dekken. Het schrappen in het netwerk maakte een verdere kostenbesparing mogelijk door ontslag van personeel. De maatschappij kondigde aan van 2500 KLM'ers het contract te beëindigen en tijdelijke contracten niet te verlengen.

11 september versnelt sanering luchtvaart

Voor een tweetal nationale luchtvaartmaatschappijen waren grootscheepse kostenbesparingen echter niet meer voldoende. In oktober viel het doek voor Swissair en in november werd de vlag bij Sabena gestreken.

Luchtvaartdeskundigen hebben aangegeven dat het einde van beide 'flag carriers' (nationale luchtvaartmaatschappijen) het begin betekent van een 'shake out' op de gedereguleerde Europese luchtvaartmarkt. De analisten verwachten dat in Europa slechts plaats zal zijn voor vier á vijf 'megacarriers'. Zij zien zichzelf niet alleen gesterkt in de faillissementen van Sabena en Swissair en de financiële problemen bij andere maatschappijen, maar tevens in de nadruk die luchtvaartmaatschappijen leggen op de zoektocht naar alliantie- en fusiepart-



(Foto Guillaume Burghout)

Schiphol heeft de veiligheidsmaatregelen sinds 11 september verscherpt

ners. Schaalvergroting betekent in de luchtvaart immers lagere kosten en hogere opbrengsten. Zo zijn KLM en British Airways samen gaan werken op een aantal routes richting het Midden-Oosten. De beide maatschappijen sluiten intensievere samenwerking en eventueel een fusie in de toekomst niet uit. Het is onduidelijk of 11 september de enige oorzaak van de 'shake out' in de Europese luchtvaart is geweest. Waarschijnlijker is dat de aanslagen een onvermijdelijk consolidatieproces hebben versneld. De zestien nationale luchtvaartmaatschappijen waren voornamelijk een erfenis van het tijdperk van voor de deregulering van de Europese luchtvaartmarkt. De Europese luchtvaartmarkt was tot eind jaren tachtig sterk gereguleerd. Overheden sloten onderling verdragen over vluchtfrequenties, prijzen en capaciteitsverdeling op routes. Nationale luchtvaartmaatschappijen ontvingen niet zelden directe staatssteun. Dit systeem was alles behalve bevorderlijk voor de concurrentie op de Europese luchtvaartmarkt. Sinds de afronding van het dereguleringsproces in 1997 is iedere Europese luchtvaartmaatschappij in principe vrij om ticketprijzen vast te stellen, toe te treden tot routes en vluchtfrequentie en

capaciteit op routes te bepalen. Bovendien werd overheidssteun aan luchtvaartmaatschappijen onmogelijk gemaakt. Het gevolg van de deregulering was dat de concurrentie enigszins toenam, vooral door de komst van prijsvechters als Ryanair, easyJet en Virgin Express. Tegelijkertijd hebben nationale luchtvaartmaatschappijen als KLM en Air France de touwtjes nog altijd stevig in handen.

Een gunstige economische situatie, voortdurende marktgroei, capaciteitstekorten op luchthavens en luchtvaartverdragen met niet-Europese landen (die dikwijls de nationale luchtvaartmaatschappijen bevoordelen) hielden de nationale luchtvaartmaatschappijen in de concurrentiestrijd na de deregulering op de been, terwijl hun kostenniveau gemiddeld hoger lagen dan die van hun Amerikaanse collega's.

Eurocommissaris voor Transport Loyola de Palacio stelde in een interview dan ook dat wat hem betreft de Europese luchtvaartsector al veel eerder was georganiseerd. De aanslagen van 11 september lijken daarom een impuls te hebben gegeven aan het reeds lang verwachte proces van consolidatie.

De opmars van de pindamaatschappij
Een uitzondering op het treurige ver-

haal van 11 september vormen de 'low-cost, no-frills' maatschappijen, ook wel 'peanut airlines' genoemd (de service aan boord blijft beperkt tot een drankje en een zakje pinda's of zelfs nog minder dan dat). Deze maatschappijen hebben ondanks 11 september een bijzonder snelle groei doorgemaakt. Een 'pindamaatschappij' als easyJet rapporteerde eind september dat de ticketboekingen alweer hun normale niveau hadden



bereikt. EasyJet heeft bovendien geen plannen om banen te schrappen, in tegenstelling tot veel nationale luchtvaartmaatschappijen. De maatschappij zag de passagiersaantallen in september toenemen met 27 procent. In januari 2002 begon de maatschappij gesprekken met vliegtuigfabrikanten Boeing en Airbus over de aankoop van 75 nieuwe vliegtuigen.

Het succes van prijsvechters als easyJet, Ryanair en Virgin Express is voornamelijk te verklaren door het feit dat deze maatschappijen vrijwel geheel op Europa gericht zijn en nauwelijks reizigers van en naar het Amerikaanse continent vervoeren. Bovendien bieden dergelijke maatschappijen zulke lage ticketprijzen, dat het effect van de inzakende economie gering is. Tot slot is het mogelijk dat de faillissementen onder grote Europese luchtvaartmaatschappijen en ruimte scheppen voor concurrentie. Lange tijd vormde de dominantie van nationale luchtvaartmaatschappijen op de grote luchthavens een belangrijke drempel voor toetreding van potentiële concurrenten, waaronder de 'peanuts'. De crisis in de Europese luchtvaart heeft ook de luchthavens niet onberoerd gelaten. Vooral op het gebied van kosten, uitbreidingsplannen en het netwerk van bestemmingen zijn de effecten van 11 september merkbaar. De krimp in het netwerk is het meest omvangrijk geweest voor Brussel en Zürich. De ondergang van Sabena en Swissair heeft de positie van de luchthavens in Brussel (Zaventem) en

Zürich in sterke mate verslechterd. Maar ook voor luchthavens waar de 'home carrier' niet failliet is gegaan zijn de gevolgen merkbaar. Schiphol zag in september 2001 de passagiersaantallen dalen met vijf procent ten opzichte van het jaar ervoor. Schiphol lijkt zich echter langzaam weer te herstellen. De luchthaven is één van de weinige grote luchthavens in Europa waar de totale passagiersaantallen in 2000 en 2001 gelijk zijn gebleven.

Als reactie op de gedaalde passagiersaantallen en de onzekerheid over de vraag op welke termijn het luchtvervoer weer zal aantrekken, hebben veel luchthavens uitbreidingsplannen in de ijskast gezet. Zo heeft Schiphol de uitbreiding van Terminal-West op de lange baan geschoven. De luchthaven van Stockholm (Arlanda) heeft de constructie van een nieuwe terminal uitgesteld. Tot slot heeft 11 september hogere beveiligingskosten tot gevolg gehad. Door de stringenterre beveiligingsmaatregelen worden luchtreizigers sinds 11 september geconfronteerd met lange rijen voor paspoortcontroles, controle van bagage en zwaarder bewapende luchthavenpolitie. Schiphol verwacht dat het in 2002 55 miljoen euro beveiligingskosten zal maken en 43 miljoen euro zal moeten investeren in extra beveiligingsvoorzieningen. Schiphol heeft dan ook besloten om op 1 april 2002 een Airport Security Charge in te voeren. Elke opstappende passagier zal vanaf deze datum 5,15 euro betalen en elke overstappende passagier 1,90 euro.

De Europese luchthavens kijken zorgelijk naar de nog stringenterre maatregelen die in aantocht zijn. De Europese Commissie heeft zich ten doel gesteld de aanbevolen veiligheidsvoorschriften voor Europese luchthavens een wettelijke status te geven (ACI, 2002). De Airports Council International Europe, de spreekbuis van Europa's luchthavens, pleit daarom voor een geharmoniseerde tegemoetkoming in de kosten door alle regeringen van de EU lidstaten.

Het lijkt erop dat de groei van luchtverkeer binnen Europa weer aantrekt. Alleen het transatlantisch verkeer blijft nog achter. Mede op basis van de ervaringen met de Golfoorlog aan het begin

Toestellen van KLM en alliantiepartner Northwest op Schiphol

van de jaren negentig lijkt het aannemelijk om te veronderstellen dat het consumentenvertrouwen zich in de loop van 2002 verder zal herstellen en vliegen weer 'business' of 'leisure as usual' wordt. Toch zal het wel weer even duren voordat de luchtvaart op het niveau van medio 2001 zit. Door het invoeren van bijdragen voor veiligheidsmaatregelen zal er ook een kleine rem op de structurele ontwikkeling van de luchtvaart worden gezet.

Dit alles betekent niet dat de aanslagen op 11 september geen gevolgen hebben gehad voor de Europese luchtvaartmarkt. Ironisch genoeg hebben de gebeurtenissen prijsvechters als Ryanair en easyJet nieuwe mogelijkheden gegeven op de Europese luchtvaartmarkt omdat zij beter dan de nationale luchtvaartmaatschappijen in staat waren om hun kosten te beperken en in sommige gevallen de door hun concurrenten vrijgegeven routes konden innemen. Binnen de nationale luchtvaartmaatschappijen lijkt een nieuwe fase aangebroken in de globale alliantievorming, mede ingegeven door de financiële problemen van Sabena en Swissair en het gunstige klimaat om tot dergelijke samenwerkingsverbanden te komen.

Guillaume Burghouwt is verbonden aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Universiteit Utrecht. Jacco Hakfoort is werkzaam bij het Centraal Planbureau.

ACI (2001), Monthly Worldwide Airport Traffic Report. Switzerland: Airports Council International.

AEA (2002), European airlines: almost 5m fewer passengers in 2001. Press Release Association of European Airlines, 25 January 2002, www.aea.be

Airport World (2001), Storm clouds gather over Europe. In: Airport World, 6L6, pp. 12-15, pp. 16-21.

Burghouwt, G. en J.R. Hakfoort (2002), The geography of deregulation in the European aviation market. In: TESG, 93:1.

CPB (2001), The Dutch Economy. In: CPB Report 2001/4, pp. 9-15.

Hintum, M. van (2001), Aan de grond. In: Vrij Nederland, 17 november 2001, p. 23.

IATA (2001), September 2001 Industry Briefing. IATA information and research, www.iata.org