

Amsterdam, november 2005
Onderzoek in opdracht van DGTL

MONITORING
“STATE ASSURANCES”
NETWERKKWALITEIT AIR
FRANCE-KLM

FASE 3: Meting zomer/winter 2005

Dr. Guillaume Burghouwt
Drs. Jan Veldhuis

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast economisch onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.



SEO-rapport nr. 843

Inhoudsopgave

1	Inleiding	19
1.1	Aanleiding	19
2	Monitor harde garanties “passage”	21
2.1	Inleiding	21
2.2	Netwerkkwaliteit sleutelbestemmingen.....	21
2.2.1	Over de indicatoren sleutelbestemmingen	21
2.2.2	Voorbeeld interpretatie indicatoren.....	23
2.2.3	Veranderingen in netwerkkwaliteit februari 2004-2005	24
2.2.4	Veranderingen in netwerkkwaliteit september 2004-2005.....	28
2.3	Overwegingen overheidsinterventie	33
3	Monitor zachte garanties “passage”	37
3.1	Inleiding	37
3.2	Netwerkkwaliteit evenwichtige hubontwikkeling.....	37
3.2.1	De situatie in 2005.....	37
3.2.2	Hub-ontwikkeling februari 2004-2005.....	41
3.2.3	Hub-ontwikkeling september 2004-2005	44
3.3	Overwegingen overheidsinterventie	46
4	Monitor zachte garanties “vracht”	51
4.1	Inleiding	51
4.2	Netwerkkwaliteit evenwichtige hubontwikkeling.....	51
4.2.1	Netwerk in 2005	51
4.2.2	Dynamiek 2004-2005, Schiphol	54
4.3	Overwegingen overheidsinterventie	57
5	Conclusies	59

Executive summary

Eind 2003 is de Nederlandse Staat akkoord gegaan met een fusie van KLM en Air France. In het kader hiervan zijn door de nieuwe fusieonderneming Air France-KLM voor de middellange termijn zogenoemde Staatsgaranties afgegeven met betrekking tot de netwerkqualiteit van Schiphol. Tegen deze achtergrond heeft DGTL aangegeven behoefte te hebben aan inzicht in de wijze waarop deze netwerkqualiteit zich gedurende de looptijd van de afgegeven Staatsgaranties ontwikkelt. Op basis van deze inzichten kan DGTL actie overwegen richting Air France-KLM indien de netwerkqualiteit zich niet conform de garanties ontwikkelt.

De State Assurances die door de Air France-KLM onderneming aan de Nederlandse Staat zijn afgegeven omvatten twee soorten garanties ten aanzien van de netwerkqualiteit van Schiphol. Enerzijds zijn er de relatief harde garanties “passage” in de vorm van het handhaven van de netwerkqualiteit op 42 intercontinentale sleutelbestemmingen door de nieuwe fusieonderneming. Anderzijds de relatief zachte garanties “passage” en “vracht” in de vorm van een evenwichtige hubontwikkeling van Schiphol en Parijs Charles de Gaulle.

Onderhavig rapport bespreekt de resultaten van de monitoring van de harde en zachte garanties voor de derde week van februari en september in 2004 en 2005.

Geconcludeerd kan worden dat er momenteel geen aanleiding is voor DGTL om actie richting Air France-KLM te overwegen, noch met betrekking tot harde garanties “passage”, noch met betrekking tot de zachte garanties “passage” en “vracht”.

De sleutelbestemmingen werden zowel in 2004 als 2005 bediend. Voor enkele bestemmingen is een code oranje afgegeven: een daling in vluchtfrequentie werd hier niet gecompenseerd door andere indicatoren van netwerkqualiteit. Deze bestemmingen (Paramaribo, Aruba, Kuwait en Beirut) vragen in de volgende meting om extra alertheid.

De hub-operatie op Schiphol, onderdeel van zachte garanties “passage”, ontwikkelde zich ten opzichte van Parijs Charles de Gaulle tussen 2004 en 2005 gunstig. De positie van Schiphol ten opzichte van Parijs verbeterde. De vracht-operatie op Schiphol, onderdeel van de zachte garanties “vracht”, bleef tussen 2004 en 2005 op peil. Er kan echter nog geen groen of oranje signaal worden afgegeven voor de zachte garanties “vracht” als gevolg van onbetrouwbare data in 2004. Pas in de volgende fase zal een signaal worden afgegeven.

Samenvatting

Inleiding

Eind 2003 is de Nederlandse Staat akkoord gegaan met een fusie van KLM en Air France. In het kader hiervan zijn door de nieuwe fusieonderneming Air France-KLM voor de middellange termijn zogenoemde Staatsgaranties afgegeven met betrekking tot de netwerkqualiteit van Schiphol. Tegen deze achtergrond heeft DGTL aangegeven behoefte te hebben aan inzicht in de wijze waarop deze netwerkqualiteit zich gedurende de looptijd van de afgegeven Staatsgaranties ontwikkelt.

De State Assurances die door de Air France-KLM onderneming aan de Nederlandse Staat zijn afgegeven omvatten twee soorten garanties ten aanzien van de netwerkqualiteit van Schiphol. Enerzijds zijn er de relatief harde garanties “passage” in de vorm van het handhaven van de netwerkqualiteit op 42 intercontinentale sleutelbestemmingen door de nieuwe fusieonderneming. Anderzijds de relatief zachte garanties “passage” en “vracht” in de vorm van een evenwichtige hubontwikkeling van Schiphol en Parijs Charles de Gaulle.

Onderhavig rapport bespreekt de resultaten van de monitoring van de harde en zachte garanties voor de derde week van februari en september 2005. Deze metingen worden per seizoen afgezet tegen de eerder gerapporteerde nulmeting uit fase 2 van de monitor.

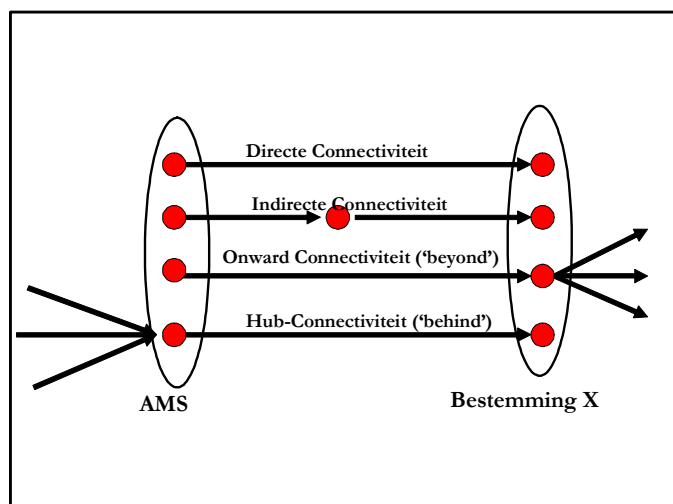
Bij het monitoren wordt een signaleringssysteem gehanteerd met vier signalen: rood, groen, oranje en geel:

- Van een rood signaal is sprake indien de garanties niet zijn nagekomen, en er mogelijk formele actie van de Nederlandse Staat volgt richting Air France-KLM. Bij een dergelijke formele actie staan een tweetal procedurestappen open voor de Nederlandse Staat: het inwinnen van nadere informatie bij Air France-KLM en, indien daarna nog opportuun, het aanhangig maken van het niet nakomen van de garanties bij het arbitragecomité. Alleen bij de harde garanties kan sprake zijn van rode signalen. Bij de zachte garanties is daarvan geen sprake, omdat bij het eventueel niet nakomen van de zachte garanties de aanleiding voor formele acties richting Air France-KLM of arbitragecomité minder eenduidig is. De aard van de actie zal in dat geval afhangen van de mate en duur van de onevenwichtigheid in de hub-ontwikkeling van Amsterdam en Parijs.

- Van een groen signaal is sprake als de netwerkqualiteit zich ontwikkelt conform de afspraken en er geen tekenen zijn dat deze netwerkqualiteit op korte termijn in gevaar zou kunnen komen.
- Van een oranje of geel signaal is sprake indien de netwerkqualiteit niet formeel in strijd is met de afspraken, maar dat er wel indicaties zijn dat deze op korte termijn in gevaar zou kunnen komen. Bij een geel signaal is er sprake van een relatief lichte waarschuwing om alert te zijn omdat alleen de directe frequenties afkalven. Van een oranje signaal is sprake, als naast de directe frequenties ook andere indicatoren voor netwerkqualiteit afkalven en het draagvlak voor de bestemming wordt ondergraven. Bij een oranje/geel signaal is actie dus niet noodzakelijk, maar wel extra alertheid (oranje) c.q. alertheid (geel).

Begrippenkader netwerkqualiteit

Centraal in de monitoring van de harde en zachte garanties staat het begrip netwerkqualiteit. Netwerkqualiteit wordt uitgedrukt in termen van connectiviteit en feederwaarde. De verschillende vormen van connectiviteit (direct, indirect, hub) alsmede het begrip feederwaarde worden hieronder toegelicht. Onderstaand figuur en kader geven een samenvatting van de soorten connectiviteit die in het monitoringsysteem worden gehanteerd. Naar een willekeurige bestemming X kent een luchthaven (hier AMS) vier soorten connectiviteit.



- **Directe connectiviteit:** Connectiviteit van alle directe verbindingen naar X. Voorbeeld: Amsterdam-Los Angeles
- **Indirecte connectiviteit:** Connectiviteit van alle indirecte verbindingen naar X via andere hubs. Voorbeeld: Amsterdam-Los Angeles via Detroit
- **Onward connectiviteit:** Connectiviteit van alle indirecte verbindingen via X naar alle andere bestemmingen. Voorbeeld: alle mogelijke indirecte verbindingen vanaf Amsterdam via Detroit naar de rest van de wereld
- **Hub connectiviteit:** Connectiviteit van alle indirecte verbindingen vanuit andere herkomsten via AMS naar X. Voorbeeld: alle mogelijke connecties via (met één overstap op) Amsterdam
- **Feederwaarde:** aantal hubconnecties per directe connectie. Voorbeeld: gemiddeld kan elke directe verbinding van Schiphol naar Los Angeles 24 indirecte verbindingen genereren vanuit het achterland van Schiphol naar Los Angeles.

CNU-waarde: Omdat niet alleen directe, maar ook indirecte verbindingen (vanaf en via Schiphol) het onderwerp zijn van de monitoring, is het noodzakelijk een *kwaliteitsindicator* toe te kennen aan indirecte verbindingen. Immers, er ontstaat reistijdverlies door omvliegen (“routing”) en overstappen. Niet voor elke indirecte verbinding is dit verlies gelijk. Daartoe wordt elke indirecte verbinding gewogen met een kwaliteitsindex (variërend van 0 tot 1), en deze wegingen worden meegenomen in de evaluatie van de kwaliteit van de indirecte verbindingen.

De kwaliteitsindex maal de wekelijkse frequentie van de verbinding resulteert in het aantal *connectiviteitseenheden* van die verbinding ofwel de *CNU-waarde*. Een gemiddelde kwaliteitsindex van 0.53 voor Milaan-Amsterdam-Los Angeles en een wekelijkse frequentie van 18 mogelijke verbindingen via Amsterdam tussen Milaan en Los Angeles resulteert in een CNU-waarde van $0.53 \cdot 18 = 9.54$ CNU.

Harde garanties “passage”

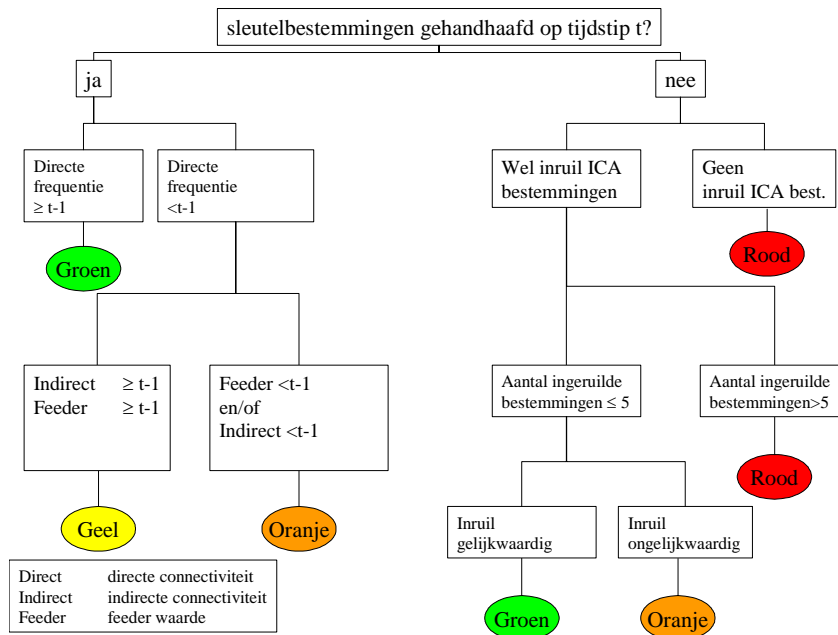
Bij de harde garanties gaat het om het door de KLM direct bedienen van 42 intercontinentale bestemmingen. Daarbij is alleen het al dan niet bedienen in het geding en

niet de wekelijkse frequentie waarmee deze bestemmingen worden bediend. Zou dus sprake zijn van dalende frequenties, dan is nog steeds voldaan aan de garanties, maar is er wel een eventuele aanleiding voor (extra) alertheid. Of inderdaad sprake is van een oranje of geel signaal en dus van (extra) alertheid, omdat de continuïteit van deze bestemming eventueel in gevaar zou kunnen komen, is afhankelijk van een tweetal andere indicatoren: de kwaliteit van indirecte verbindingen van de alliantie en de feederwaarde van de directe route vanaf Schiphol naar die bestemming.

Naast directe verbindingen van de KLM (die het onderwerp zijn van de Staatsgaranties), dragen ook indirecte verbindingen van de alliantie (bijvoorbeeld via Parijs) bij aan de bereikbaarheid van de betreffende 42 sleutelbestemmingen. De ontwikkeling van de kwaliteit daarvan wordt ook betrokken bij de overweging om (extra) alert te zijn. Een andere indicator, die geschikt is als early warning van het eventueel in de toekomst onder druk staan van de directe netwerkqualiteit, is de feederwaarde van de betreffende route. Uit eerdere studies is gebleken dat het in leven houden van intercontinentale KLM-routes bij uitstek afhankelijk is van de mate waarin Europese vluchten in staat zijn de betreffende intercontinentale KLM-vluchten te ‘voeden’ met transferverkeer van en naar het Europese achterland. Zou bij dalende directe frequenties ook de feederwaarde dalen, dan kan dat aanleiding zijn voor extra alertheid.

Verder bestaat de mogelijkheid dat – in geval één van de 42 intercontinentale bestemmingen niet meer door de KLM zou worden bediend – dat daarvoor een andere, voorheen door Parijs bediende bestemming in de plaats komt. Maximaal vijf keer mag dit volgens de Staatsgaranties gebeuren. Daarvoor komen een 71-tal andere expliciet geformuleerde intercontinentale sleutelbestemmingen van Air France in aanmerking. Er zijn geen eisen gesteld aan de gelijkwaardigheid van zo’n ruil, zodat er – in geval van een ongelijkwaardige uitruil – ook geen sprake kan zijn van een rood signaal. Wel zal in dat geval een oranje signaal worden afgegeven, ten teken van extra alertheid.

De netwerkontwikkelingen en Staatsgaranties met betrekking tot de harde garanties zijn samengevat in onderstaande beslisboom, waaruit af te leiden is in welke gevallen (extra) alertheid dan wel actie richting Air France-KLM overwogen moet worden.



Zachte garanties “passage” en “vracht”

Bij de zachte garanties wordt gekeken naar de mate waarin Schiphol een rol blijft vervullen als hub (zowel voor passagiers als vracht) in het netwerk van Air France-KLM. Van rode signalen kan geen sprake zijn, omdat het hier geen harde garanties betreft. Wel kan sprake zijn van oranje signaal, en dus extra alertheid, indien zich op Charles de Gaulle een versterkte hub-ontwikkeling zou voordoen, terwijl op Schiphol juist het omgekeerde het geval zou zijn. Bij de meting van hub-ontwikkeling voor passage gaat het om indicaties betreffende de netwerkqualiteit van indirecte verbindingen via Schiphol en Charles de Gaulle. In het geval van vracht gaat het om de netwerkqualiteit van het aantal direct vrachtverbindingen vanaf Schiphol en Charles de Gaulle (full-freighter en combi).

Resultaten monitoring harde garanties “passage”

Met betrekking tot het wel of niet bedienen van de sleutelbestemmingen kan geconcludeerd worden dat alle sleutelbestemmingen in beide maanden (februari en september) en in beide jaren werden bediend. De Staatsgaranties worden niet geschonden en er zijn op dit moment geen overwegingen voor actie van de kant van de overheid aan te geven (code rood).

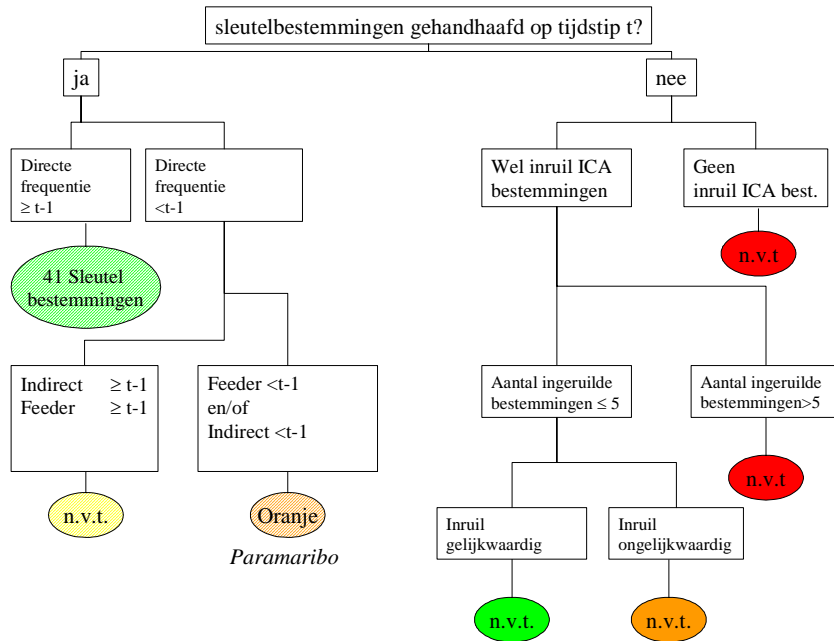
Voor de februari-meting wordt wel een code oranje afgegeven voor Paramaribo. Op Paramaribo was sprake van een achteruitgang in netwerkqualiteit. De directe connectiviteit van KLM is hier afgenomen terwijl deze daling niet is gecompenseerd door een verbeterde connectiviteit via andere SkyTeam-hubs. Wel dient de code oranje voor Paramaribo enigszins gerelativeerd te worden: de directe KLM-frequentie is gedaald maar de gezamenlijke KLM/ Surinam Airways frequentie op deze bestemming is gestegen tussen februari 2004 en 2005.

Voor de september-meting wordt voor drie luchthavens een code oranje afgegeven en voor één luchthaven een code geel. De code oranje geldt voor Aruba, Kuwait en Beirut. De directe frequentie van KLM is op deze bestemmingen iets afgenomen maar wordt niet gecompenseerd door een stijging van andere indicatoren van netwerkqualiteit. Code oranje vraagt om extra alertheid.

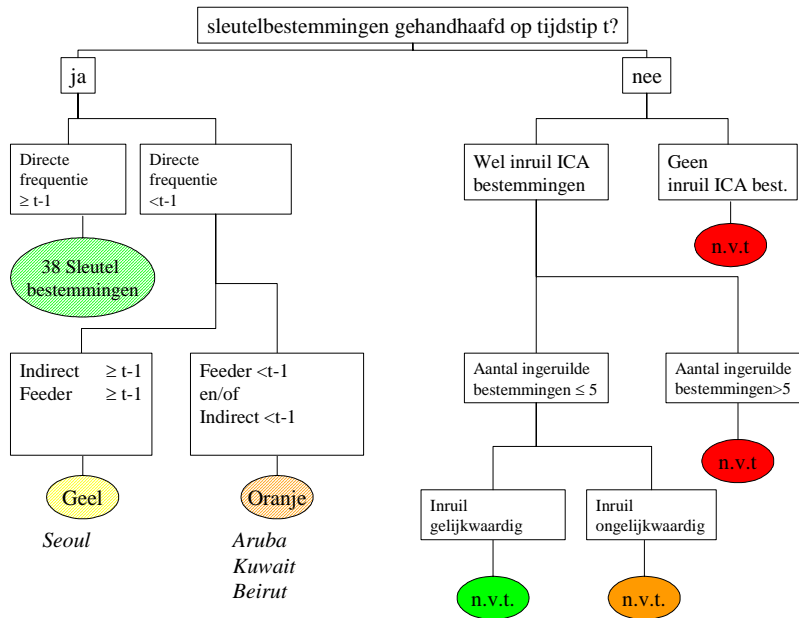
Voor Seoul wordt een code geel afgegeven (alertheid). De KLM-frequentie daalde tussen september 2004 en 2005. Tegelijkertijd nam de frequentie van KLM en partners (Korean) gezamenlijk toe en steeg tevens de indirecte connectiviteit via andere SkyTeam-hubs.

Tot slot kan de ontwikkeling van feederwaardes een “early warning” zijn voor de frequentie-ontwikkeling op de sleutelbestemming. Met uitzondering van de herkomstbestemmingsroute Amsterdam-Paramaribo vertonen de feederwaardes van de sleutelbestemmingen geen dalende trend.

Beslisboom sleutelbestemmingen, februari 2004-2005



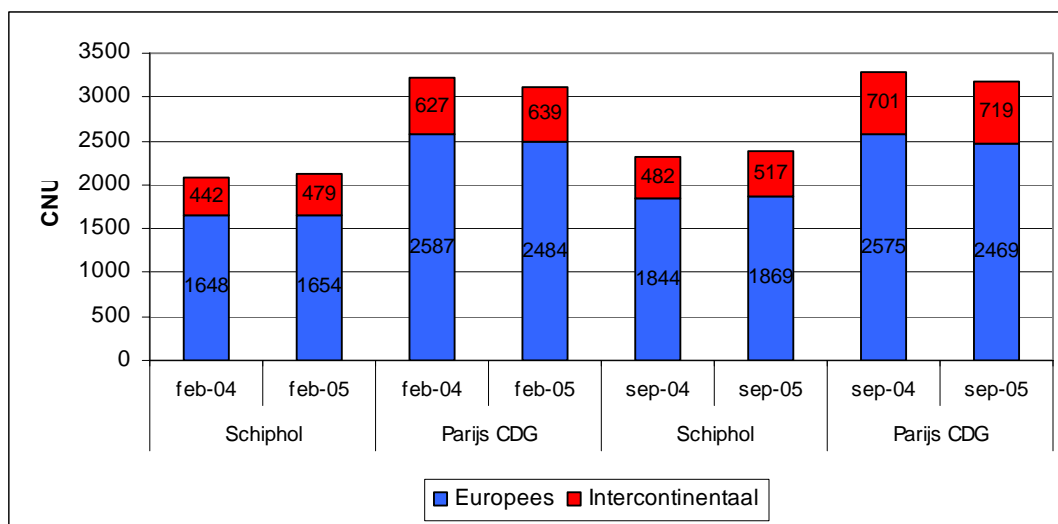
Beslisboom sleutelbestemmingen, september 2004-2005



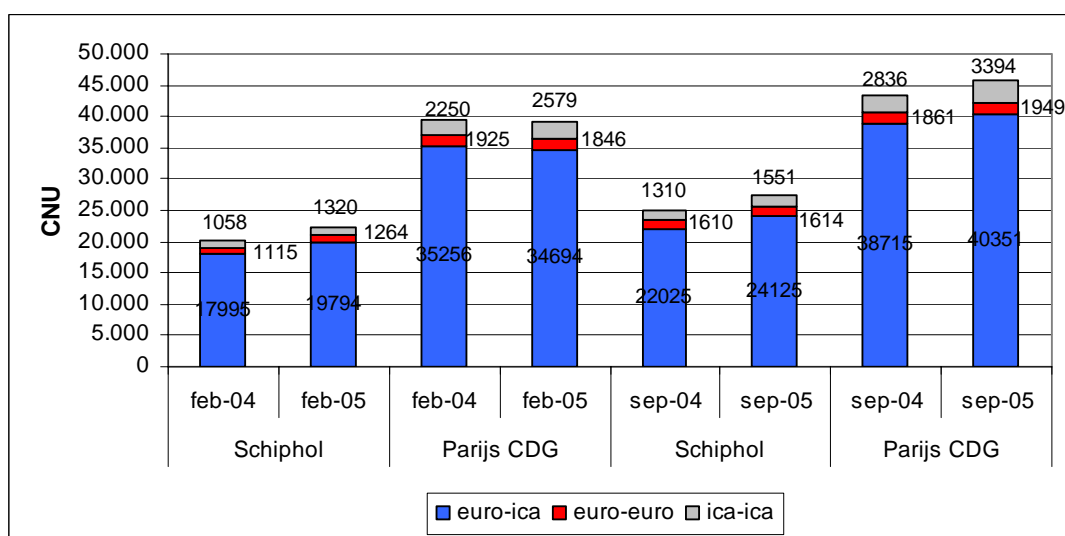
Resultaten monitoring zachte garanties "passage"

Met betrekking tot de zachte garanties wordt een code groen afgegeven. Er is geen sprake van een situatie waarin de Europese of intercontinentale hub-operatie van Schiphol ten opzichte van Parijs Charles de Gaulle zichtbaar afkalft (code oranje). Er is geen aanleiding voor DGTL om actie richting Air France-KLM te overwegen.

Directe connectiviteit voor Schiphol en Parijs CDG, 3^e week september/ februari 2004-2005



Hubconnectiviteit voor Schiphol en Parijs CDG, 3^e week september/ februari 2004-2005



Sterker nog, zowel in de februari- als september-meting laat Schiphol een groeiend aandeel in de gezamenlijke hubconnectiviteit via beide hubs zien. Eerder kan dus de conclusie worden getrokken dat Parijs Charles de Gaulle in de groei van de hubconnectiviteit enigszins is achtergebleven bij Schiphol gedurende de periode 2004-2005. Ook de ontwikkeling van de feederwaardes is geen aanleiding om een code oranje af te geven. In beide meetmaanden zijn de feederwaardes van Amsterdam ten opzichte van Parijs Charles de Gaulle verbeterd.

Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling, 3^e week februari 2004 en 2005

	SCHIPHOL		PARIJS CDG		% VERANDERING '04-'05	
	FEB-04	FEB-05	FEB-04	FEB-05	AMS	CDG
DIRECToverall	2090	2133	3214	3123	2,0	-2,8
DIRECTeuro	1648	1654	2587	2484	0,3	-4,0
DIRECTica	442	479	627	640	8,3	2,0
Hubconnectiviteit totaal	20168	22378	39431	39119	11,0	-0,8
Hubconnectiviteit euro-euro	1115	1264	1925	1846	13,3	-4,1
Hubconnectiviteit euro-ica	17994	19794	35256	34694	10,0	-1,6
Hubconnectiviteit ica-ica	1058	1320	2250	2579	24,7	14,7
%euro-euro	5,5	5,6	4,9	4,8		
%euro-ica	89,2	88,5	89,4	89,7		
%ica-ica	5,2	5,9	5,7	5,5		
Feederw. overall	9,6	10,5	12,3	12,5		
Feederw. euro-euro	0,7	0,8	0,7	0,7		
Feederw. euro-ica	20,5	21,7	25,9	25,6		
Feederw. ica-ica	2,4	2,8	3,6	4,0		
AANDEEL (%) SCHIPHOL IN TOTALE HUB CONNECTIVITEIT SCHIPHOL EN PARIJS						
Aandeel hubconnectiviteit totaal	33,8	36,4				
Aandeel hubconnectiviteit euro-euro	36,7	40,6				
Aandeel hubconnectiviteit euro-ica	33,8	36,3				

Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling, 3^e week september 2004 en 2005

	SCHIPHOL		PARIJS CDG		% VERANDERING '04-'05	
	SEP-04	SEP-05	SEP-04	SEP-05	AMS	CDG
DIRECToverall	2326	2385	3276	3188	2,6	-2,7
DIRECTeuro	1844	1869	2575	2469	1,3	-4,1
DIRECTica	482	517	701	719	7,2	2,5
Hubconnectiviteit totaal	24945	27290	43412	45694	9,4	5,3
Hubconnectiviteit euro-euro	1610	1614	1861	1949	0,3	4,7
Hubconnectiviteit euro-ica	22025	24125	38715	40351	9,5	4,2
Hubconnectiviteit ica-ica	1310	1551	2836	3394	18,3	19,6
%euro-euro	6,5	5,9	4,3	4,3		
%euro-ica	88,3	88,4	89,2	88,3		
%ica-ica	5,3	5,7	6,5	7,4		
Feederw. overall	10,7	11,4	13,3	14,3		
Feederw. euro-euro	0,9	0,9	0,7	0,8		
Feederw. euro-ica	22,8	23,6	26,0	26,8		
Feederw. ica-ica	2,7	3,0	4,0	4,7		
AANDEEL (%) SCHIPHOL IN TOTALE HUB CONNECTIVITEIT SCHIPHOL EN PARIJS						
Aandeel hubconnectiviteit totaal	36,5	37,4				
Aandeel hubconnectiviteit euro-euro	46,4	45,3				
Aandeel hubconnectiviteit euro-ica	36,3	37,4				

Resultaten monitoring zachte garanties “vracht”

Met betrekking tot de zachte garanties kan nog geen code groen of oranje worden afgegeven.

Wel kan gesteld worden dat de full-freighter operaties op Schiphol, afgezien van een verstoring in het vluchtschema in de meetweek, op niveau bleven tussen 2004 en 2005. De combi-operaties op Schiphol laten een verslechtering in frequenties en tonnage zien. Dit is echter het gevolg geweest van een consolidatie van het combi-netwerk op one-leg, non-stop routes in plaats van de multi-leg, multi-stop routes. Het absolute aantal combi-vertrekken – en aankomsten op Schiphol bleef op niveau.

Voor een goede beoordeling van de zachte garanties “vracht” dient de ontwikkeling op Schiphol echter tegen de ontwikkeling van Parijs te worden afgezet. Vanwege onbetrouwbare data in de nulmeting (2004) met betrekking tot Parijs, was dit in deze monitor-studie echter nog niet mogelijk. Pas in een volgende fase kan een signaal met betrekking tot de vrachtonwikkeling worden gegeven.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Eind 2003 is de Nederlandse Staat als grootaandeelhouder akkoord gegaan met een fusie van KLM en Air France. In het kader hiervan zijn door de nieuwe fusieonderneming Air France-KLM voor de periode 2005-2009/2012 zogenoemde Staatsgaranties afgegeven. Deze hebben tot doel de Nederlandse publieke belangen, in casu markttoegang en netwerkqualiteit die bij een fusie in het geding zouden kunnen komen, te beschermen.

Tegen deze achtergrond geeft SEO Economisch Onderzoek inzicht in de wijze waarop de netwerkqualiteit van Air France-KLM zich gedurende de looptijd van de Staatsgaranties ontwikkelt. In fase 1 van het project “Monitoring *State Assurances* Netwerkqualiteit KLM-Air France” heeft SEO Economisch Onderzoek hiertoe een systeem ontworpen om twee soorten garanties te monitoren. Het gaat hierbij enerzijds om de relatief harde garanties voor passage in de vorm van het handhaven van de netwerkqualiteit op 42 intercontinentale sleutelbestemmingen door de nieuwe fusie-onderneming. Anderzijds gaat het om de zachte garanties in de vorm van een evenwichtige hubontwikkeling van Schiphol en Parijs Charles de Gaulle voor zowel passage als vracht.

Dit rapport behandelt de meting voor februari en september 2005. Deze resultaten worden afgezet tegen de resultaten van de nulmeting (fase 2). Dat wil zeggen dat de resultaten voor februari 2005 worden afgezet tegen die van februari 2004 en dat de resultaten van september 2005 worden afgezet tegen die van september 2004.

Dit rapport behandelt alleen de resultaten van het monitoringsysteem en geeft aan wanneer de overheid actie richting KLM of de arbitragecommissie zou kunnen overwegen. Voor achtergronden van het monitoringsysteem en de technische specificaties ervan wordt verwezen naar het rapport “fase 1: methodologie monitoringsysteem”. Voor gedetailleerde informatie over de nulmeting (2004) wordt verwezen naar het rapport “fase 2: nulmeting winter/zomer 2004”.

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In Paragraaf 2 worden de resultaten van het monitoringsysteem gepresenteerd met betrekking tot de harde garanties ofwel de bediening van de 42 sleutelbestemmingen. In Paragraaf 3 worden de resultaten met betrekking tot de zachte garanties ofwel de evenwichtige hubontwikkeling voor passage behandeld. Paragraaf

4 gaat in op de evenwichtige hubontwikkeling vracht. Het rapport besluit met een korte samenvatting van de resultaten en mogelijke actiepunten voor DGTL.

2 Monitor harde garanties “passage”

2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de tweede serie resultaten van de monitoring van de harde garanties gepresenteerd en beschreven. Dat wil zeggen dat de resultaten voor februari 2005 worden afgezet tegen die van februari 2004 en dat de resultaten van september 2005 worden afgezet tegen die van september 2004.

2.2 Netwerkkwaliteit sleutelbestemmingen

2.2.1 Over de indicatoren sleutelbestemmingen

Tabel 2.1 geeft de netwerkkwaliteit tussen Amsterdam en de 42 sleutelbestemmingen weer voor februari 2004. In kolom 1 zijn de sleutelbestemmingen weergegeven. De sleutelbestemmingen zijn luchthavenspecifiek gepresenteerd. Alleen de luchthavens die momenteel door de KLM bediend worden zijn opgenomen. De enige uitzondering is New York, waar de KLM zowel op de luchthavens JFK als Newark vliegt. De netwerkkwaliteit voor beide luchthavens is in dit geval opgeteld.

In de bovenste rij zijn de indicatoren van de monitor weergegeven. De eerste vier kolommen betreffen de operaties van alleen KLM, zonder de SkyTeam partners. De Staatsgaranties geven immers aan dat de sleutelbestemmingen door KLM bediend moeten worden en niet door andere partners (SkyTeam of codeshares). De enige uitzondering in de tabel is Detroit. In de Staatsgaranties is immers neergelegd dat deze bestemming door partner Northwest bediend mag worden.

De vijfde kolom betreft de toevoeging van de partners van KLM aan de directe connectiviteit op de sleutelbestemming, met uitzondering van Northwest op de route Amsterdam-Detroit. Bij de partners gaat het zowel om de SkyTeam-partners als de routespecifieke codeshare-partners als Kenya Airways en China Southern (zie rapport fase 1). De laatste vier kolommen beschrijven de netwerkkwaliteit voor KLM en haar partners (SkyTeam en routespecifieke codeshare) *vanaf* (directe en indirecte connectiviteit) en *via* Schiphol (hubconnectiviteit).

Tabel 2.1: Samenvatting indicatoren netwerkqualiteit Schiphol op 42 sleutelbestemmingen, 3^e week februari 2004

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. (=4+5 +6)	8.	9. (=8/(4 +5))
	FREQUENTIE PER WEEK KL	CAPACITEIT STOELEN/WEEK KL ¹	STOELEN PER BEWEGING KL	CNU DIRECT KL	CNU DIRECT PARTNER OPERATED	CNU INDIRECT VIA SKYTEAM HUBS	CNU TOTAAL VANAF AMS	CNU TOTAAL VIA AMS	FEEDERWAARDE
ORD Chicago	7	1946	278	7,0		58,0	65,0	213,5	30,5
IAH Houston	7	1946	278	7,0	7	114,7	128,7	462,0	33,0
LAX Los Angeles	7	1946	273	7,0	4,7	97,8	109,5	287,1	24,5
New York (JFK+EWR)	18	4773	265	18,0	12,5	155	185,6	662,75	21,7
SFO San Francisco	5	1410	282	5,0		65,7	70,7	136,0	27,2
YYZ Toronto	7	1974	282	7,0		31,6	38,6	179,1	25,6
IAD Washington	7	1470	210	7,0		33,4	40,4	135,7	19,4
DTW Detroit	21	6258	298	21,0		61,1	82,1	469,6	22,4
MEX Mexico	7	1946	278	7,0		51,5	58,5	203,7	29,1
AUA Aruba	5	1554	311	4,9		0,3	5,3	127,0	25,7
BON Bonaire	10	2820	282	10,0		0,9	10,9	243,4	24,3
CUR Curacao	7	2982	426	6,6			6,6	184,9	27,9
PBM Paramaribo	5	2130	426	5,0			5,0	142,3	28,5
SXM Saint Maarten	3	1278	426	2,6		10,2	12,8	43,3	17,0
CAI Cairo	6	1260	210	6,0		10,7	16,7	55,0	9,2
CPT Cape Town	7	2289	327	7,0		7,0	14,0	184,4	26,3
JNB Johannesburg	7	2390	341	7,0		24,7	31,7	231,5	33,1
NBO Nairobi	7	2289	327	7,0	7,0		14,0	354,4	25,3
ACC Accra	7	1470	210	7,0		1,0	8,0	91,3	13,0
DAR Dar es Salaam	7	1470	210	6,6			6,6	184,7	28,2
LOS Lagos	7	1974	282	7,0		8,5	15,5	41,4	5,9
DXB Dubai	7	1830	261	7,0		7,2	14,2	104,4	14,9
TLV Tel Aviv	5	480	96	5,0		5,6	10,6	52,8	10,6
AUH Abu Dhabi	7	1470	210	6,2			6,2	99,0	15,9
ALA Almaty	3	630	210	3,0			3,0	52,0	17,3
AMM Amman	5	480	96	5,0		3,7	8,7	49,6	9,9
BAH Bahrain	7	1470	210	5,8			5,8	75,9	13,0
BEY Beirut	5	480	96	5,0		12,0	17,0	38,5	7,7
DAM Damascus	4	384	96	4,0		1,5	5,5	32,4	8,1
KWI Kuwait	5	1194	239	5,0			5,0	50,7	10,1
THR Tehran	5	1050	210	5,0		1,1	6,1	42,5	8,5
BKK Bangkok	6	1668	278	6,0		14,6	20,6	169,9	28,3
PEK Beijing	4	1112	278	4,0	2,0	7,5	13,5	113,6	18,9
HKG Hong Kong	7	1946	278	7,0		9,0	16,0	210,5	30,1
CGK Jakarta	7	1946	278	5,8		5,4	11,2	141,1	24,1
KIX Osaka	7	2390	341	7,0		21,2	28,2	195,6	27,9

¹ Inclusief NW operaties Amsterdam-Detroit.

² SkyTeam and codeshare-partners. Exclusief NW operaties Amsterdam-Detroit.

ICN Seoul	7	1946	278	7,0		20,0	27,0	158,9	22,7
SIN Singapore	7	1946	278	7,0		14,4	21,4	211,7	30,2
TPE Taipei	6	1668	278	3,8		3,4	7,2	62,7	16,4
NRT Tokyo	6	2112	352	6,0		43,4	49,4	173,8	29,0
DEL Delhi	7	1974	282	7,0		6,8	13,8	134,8	19,3
PVG Shanghai	4	1112	278	4,0		20,0	24,0	116,8	29,2

2.2.2 Voorbeeld interpretatie indicatoren

De interpretatie van de monitorresultaten is het best te illustreren met een voorbeeld. We nemen hiervoor de route Amsterdam-Los Angeles in februari 2004 (zie tabel 2.1).

In kolommen 1-3 zijn de *directe frequentie*, *stoelcapaciteit* en *gemiddelde capaciteit per vlucht* weergegeven van de KLM op de betreffende sleutelbestemming. Op de sleutelbestemming Los Angeles opereert de KLM zeven keer per week met een capaciteit van 1946 stoelen en gemiddeld 273 stoelen per beweging. Voor alle indicatoren geldt dat de waarden het gemiddelde zijn van de vertrekkende en aankomende vluchten. In het geval van de frequentie per week voor de sleutelbestemming Los Angeles gaat het dus om zeven vertrekkende en zeven aankomende KLM-vluchten op Amsterdam.

In de vierde kolom is de *directe CNU-waarde* weergegeven. In dit geval is deze waarde gelijk aan de vluchtfrequentie per week (7) omdat sprake is van een directe vlucht zonder tussenstops. De verbinding zal in kwaliteit verslechteren wanneer sprake is van een directe vlucht mét tussenstop. De directe CNU is dan lager dan de totale frequentie per week. Dit is bijvoorbeeld het geval op de route Amsterdam-Jakarta met een tussenstop in Singapore.

De vijfde kolom laat de *directe connectiviteit van de KLM-partners* (exclusief KLM) zien. Voor Los Angeles bedraagt de connectiviteit van de KLM-partners 4,7 CNU als gevolg van de dagelijkse vlucht van SkyTeam-partner Continental op Los Angeles. Omdat deze directe vlucht wordt uitgevoerd met een tussenstop in Houston verliest de verbinding aan kwaliteit. De CNU waarde is daarom lager dan de totale wekelijkse frequentie van de operatie. In totaal zijn er $7+4,7=11,7$ directe CNU's voor de sleutelbestemming Los Angeles.

In kolom 6 is de CNU-waarde weergegeven voor de *indirecte verbindingen via andere SkyTeam-hubs* op de betreffende sleutelbestemming. Een dalende directe frequentie op een sleutelbestemming kan mogelijk gecompenseerd worden door de stijging van de indirecte frequentie via één van de SkyTeam-hubs zodat niet gesproken kan worden van een achteruitgang van de netwerkqualiteit. De 97,8 indirecte CNU's voor Los Angeles zijn samengesteld uit indirecte verbindingen via een groot aantal hubs: Atlanta (DL/DL) Parijs

CDG (AF/AF en KL/AF), Detroit (NW/NW), Newark (CO/CO en KL/CO), Glasgow (KL/CO), Houston (KL/CO), New York JFK (KL/DL en DL/DL), Memphis (NW/NW), Minneapolis (NW/NW), Chicago (KL/DL), Seattle (NW/AS) en Vancouver (KL/AS).

Kolom 7 presenteert het *totaal aantal directe en indirecte verbindingen vanaf Amsterdam naar de sleutelbestemming*. Omdat het hier gehanteerde NETSCAN-model de indirecte verbindingen schaaft naar de kwaliteit van een directe verbinding kunnen de directe en indirecte CNU's worden opgeteld (kolom 7). Voor AMS-LAX betekent dit dat er 110 wekelijkse CNU's (voor reistijd gewogen connecties) mogelijk zijn, direct vanaf Amsterdam dan wel met een overstap op een andere SkyTeam-hub.

Kolom 8 geeft de *hubconnectiviteit* weer, ofwel het aantal connectiviteitseenheden *via* Amsterdam met de sleutelbestemming als begin of eindpunt van de connectie. Voor Los Angeles zijn er bijna 290 CNU's *via* Schiphol van of naar bestemmingen in de rest van de wereld. Hiermee is Los Angeles één van de sleutelbestemmingen met de grootste hubconnectiviteit.

Tot slot laat kolom 9 de *feederwaarde* zien. De feederwaarde geeft het aantal connecties weer dat de sleutelbestemming per vlucht genereert vanuit het achterland. Elke vlucht op Los Angeles genereert zo'n 25 CNU's vanuit het achterland *via* Schiphol. Een hoge feederwaarde is een indicatie van de mate waarin de sleutelbestemming is ingebed in het blokkensysteem. Een dalende feederwaarde is een "early warning" voor een afkalvend draagvlak voor de sleutelbestemming, zeker wanneer sprake is van hoge percentages transferverkeer op de route.

2.2.3 Veranderingen in netwerkkwaliteit februari 2004-2005

Hoe heeft de netwerkkwaliteit van de sleutelbestemmingen zich ontwikkeld met betrekking tot de februari-maand? In tabel 2.3 is de absolute verandering van de netwerkkwaliteit tussen februari 2004 en 2005 weergegeven. Tabellen 2.1 en 2.2 laten de situatie in respectievelijk februari 2004 en februari 2005 zien.

Tabel 2.2: Samenvatting indicatoren netwerkqualiteit Schiphol op 42 sleutelbestemmingen, 3^e week februari 2005

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. (=4+5 +6)	8.	9. (=8/(4 +5))
	FREQUENTIE PER WEEK KL	CAPACITEIT STOELEN/WEEK KL ³	STOELEN PER BEWEGING KL	CNU DIRECT KL	CNU DIRECT PARTNER OPERATED	CNU INDIRECT VIA SKYTEAM HUBS	CNU TOTAAL VANAF AMS	CNU TOTAAL VIA AMS	FEEDERWAARDE
ORD Chicago	7	1946	278,0	7,0		77,0	84,0	205,3	29,3
IAH Houston	10	2606	260,6	10,0	9,0	136,1	155,1	630,9	33,2
LAX Los Angeles	7	1946	278,0	7,0	2,1	121,3	130,4	227,6	25,1
New York (JFK+EWR)	18	4941	275	18,0	14	163,3	195,3	781,2	24,4
SFO San Francisco	6	1962	327,0	6,0		72,2	78,2	168,6	28,1
YYZ Toronto	7	2289	327,0	7,0		32,4	39,4	188,7	27,0
IAD Washington	7	1540	220,0	7,0		56,4	63,4	129,5	18,5
DTW Detroit	21	6258	298,0	21,0		78,4	99,4	445,2	21,2
MEX Mexico	7	1946	278,0	7,0		65,3	72,3	213,5	30,5
AUA Aruba	6	1692	282,0	5,9		0,4	6,4	167,9	28,4
BON Bonaire	12	3384	282,0	12,0		0,9	12,9	317,4	26,5
CUR Curacao	7	1950	278,6	6,7			6,7	161,0	24,1
PBM Paramaribo	2,5	695	278,0	2,5			2,5	65,8	26,3
SXM Saint Maarten	3	834	278,0	2,5		11,8	14,3	37,0	14,6
CAI Cairo	7	1540	220,0	7,0		10,3	17,3	72,2	10,3
CPT Cape Town	7	2289	327,0	7,0		7,2	14,2	251,3	35,9
JNB Johannesburg	7	1946	278,0	7,0		13,8	20,8	232,0	33,1
NBO Nairobi	7	1974	282,0	7,0	7,0		14,0	341,2	24,4
ACC Accra	7	1974	282,0	7,0		0,6	7,6	100,8	14,4
DAR Dar es Salaam	7	1974	282,0	6,6			6,6	199,8	30,5
LOS Lagos	7	2289	327,0	7,0		10,7	17,7	39,9	5,7
DXB Dubai	7	2289	327,0	7,0		11,1	18,1	121,5	17,4
TLV Tel Aviv	5	845	169,0	5,0		4,7	9,7	54,4	10,9
AUH Abu Dhabi	7	1540	220,0	6,2	0,5		6,7	115,9	17,3
ALA Almaty	4	880	220,0	4,0			4,0	73,2	18,3
AMM Amman	5	845	169,0	5,0		3,3	8,3	50,4	10,1
BAH Bahrain	7	1540	220,0	5,8		0,2	6,1	84,9	14,5
BEY Beirut	5	845	169,0	5,0		11,2	16,2	41,7	8,3
DAM Damascus	4	676	169,0	4,0		2,6	6,6	35,0	8,7
KWI Kuwait	5	1100	220,0	5,0		1,0	6,0	43,2	8,6
THR Tehran	5	1100	220,0	5,0		4,9	9,9	42,6	8,5
BKK Bangkok	7	1946	278,0	7,0		10,6	17,6	195,8	28,0
PEK Beijing	7	1946	278,0	7,0	4,0	8,1	19,1	215,2	19,6
HKG Hong Kong	7	1946	278,0	7,0		10,0	17,0	213,9	30,6
CGK Jakarta	7	1946	278,0	5,9		2,2	8,1	135,3	22,9
KIX Osaka	7	1946	278,0	7,0		20,2	27,2	204,6	29,2

3 Inclusief NW operaties Amsterdam-Detroit.

4 SkyTeam and codeshare-partners. Exclusief NW operaties Amsterdam-Detroit.

ICN Seoul	7	1946	278,0	7,0		30,2	37,2	158,7	22,7
SIN Singapore	7	1946	278,0	7,0		14,4	21,4	219,4	31,3
TPE Taipei	7	1946	278,0	4,5		4,0	8,4	73,3	16,5
NRT Tokyo	7	2142	306,0	7,0		45,1	52,1	213,0	30,4
DEL Delhi	7	1946	278,0	7,0		10,5	17,5	126,7	18,1
PVG Shanghai	7	2044	292,0	7,0		25,3	32,3	195,6	27,9

Geconcludeerd kan worden dat alle sleutelbestemmingen overeenkomstig de Staatsgaranties bediend werden in zowel februari 2004 als februari 2005. Voor de februari-meting wordt daarom voor 2005 geen rood signaal afgegeven.

Bovendien zijn vrijwel alle sleutelbestemmingen qua frequenties (KLM) gelijk gebleven of licht gegroeid. Met name Houston en Peking zijn in frequenties per week gegroeid. Houston ging van 7 naar 10 KLM-vluchten per week. Skyteam-partner zorgde nog eens voor een additionele groei van 2 vluchten/week. Op de route naar Peking verhoogde KLM de frequentie tot dagelijks en voegde code-share partner China Southern twee extra vluchten per week toe. Het totaal aantal directe SkyTeam-vluchten per week op de route Amsterdam-Peking kwam hiermee op 11 per week.

Alleen Paramaribo heeft een achteruitgang laten zien in directe KLM-frequenties van 5 naar 3 per week. Het totaal aantal vluchten per week (KLM en Surinam Airways) is tussen februari 2004 en februari 2005 toegenomen van 5 naar 6. Deze wijziging hangt samen met de terugkeer van Surinam Airways op de route. De helft van de zes vluchten werd in 2005 door KLM gevlogen, de andere helft door Surinam Airways. In 2004 nam KLM nog alle vijf de vluchten voor haar rekening. KLM had echter in 2005 geen code-share overeenkomst met Surinam Airways op de route⁵. Surinam Airways wordt daarom niet meegenomen in de berekening van de netwerkqualiteit op de sleutelbestemmingen.

De daling van de directe connectiviteit wordt niet gecompenseerd door een stijging van de indirecte connectiviteit: in 2005 waren er in het geheel geen indirecte verbindingen van Amsterdam naar Paramaribo. Ook de feederwaarde en hubconnectiviteit van deze bestemming zijn licht gedaald. In de beslisboom wordt daarom het signaal 'oranje' afgegeven.

Wel dient dit signaal gerelativeerd te worden in die zin dat Paramaribo één van de weinige routes in het KLM-netwerk is met minder dan 10% transferverkeer. Goede aansluitingen op

⁵ De frequentie van 2,5 op de route Amsterdam-Paramaribo hangt samen met het feit dat de OAG flight schedules in deze week twee KLM-vluchten Paramaribo-Amsterdam rapporteren en drie KLM-vluchten Amsterdam-Paramaribo. Voor de overige weken van februari 2005 was de frequentie Paramaribo-Amsterdam en vice versa 3 per week.

het hub-complex zijn voor deze dienst van relatief gering belang. Daarnaast heeft de reiziger in werkelijkheid de winst van één vlucht per week als gevolg van het toetreden van Surinam Airways als zelfstandige maatschappij op de route.

Tabel 2.3: Samenvatting dynamiek indicatoren netwerkqualiteit Schiphol op 42 sleutelbestemmingen, 3^e week februari 2004-2005 (absolute veranderingen)

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. (=4+5 +6)	8.	9. (=8/(4 +5))
	FREQUENTIE PER WEEK KL	CAPACITEIT STOELENWEEK KL ⁶	STOELEN PER BEWEGING KL	CNU DIRECT KL	CNU DIRECT PARTNER OPERATED	CNU INDIRECT VIA SKYTEAM HUBS	CNU TOTAAL VANAF AMS	CNU TOTAAL VIA AMS	FEEDERWAARDE
ORD Chicago						19,0	19,0	-8,1	-1,2
IAH Houston	3	660	-17	3,0	2,0	21,4	26,4	168,9	0,2
LAX Los Angeles					-2,6	23,4	20,8	-59,5	0,5
New York (JFK+EWR)		168	9		1,5	8,2	9,7	166,3	8,8
SFO San Francisco	1	552	45	1,0		6,5	7,5	32,6	0,9
YYZ Toronto		315	45			0,8	0,8	9,6	1,4
IAD Washington		70	10			23,0	23,0	-6,1	-0,9
DTW Detroit						17,4	17,4	-24,4	-1,2
MEX Mexico						13,8	13,8	9,8	1,4
AUA Aruba	1	138	-29	1,0		0,1	1,1	40,8	2,7
BON Bonaire	2	564		2,0			2,0	74,0	2,1
CUR Curacao		-1032	-147	0,1			0,1	-23,9	-3,8
PBM Paramaribo	-2,5	-1435	-148	-2,5			-2,5	-76,5	-2,1
SXM Saint Maarten		-444	-148	0,0		1,6	1,6	-6,3	-2,3
CAI Cairo	1	280	10	1,0		-0,5	0,5	17,3	1,2
CPT Cape Town						0,3	0,3	66,9	9,6
JNB Johannesburg		-444	-63			-10,8	-10,8	0,5	0,1
NBO Nairobi		-315	-45					-13,2	-0,9
ACC Accra		504	72			-0,4	-0,4	9,5	1,4
DAR Dar es Salaam		504	72					15,1	2,3
LOS Lagos		315	45			2,2	2,2	-1,6	-0,2
DXB Dubai		459	66			3,8	3,8	17,1	2,4
TLV Tel Aviv		365	73			-1,0	-1,0	1,6	0,3
AUH Abu Dhabi		70	10		0,5		0,5	16,9	1,4
ALA Almaty	1	250	10	1,0			1,0	21,2	1,0
AMM Amman		365	73			-0,4	-0,4	0,9	0,2
BAH Bahrain		70	10			0,2	0,2	9,0	1,5
BEY Beirut		365	73			-0,8	-0,8	3,2	0,6
DAM Damascus		292	73			1,1	1,1	2,6	0,7
KWI Kuwait		-94	-19			1,0	1,0	-7,5	-1,5
THR Tehran		50	10			3,9	3,9	0,1	0,0

⁶ Inclusief NW operaties Amsterdam-Detroit.

⁷ SkyTeam and codeshare-partners. Exclusief NW operaties Amsterdam-Detroit.

BKK Bangkok	1	278		1,0		-3,9	-2,9	25,9	-0,4
PEK Beijing	3	834		3,0	2,0	0,7	5,7	101,6	0,6
HKG Hong Kong						1,0	1,0	3,4	0,5
CGK Jakarta				0,1		-3,2	-3,2	-5,8	-1,2
KIX Osaka		-444	-63			-1,1	-1,1	9,0	1,3
ICN Seoul						10,2	10,2	-0,2	0,0
SIN Singapore								7,7	1,1
TPE Taipei	1	278		0,6		0,6	1,2	10,7	0,1
NRT Tokyo	1	30	-46	1,0		1,8	2,8	39,2	1,5
DEL Delhi		-28	-4			3,7	3,7	-8,1	-1,2
PVG Shanghai	3	932	14	3,0		5,3	8,3	78,8	-1,3

2.2.4 Veranderingen in netwerkqualiteit september 2004-2005

In hoeverre hebben heeft de netwerkqualiteit op de sleutelbestemmingen zich ontwikkeld overeenkomstig de Staatsgaranties met betrekking tot de september-meting?

Net als voor de februari-meting geldt ook voor de september-meting dat de sleutelbestemmingen zowel in 2004 als 2005 op directe wijze door KLM werden bediend (tabellen 2.4 en 2.5). Er wordt daarom voor geen van de sleutelbestemmingen een rood signaal afgegeven.

Wel geldt dat meer sleutelbestemmingen dan in februari een afname van de directe KLM frequentie hebben gekend (tabel 2.6). Aruba (van 6 naar 5), Beirut (van 7 naar 5), Kuwait (van 6 naar 5) en Seoul (van 7 naar 6) laten alle een daling van de directe KLM-frequenties zien.

2.2.4.1 Seoul

In het geval van Seoul is de directe frequentie weliswaar licht gedaald, de directe partner operated connectiviteit (Korean) is gestegen. Bovendien is ook de indirecte connectiviteit (via overige SkyTeam hubs) iets toegenomen. Tot slot is de feederwaarde van de vluchten op Seoul licht gestegen, ten teken dat de vluchten van en naar Seoul beter aan zijn gesloten op het blokkensysteem van SkyTeam op Schiphol. Van een verslechterde netwerkqualiteit kan, afgezien van de kleine daling van de directe KLM-frequentie, niet worden gesproken. Voor Seoul wordt daarom een geel signaal afgegeven, ten teken dat de directe frequenties weliswaar iets is verslechterd maar dat de overige indicatoren van netwerkqualiteit zijn verbeterd.

2.2.4.2 Beirut, Kuwait, Aruba

Voor Kuwait, Beirut en Aruba geldt dat de directe KLM frequentie is gedaald maar de indirecte connectiviteit of de feederwaarde niet is gestegen. Ook is geen sprake van een toegenomen directe bediening door SkyTeam-partners.

Op Aruba is de directe KLM frequentie met één per week gedaald. Tevens zien we een zeer lichte daling van de indirecte connectiviteit via overige SkyTeam-hubs. Wel heeft Aruba een aanmerkelijke toename laten zien in de feederwaarde en hubconnectiviteit. Gezien het grote percentage herkomst-bestemmingspassagiers zijn deze indicatoren voor deze sleutelbestemming echter minder relevant. In lijn met de beslisboom (figuur 1.1) wordt voor Aruba een code oranje afgegeven voor de septembermaand van 2005.

Ook op Kuwait en Beirut is de directe KLM frequentie afgenomen en is geen sprake van compensatie van directe vluchten door SkyTeam-partners op de specifieke route. Op Kuwait wordt deze daling niet gecompenseerd door een stijging van de indirecte connectiviteit. Op Beirut is weliswaar sprake van een licht verbeterde indirecte connectiviteit via andere SkyTeam-hubs (+0,7), maar deze stijging is onvoldoende om de daling van de directe connectiviteit (-2) te compenseren. Tevens is op Beirut de feederwaarde iets gedaald. Voor zowel Kuwait als Beirut wordt daarom een code oranje afgegeven, ten teken dat naast de directe frequenties tevens andere indicatoren van netwerkkwaliteit zijn verslechterd.

Tabel 2.4 Samenvatting indicatoren netwerkqualiteit Schiphol op 42 sleutelbestemmingen, 3^e week september 2004

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. (=4+5 +6)	8.	9. (=8/(4+5))
	FREQUENTIE PER WEEK KL	CAPACITEIT STOELEN/WEEK KL	STOELEN PER BEWEGING KL	CNU DIRECT KL	CNU DIRECT PARTNER OPERATED	CNU INDIR. VIA SKYTEAM HUBS	CNU TOTAAL VANAF AMS	CNU TOTAAL VIA AMS	FEEDERWAARDE
ORD Chicago	7	1946	278,0	7,0		84,8	91,8	250,3	35,8
IAH Houston	9	2366	262,9	9,0	9,0	155,0	173,0	661,7	36,8
LAX Los Angeles	7	1946	278,0	7,0	2,2	158,3	167,5	267,9	29,2
New York (JFK+EWR)	18	4871	270,0	18,0	14,0	225,2	257,2	888,2	27,8
SFO San Francisco	6	1782	297,0	6,0		90,3	96,3	185,0	30,8
YYZ Toronto	7	2982	426,0	7,0		40,1	47,1	215,8	30,8
IAD Washington	7	1470	210,0	7,0		58,9	65,9	143,2	20,5
DTW Detroit	28	8344	298,0	28,0		93,0	121,0	671,7	24,0
MEX Mexico	7	1946	278,0	7,0		74,7	81,7	248,5	35,5
AUA Aruba	6	2124	354,0	5,8		0,6	6,4	133,4	23,0
BON Bonaire	11	3102	282,0	11,0		1,0	12,0	297,0	27,0
CUR Curacao	7	2982	426,0	6,6			6,6	120,7	18,2
PBM Paramaribo	3	1278	426,0	3,0			3,0	82,7	27,6
SXM Saint Maarten	2	852	426,0	1,7		8,6	10,2	17,3	10,2
CAI Cairo	6	1260	210,0	6,0		12,4	18,4	58,2	9,7
CPT Cape Town	5	1635	327,0	5,0		8,4	13,4	186,2	37,2
JNB Johannesburg	7	2094	299,1	7,0		19,4	26,4	257,1	36,7
NBO Nairobi	7	2289	327,0	7,0	7,0		14,0	353,1	25,2
ACC Accra	7	1614	230,6	7,0		2,2	9,2	124,5	17,8
DAR Dar es Salaam	7	1470	210,0	6,5		0,0	6,5	209,3	32,2
LOS Lagos	7	1974	282,0	7,0		12,9	19,9	74,2	10,6
DXB Dubai	7	2289	327,0	7,0		10,4	17,4	148,3	21,2
TLV Tel Aviv	7	672	96,0	7,0		8,0	15,0	90,5	12,9
AUH Abu Dhabi	7	1470	210,0	6,3			6,3	108,7	17,3
ALA Almaty	4	840	210,0	4,0			4,0	78,2	19,5
AMM Amman	5	480	96,0	5,0		4,0	9,0	56,9	11,4
BAH Bahrain	7	1470	210,0	5,9			5,9	82,2	13,9
BEY Beirut	7	672	96,0	7,0		13,8	20,8	66,0	9,4
DAM Damascus	5	480	96,0	5,0		4,0	9,0	52,9	10,6
KWI Kuwait	6	1260	210,0	6,0		2,5	8,5	69,8	11,6
THR Tehran	5	1050	210,0	5,0		5,6	10,6	53,6	10,7
BKK Bangkok	7	1946	278,0	7,0		13,1	20,1	212,1	30,3
PEK Beijing	7	1946	278,0	7,0	4,0	8,4	19,4	274,6	25,0
HKG Hong Kong	7	1946	278,0	7,0		11,2	18,2	235,1	33,6
CGK Jakarta	7	1946	278,0	6,0		4,6	10,6	166,2	27,6
KIX Osaka	7	2538	362,6	7,0		22,4	29,4	228,7	32,7
ICN Seoul	7	1946	278,0	7,0	0,5	43,6	51,1	202,0	26,9
SIN Singapore	7	1946	278,0	7,0		16,5	23,5	243,9	34,8
TPE Taipei	7	1946	278,0	4,6		3,8	8,4	70,8	15,4
NRT Tokyo	7	2290	327,1	7,0		57,1	64,1	229,0	32,7
DEL Delhi	7	1974	282,0	7,0		13,4	20,4	142,3	20,3
PVG Shanghai	7	2093	299,0	7,0	1,6	21,9	30,5	254,3	29,6

Tabel 2.5 Samenvatting indicatoren netwerkqualiteit Schiphol op 42 sleutelbestemmingen, 3^e week september 2005

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. (=4+5 +6)	8.	9. (=8/(4+5))
	FREQUENTIE PER WEEK KL	CAPACITEIT STOLEN/WEEK KL	STOLEN PER BEWEGING KL	CNU DIRECT KL	CNU DIRECT PARTNER OPERATED	CNU INDIR. VIA SKYTEAM HUBS	CNU TOTAAL VANAF AMS	CNU TOTAAL VIA AMS	FEEDERWAARDE
ORD Chicago	7,0	1946	278,0	7,0		103,6	110,6	255,3	36,5
IAH Houston	10,0	2606	260,6	10,0	10,0	170,6	190,6	754,3	37,7
LAX Los Angeles	7,0	1946	278,0	7,0	1,7	145,9	154,6	278,6	32,0
New York (JFK+EWR)	21,0	5873	279,7	21,0	21,0	229,6	271,6	1194,4	28,4
SFO San Francisco	7,0	2289	327,0	7,0		86,6	93,6	227,7	32,5
YYZ Toronto	7,0	1946	278,0	7,0	7,0	41,8	48,8	214,6	30,7
IAD Washington	7,0	1765	252,1	7,0		68,7	75,7	148,9	21,3
DTW Detroit	35,0	10255	293,0	35,0		107,7	142,7	809,2	23,1
MEX Mexico	7,0	1946	278,0	7,0		84,4	91,4	252,3	36,0
AUA Aruba	5,0	1410	282,0	5,0		0,4	5,4	159,6	31,9
BON Bonaire	13,0	3666	282,0	13,0		1,3	14,3	339,7	26,1
CUR Curacao	7,0	1946	278,0	6,9			6,9	138,1	20,1
PBM Paramaribo	3,0	834	278,0	3,0			3,0	74,2	24,7
SXM Saint Maarten	2,0	556	278,0	1,7		8,6	10,3	19,0	11,3
CAI Cairo	7,0	2064	294,9	7,0		9,0	16,0	67,5	9,6
CPT Cape Town	5,0	1635	327,0	5,0		8,8	13,8	195,8	39,2
JNB Johannesburg	7,0	1946	278,0	7,0		17,9	24,9	255,3	36,5
NBO Nairobi	7,0	2289	327,0	7,0	7,0		14,0	357,3	25,5
ACC Accra	7,0	1974	282,0	7,0		1,3	8,3	132,1	18,9
DAR Dar es Salaam	7,0	1974	282,0	6,6			6,6	212,0	32,2
LOS Lagos	7,0	1974	282,0	7,0		13,0	20,0	78,6	11,2
DXB Dubai	7,0	1974	282,0	7,0		15,1	22,1	147,1	21,0
TLV Tel Aviv	7,0	1183	169,0	7,0		9,9	16,9	92,4	13,2
AUH Abu Dhabi	7,0	1540	220,0	6,3			6,3	120,0	19,2
ALA Almaty	5,0	1100	220,0	5,0			5,0	106,7	21,3
AMM Amman	5,0	845	169,0	5,0		4,0	9,0	59,7	11,9
BAH Bahrain	7,0	1540	220,0	5,9			5,9	93,6	16,0
BEY Beirut	5,0	845	169,0	5,0		14,5	19,5	46,2	9,2
DAM Damascus	5,0	845	169,0	5,0		2,9	7,9	51,3	10,3
KWI Kuwait	5,0	1100	220,0	5,0		2,2	7,2	64,8	13,0
THR Tehran	5,0	1100	220,0	5,0		5,4	10,4	66,7	13,3
BKK Bangkok	7,0	1946	278,0	7,0		13,1	20,1	221,0	31,6
PEK Beijing	7,0	1946	278,0	7,0	4,0	17,9	28,9	278,3	25,3
HKG Hong Kong	7,0	1946	278,0	7,0		11,4	18,4	240,0	34,3
CGK Jakarta	7,0	1946	278,0	6,0		3,0	9,1	165,2	27,3
KIX Osaka	7,0	2191	313,0	7,0		18,4	25,4	231,2	33,0
ICN Seoul	6,0	1668	278,0	6,0	3,0	44,0	53,0	250,9	27,9
SIN Singapore	7,0	1946	278,0	7,0		16,1	23,1	255,2	36,5
TPE Taipei	7,0	1946	278,0	4,6		6,2	10,8	71,9	15,7
NRT Tokyo	7,0	2142	306,0	7,0		65,2	72,2	239,9	34,3
DEL Delhi	7,0	1974	282,0	7,0		12,7	19,7	148,4	21,2
PVG Shanghai	7,0	2044	292,0	7,0		28,8	35,8	210,6	30,1

Tabel 2.6: Samenvatting dynamiek indicatoren netwerkqualiteit Schiphol op 42 sleutelbestemmingen, 3^e week september 2004-2005 (absolute veranderingen)

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7. (=4+5 +6)	8.	9. (=8/(4+5))
	FREQUENTIE PER WEEK KL	CAPACITEIT STOELEN/WEEK KL	STOELEN PER BEWEGING KL	CNU DIRECT KL	CNU DIRECT PARTNER OPERATED	CNU INDIR. VIA SKYTEAM HUBS	CNU TOTAAL VANAF AMS	CNU TOTAAL VIA AMS	FEEDERWAAR- DE
ORD Chicago						18,8	18,8	5,1	0,7
IAH Houston	1,0	360,0	-2,3	1,0	1,0	15,6	17,6	92,6	1,0
LAX Los Angeles		504,0			-0,5	-12,4	-12,9	10,7	2,8
New York (JFK+EWR)	3,0		0,3	3,0		-5,0	-2,0	105,7	1,0
SFO San Francisco	1,0	-315,0	30,0	1,0		-3,8	-2,8	42,7	1,7
YYZ Toronto		511,0	-148,0			1,7	1,7	-1,2	-0,2
IAD Washington		70,0	42,1			9,7	9,7	5,8	0,8
DTW Detroit	7,0	260,0	-5,0	7,0		14,7	21,7	137,5	-0,9
MEX Mexico		365,0				9,7	9,7	3,8	0,5
AUA Aruba	-1,0	70,0	-72,0	-0,8		-0,2	-1,0	26,2	8,9
BON Bonaire	2,0	173,0		2,0		0,3	2,3	42,8	-0,9
CUR Curacao		365,0	-148,0	0,2			0,2	17,4	1,9
PBM Paramaribo		-160,0	-148,0					-8,5	-2,8
SXM Saint Maarten		50,0	-148,0			0,1	0,1	1,8	1,1
CAI Cairo	1,0		84,9	1,0		-3,5	-2,5	9,3	-0,1
CPT Cape Town						0,4	0,4	9,6	1,9
JNB Johannesburg			-21,1			-1,6	-1,6	-1,7	-0,2
NBO Nairobi								4,2	0,3
ACC Accra		-347,0	51,4			-0,9	-0,9	7,7	1,1
DAR Dar es Salaam		-278,0	72,0	0,1			0,1	2,6	
LOS Lagos						0,1	0,1	4,3	0,6
DXB Dubai			-45,0			4,8	4,8	-1,2	-0,2
TLV Tel Aviv		-148,0	73,0			1,9	1,9	1,9	0,3
AUH Abu Dhabi			10,0					11,3	1,9
ALA Almaty	1,0	-49,0	10,0	1,0			1,0	28,6	1,8
AMM Amman			73,0					2,8	0,6
BAH Bahrain		360,0	10,0					11,4	2,1
BEY Beirut	-2,0	504,0	73,0	-2,0		0,7	-1,3	-19,8	-0,2
DAM Damascus			73,0			-1,1	-1,1	-1,6	-0,3
KWI Kuwait	-1,0	-315,0	10,0	-1,0		-0,2	-1,2	-5,1	1,3
THR Tehran		511,0	10,0			-0,1	-0,1	13,1	2,6
BKK Bangkok		70,0						8,9	1,3
PEK Beijing		260,0				9,5	9,5	3,6	0,3
HKG Hong Kong		365,0				0,2	0,2	4,9	0,7
CGK Jakarta		70,0				-1,6	-1,5	-1,0	-0,3
KIX Osaka		173,0	-49,6			-4,0	-4,0	2,5	0,4
ICN Seoul	-1,0	365,0		-1,0	2,5	0,4	1,9	48,9	0,9
SIN Singapore		-160,0				-0,4	-0,4	11,3	1,6
TPE Taipei		50,0				2,4	2,4	1,1	0,3
NRT Tokyo			-21,1			8,1	8,1	10,9	1,6
DEL Delhi						-0,7	-0,7	6,1	0,9
PVG Shanghai			-7,0		-1,6	6,9	5,3	-43,7	0,5

Tot slot is in de inleiding aangegeven dat dalende feederwaardes een “early warning” kunnen zijn voor afkalving van frequenties en zelfs het voortbestaan van de sleutelbestemming. Het is daarom nodig de ontwikkeling van feederwaardes te blijven volgen. In bijlage 1 is de ontwikkeling van de feederwaardes tussen 2004 en 2005 weergegeven. Met uitzondering van Paramaribo is er geen sprake van een continue daling van feederwaardes. Juist voor Paramaribo zijn de feederwaardes echter minder relevant gezien het hoge percentage herkomst-bestemmingsverkeer op deze route.

2.3 Overwegingen overheidsinterventie

Momenteel zijn er geen overwegingen voor actie richting Air France-KLM (code rood). Alle sleutelbestemmingen werden in beide metingen bediend. De Staatsgaranties worden niet geschonden, zoals blijkt uit Tabel 2.7 en 2.8. De tabellen geven de uitkomst weer van de verschillende stappen van de beslisboom zoals besproken in de rapportage van fase 1 (figuur 1.1).

Voor de februari-meting geldt dat alleen voor Paramaribo de frequenties en feederwaardes zijn gedaald. Deze daling wordt niet gecompenseerd door een stijging van indirecte frequenties via andere SkyTeam-hubs. Het belang van dalende feederwaardes is voor Paramaribo echter minder relevant gezien het hoge percentage OD-verkeer op deze route. Het “voeden” van de Amsterdam-Paramaribo vluchten met transferpassagiers is voor deze route daarom van geringer belang. Tevens geldt dat de daling van de KLM-frequentie gecompenseerd is door een meer dan evenredige stijging van de frequenties van Surinam Airways op de route. Surinam Airways was echter in februari 2005 geen code-share partner van KLM.

Tabel 2.7 Resultaten beslisboom harde garanties februari-meting

	SLEUTELBESTEMMING GEHANDHAAFD?		DIRECT KL >= T-1?	INDIRECT SKYTEAM >= T-1?	FEEDERWAARDE SKYTEAM >= T-1?	CODE (GROEN, GEEL, ORANJE, ROOD)
	FEB 2004	FEB 2005				
ORD Chicago	ja	ja	ja			
IAH Houston	ja	ja	ja			
LAX Los Angeles	ja	ja	ja			
New York (JFK+EWR)	ja	ja	ja			
SFO San Francisco	ja	ja	ja			
YYZ Toronto	ja	ja	ja			
IAD Washington	ja	ja	ja			
DTW Detroit	ja	ja	ja			
MEX Mexico	ja	ja	ja			
AUA Aruba	ja	ja	ja			
BON Bonaire	ja	ja	ja			
CUR Curacao	ja	ja	ja			
PBM Paramaribo	ja	ja	nee	nee	nee	Code oranje
SXM Saint Maarten	ja	ja	ja			
CAI Cairo	ja	ja	ja			
CPT Cape Town	ja	ja	ja			
JNB Johannesburg	ja	ja	ja			
NBO Nairobi	ja	ja	ja			
ACC Accra	ja	ja	ja			
DAR Dar es Salaam	ja	ja	ja			
LOS Lagos	ja	ja	ja			
DXB Dubai	ja	ja	ja			
TLV Tel Aviv	ja	ja	ja			
AUH Abu Dhabi	ja	ja	ja			
ALA Almaty	ja	ja	ja			
AMM Amman	ja	ja	ja			
BAH Bahrain	ja	ja	ja			
BEY Beyrut	ja	ja	ja			
DAM Damascus	ja	ja	ja			
KWI Kuwait	ja	ja	ja			
THR Tehran	ja	ja	ja			
BKK Bangkok	ja	ja	ja			
PEK Beijing	ja	ja	ja			
HKG Hong Kong	ja	ja	ja			
CGK Jakarta	ja	ja	ja			
KIX Osaka	ja	ja	ja			
ICN Seoul	ja	ja	ja			
SIN Singapore	ja	ja	ja			
TPE Taipei	ja	ja	ja			
NRT Tokyo	ja	ja	ja			
DEL Delhi	ja	ja	ja			
PVG Shanghai	ja	ja	ja			

Tabel 2.8 Resultaten beslisboom harde garanties september-meting

	SLEUTELBESTEMMING GEHANDHAAFD?		DIRECT KL>=T-1?	INDIRECT SKYTEAM>=T-1?	FEEDERWAARDE SKYTEAM>=T-1?	CODE (GROEN, GEEL, ORANJE, ROOD)
	SEP 2004	SEP 2005				
ORD Chicago	ja	ja	ja			
IAH Houston	ja	ja	ja			
LAX Los Angeles	ja	ja	ja			
New York (JFK+EWR)	ja	ja	ja			
SFO San Francisco	ja	ja	ja			
YYZ Toronto	ja	ja	ja			
IAD Washington	ja	ja	ja			
DTW Detroit	ja	ja	ja			
MEX Mexico	ja	ja	ja			
AUA Aruba	ja	ja	nee	nee	ja	Code oranje
BON Bonaire	ja	ja	ja			
CUR Curacao	ja	ja	ja			
PBM Paramaribo	ja	ja	ja			
SXM Saint Maarten	ja	ja	ja			
CAI Cairo	ja	ja	ja			
CPT Cape Town	ja	ja	ja			
JNB Johannesburg	ja	ja	ja			
NBO Nairobi	ja	ja	ja			
ACC Accra	ja	ja	ja			
DAR Dar es Salaam	ja	ja	ja			
LOS Lagos	ja	ja	ja			
DXB Dubai	ja	ja	ja			
TLV Tel Aviv	ja	ja	ja			
AUH Abu Dhabi	ja	ja	ja			
ALA Almaty	ja	ja	ja			
AMM Amman	ja	ja	ja			
BAH Bahrain	ja	ja	ja			
BEY Beyrut	ja	ja	nee	ja ⁸	nee	Code oranje
DAM Damascus	ja	ja	ja			
KWI Kuwait	ja	ja	nee	nee	ja	Code oranje
THR Tehran	ja	ja	ja			
BKK Bangkok	ja	ja	ja			
PEK Beijing	ja	ja	ja			
HKG Hong Kong	ja	ja	ja			
CGK Jakarta	ja	ja	ja			
KIX Osaka	ja	ja	ja			
ICN Seoul	ja	ja	nee	ja	ja	Code geel

⁸ Toename indirecte connectiviteit was echter kleiner dan de daling van de directe connectiviteit

SIN Singapore	ja	ja	ja			
TPE Taipei	ja	ja	ja			
NRT Tokyo	ja	ja	ja			
DEL Delhi	ja	ja	ja			
PVG Shanghai	ja	ja	ja			

Met betrekking tot de september-meting wordt voor drie luchthavens een code oranje en voor één luchthaven een code geel afgegeven. Voor Aruba, Kuwait en Beirut wordt code oranje afgegeven. Voor deze sleutelbestemmingen geldt dat de directe frequentie van KLM iets is afgenomen en niet wordt gecompenseerd door andere indicatoren van netwerkqualiteit (indirecte frequentie, feederwaarde).

Voor Seoul wordt de code geel afgegeven. Hier is de directe frequentie van KLM weliswaar gedaald maar de directe frequentie van KLM en partners tezamen is gestegen, net als de indirecte frequentie via overige SkyTeam hubs. Er kan dan ook niet worden gesproken van een achteruitgang in netwerkqualiteit voor deze sleutelbestemming.

De ontwikkeling van feederwaardes is mogelijk een “early warning” voor frequentieontwikkeling op de sleutelbestemming. Met uitzondering van de herkomstbestemmingsroute Amsterdam-Paramaribo vertonen de feederwaardes geen dalende trend.

3 Monitor zachte garanties “passage”

3.1 Inleiding

In deze paragraaf worden de resultaten van de monitor zachte garanties “passage” besproken. In de volgende paragraaf komt de evenwichtige hubontwikkeling voor vracht aan bod. Centraal in de monitor voor passage is het begrip hubconnectiviteit. Onder de hubconnectiviteit wordt het aantal connectiemogelijkheden via de hub verstaan, gewogen voor de kwaliteit van die connectie in termen van overstaptijd en omvliegtijd. Voor de verdere uitwerking en interpretatie van het begrip hubconnectiviteit wordt verwezen naar de rapportage van fase 1 van deze studie.

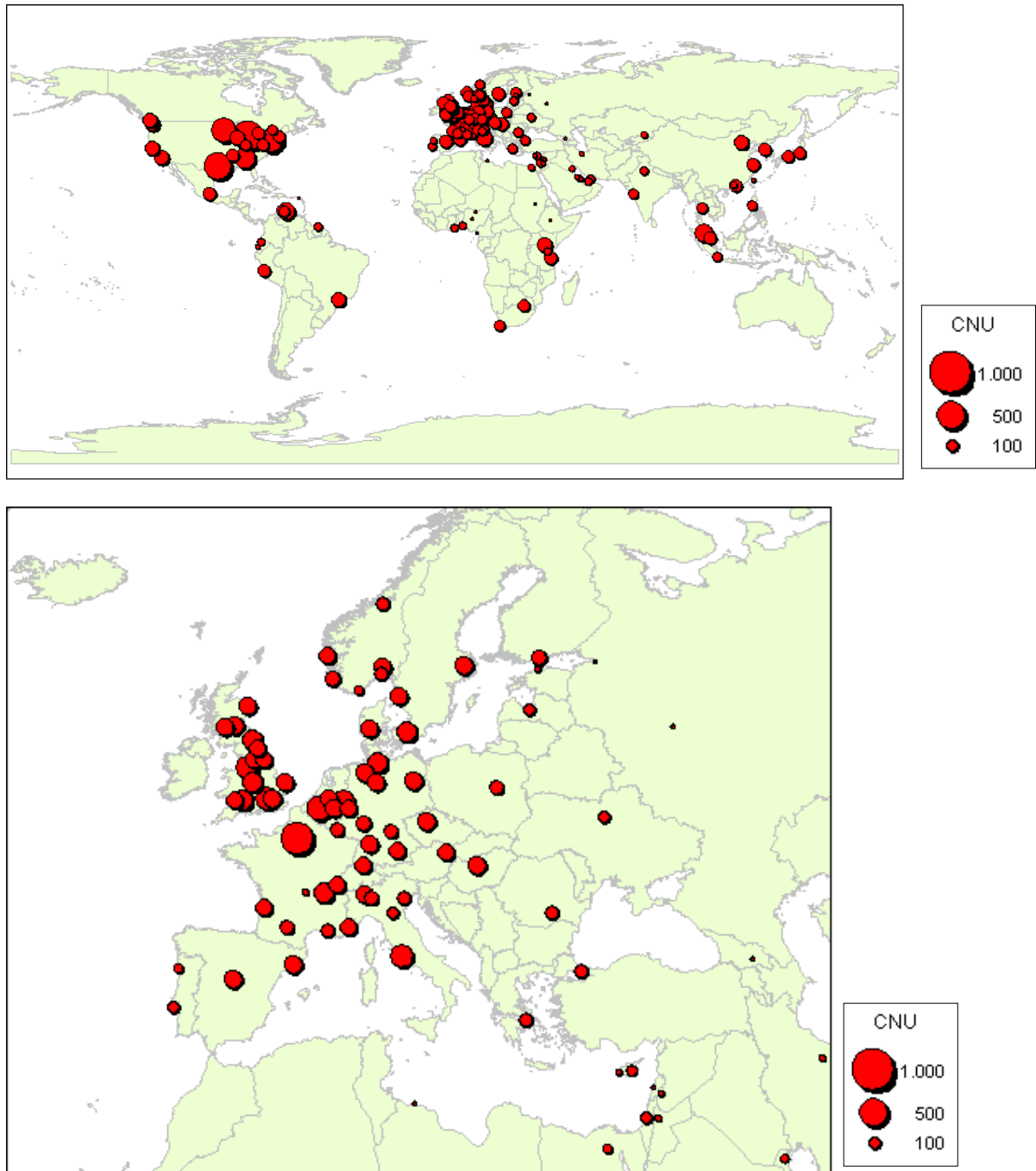
De derde week van februari en de derde week van september 2005 worden afgezet tegen dezelfde week van respectievelijk februari en september 2004. Omdat de vluchtschema's op Parijs en Amsterdam voor een deel seizoensgebonden zijn wordt geen vergelijking gemaakt tussen de seizoenen.

3.2 Netwerkkwaliteit evenwichtige hubontwikkeling

3.2.1 De situatie in 2005

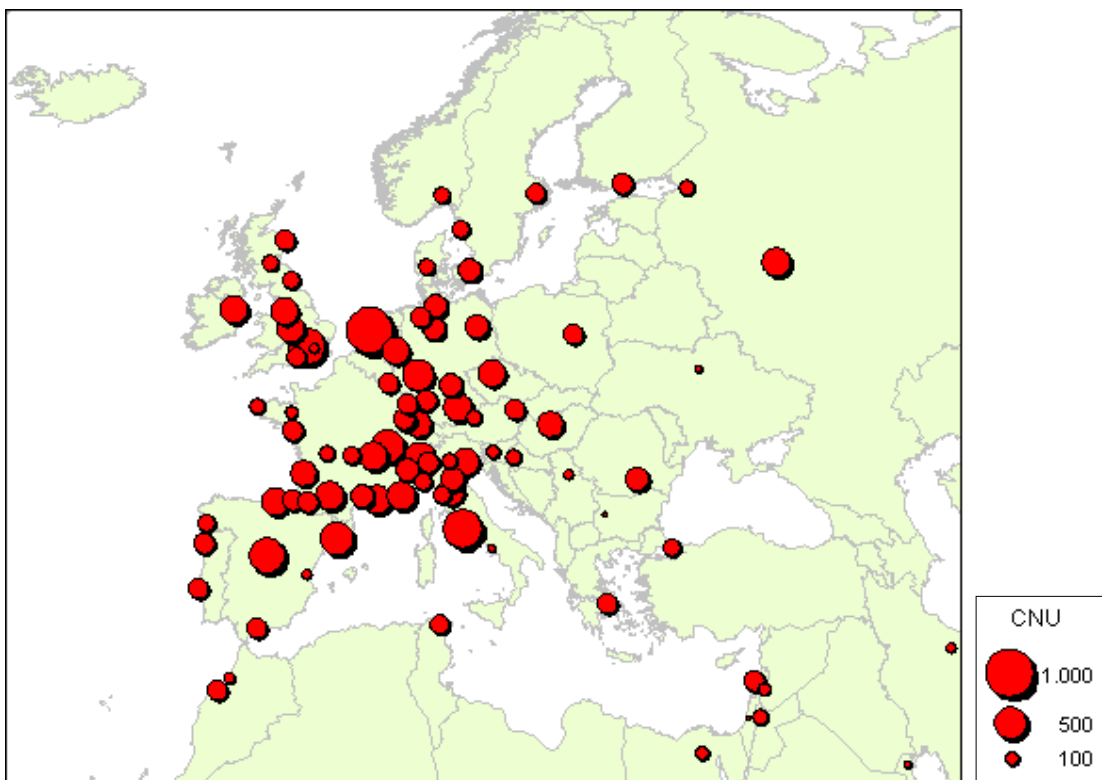
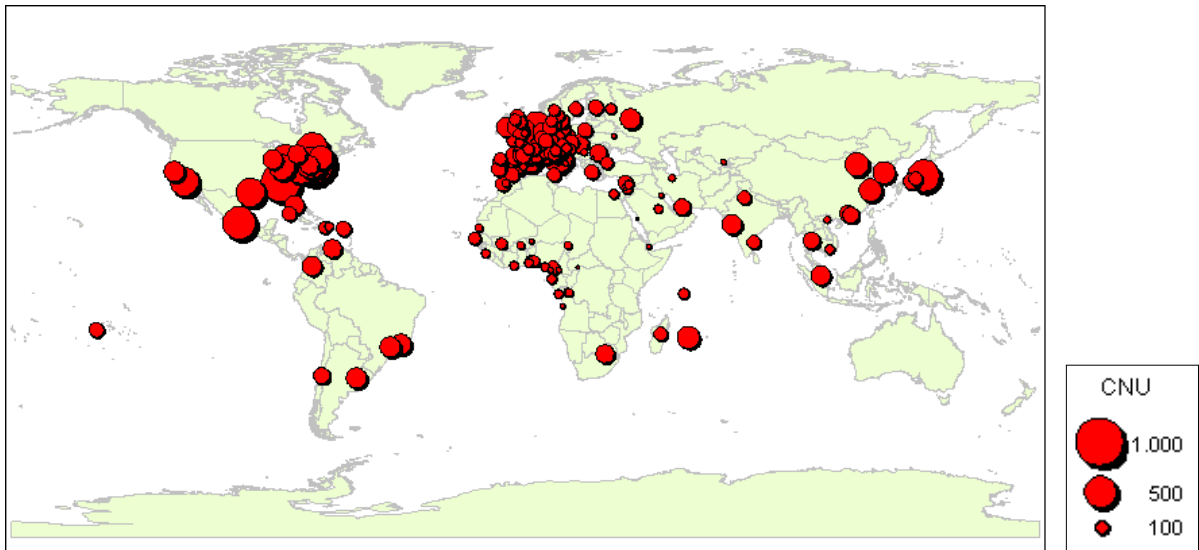
Tabel 3.1a en 3.1b vatten de indicatoren van de evenwichtige hubontwikkeling samen. De tabellen laten zien dat zowel Parijs CDG als Amsterdam fungeren als euro-ica hubs binnen de SkyTeam alliantie. In zowel februari 2005 als september 2005 lag het percentage hubconnecties tussen Europese bestemmingen tussen de vier en zeven procent van de totale hubconnectiviteit van iedere individuele hub. Voor Amsterdam lag dit percentage iets hoger dan voor Parijs in beide seizoenen. Tussen februari 2004 en 2005 groeide het aandeel euro-hubbing voor Schiphol met 0,1% en daalde voor Parijs CDG met 0,1 procent. Tussen september 2004 en 2005 was dit respectievelijk een afname van 0,6 procent voor Schiphol en een stabiel percentage voor Parijs CDG. Voor beide metingen was aldus geen sprake van een versterkte euro-hubbing op Schiphol.

Figuur 3.1a Hub-connectiviteit (CNU) per vertrekluchthaven via Schiphol, 3^e week van september 2005, wereld (boven) en Europa (onder)⁹



⁹ Het aantal CNU's geeft aan hoeveel connectiviteits-eenheden per vertrekluchthaven beschikbaar zijn via Schiphol (3.1a) of Parijs Charles de Gaulle (3.1b) naar de rest van de wereld

Figuur 3.1b Hub-connectiviteit (CNU) per vertrekluchthaven via Parijs CDG, 3^e week van september 2005, wereld (boven) en Europa (onder)



Met betrekking tot de euro-ica verbindingen werd in februari en september 2005 het grootste deel van dit type connecties voor beide hubs gevormd door connecties tussen Europa en Noord-Amerika. Schiphol was hierbij sterker gericht op Noordwest-Europa

terwijl Parijs Charles de Gaulle een accent had op Zuid-Europa. Verder had Schiphol in relatieve termen een licht accent op het Midden-Oosten en Parijs CDG op Afrika en Latijns Amerika. Tussen februari 2004 en 2005 bleef dit beeld stabiel. Onderstaande figuren geven deze geografische specialisatie van het hub-verkeer weer voor Schiphol en Parijs CDG in september 2005.

In absolute zin overtrof Parijs Amsterdam in totale hubconnectiviteit met een factor 1,75 in februari 2005 en een factor 1,68 in september 2005. In 2004 was dit nog 1,95 (februari) en 1,75 (september). Schiphol en Parijs zijn wat betreft hub positie tussen 2004 en 2005 naar elkaar toegegroeid. De dominantere positie van Parijs met betrekking tot hub connectiviteit gold voor alle geografische markten (Bijlage 2 en Bijlage 3). Slechts op sommige markten vanuit Noordwest-Europa bood Schiphol een grotere hubconnectiviteit dan Charles de Gaulle, vooral richting het Midden-Oosten, Azië en Noord-Amerika.

Tabel 3.1a Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling Schiphol en Parijs CDG, 3^e week februari 2004 en 2005

	SCHIPHOL		PARIJS CDG		% VERANDERING '04-'05	
	FEB-04	FEB-05	FEB-04	FEB-05	AMS	CDG
DIRECToverall	2090	2133	3214	3123	2,0	-2,8
DIRECTeuro	1648	1654	2587	2484	0,3	-4,0
DIRECTica	442	479	627	640	8,3	2,0
Hubconnectiviteit totaal	20168	22378	39431	39119	11,0	-0,8
Hubconnectiviteit euro-euro	1115	1264	1925	1846	13,3	-4,1
Hubconnectiviteit euro-ica	17994	19794	35256	34694	10,0	-1,6
Hubconnectiviteit ica-ica	1058	1320	2250	2579	24,7	14,7
%euro-euro	5,5	5,6	4,9	4,8		
%euro-ica	89,2	88,5	89,4	89,7		
%ica-ica	5,2	5,9	5,7	5,5		
Feederw. overall	9,6	10,5	12,3	12,5		
Feederw. euro-euro	0,7	0,8	0,7	0,7		
Feederw. euro-ica	20,5	21,7	25,9	25,6		
Feederw. ica-ica	2,4	2,8	3,6	4,0		
AANDEEL (%) SCHIPHOL IN TOTALE HUB CONNECTIVITEIT SCHIPHOL EN PARIJS						
Aandeel hubconnectiviteit totaal	33,8	36,4				
Aandeel hubconnectiviteit euro-euro	36,7	40,6				
Aandeel hubconnectiviteit euro-ica	33,8	36,3				

Ook de feederwaarde was op Parijs CDG groter dan op Schiphol voor zowel februari als september 2005. Dit ging voornamelijk op voor de connecties tussen Europese en intercontinentale bestemmingen (Tabel 3.1a&b). Terwijl via Schiphol de SkyTeam- en codeshare-partners op elke intercontinentale connectie 22 Europese connecties

genereerden in februari 2005, was dit via Charles de Gaulle 26 connecties. Uit bijlage 2 en 3 blijkt dat Parijs naar alle regio's, behalve Afrika, hogere feederwaardes genereerde. Vooral op de routes naar Latijns-Amerika naar Noord-Amerika was de hubconnectiviteit in absolute zin alsmede het aantal aansluiting per connectie veel groter op Parijs dan op Amsterdam.

De feederwaarde voor Europese connecties lag in beide maanden veel lager dan voor intercontinentale connecties. Hier ontlepen de hubs elkaar niet veel. De korte reisafstanden binnen Europa leidden tot een lage kwaliteit van intra-Europese hubverbindingen met een gemiddelde kwaliteitsindex van 0,17 per connectie (ten opzichte van 0,36 voor euro-ica connecties). Deze lage kwaliteitsindex vertaalde zich in lage feederwaardes.

Tabel 3.1b Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling Schiphol en Parijs CDG, 3^e week september 2004 en 2005

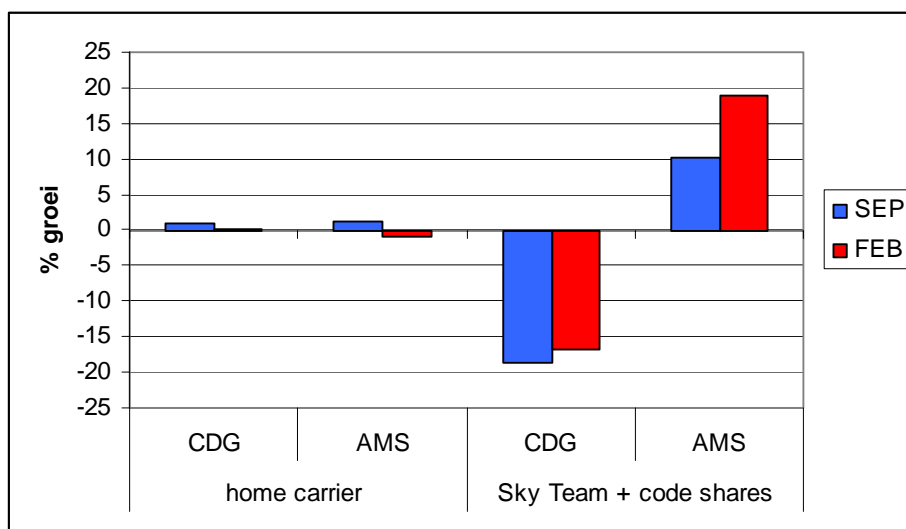
	SCHIPHOL		PARIJS CDG		% VERANDERING '04-'05	
	SEP-04	SEP-05	SEP-04	SEP-05	AMS	CDG
DIRECToverall	2326	2385	3276	3188	2,6	-2,7
DIRECTeuro	1844	1869	2575	2469	1,3	-4,1
DIRECTica	482	517	701	719	7,2	2,5
Hubconnectiviteit totaal	24945	27290	43412	45694	9,4	5,3
Hubconnectiviteit euro-euro	1610	1614	1861	1949	0,3	4,7
Hubconnectiviteit euro-ica	22025	24125	38715	40351	9,5	4,2
Hubconnectiviteit ica-ica	1310	1551	2836	3394	18,3	19,6
%euro-euro	6,5	5,9	4,3	4,3		
%euro-ica	88,3	88,4	89,2	88,3		
%ica-ica	5,3	5,7	6,5	7,4		
Feederw. overall	10,7	11,4	13,3	14,3		
Feederw. euro-euro	0,9	0,9	0,7	0,8		
Feederw. euro-ica	22,8	23,6	26,0	26,8		
Feederw. ica-ica	2,7	3,0	4,0	4,7		
AANDEEL (%) SCHIPHOL IN TOTALE HUB CONNECTIVITEIT SCHIPHOL EN PARIJS						
Aandeel hubconnectiviteit totaal	36,5	37,4				
Aandeel hubconnectiviteit euro-euro	46,4	45,3				
Aandeel hubconnectiviteit euro-ica	36,3	37,4				

3.2.2 Hub-ontwikkeling februari 2004-2005

Met betrekking tot de februari-meting deed zich op Schiphol een sterkere groei in directe frequentie (KLM en partners) voor dan op Parijs (tabel 3.1a). Sterker nog, het totaal aantal directe vluchten daalde op Parijs CDG tussen februari 2004 en 2005 met bijna 3%. Voor beide hubs gold wel dat in deze periode het aantal intercontinentale vluchten steeg, zij het op Schiphol sterker dan Parijs. De daling in directe connectiviteit kwam op Parijs Charles de

Gaule voornamelijk voor rekening van de Sky Team-partners van Air France en overige, non-Sky Team code-share partners. Op Amsterdam kwam de groei van de directe connectiviteit vooral voor rekening van de Sky Team-partners van KLM en overige, non-Sky Team code-share partners. De totale operatie van de thuismaatschappijen Air France en KLM bleef tussen 2004 en 2005 vrijwel gelijk (figuur 3.2).

Figuur 3.2 Percentuele groei in directe connectiviteit (CNU) vanaf Amsterdam en Parijs CDG, 2004-2005 (SkyTeam: SkyTeam-maatschappijen exclusief thuismaatschappij van de betreffende luchthaven)



De groei in directe vluchten vertaalde zich op Schiphol in een krachtige groei van de hubconnectiviteit. Het totaal aantal CNU's groeide in de februari-meting met 11%. De daling van directe frequenties op Parijs CDG vertaalde zich daarentegen in een daling van de hubconnectiviteit van bijna 1%. Deze daling had zowel betrekking op de euro-euro als de euro-ica connecties.

3.2.2.1 Schiphol

De groei van frequenties en bestemmingen op Frankrijk, Azië en Noord-Amerika was in het geval van Schiphol grotendeels verantwoordelijk voor de groei van de hubconnectiviteit euro-euro en euro-ica. KLM nam de route Amsterdam-Marseille over van Air France en verhoogde de frequentie van één- naar twee-dagelijks. Air France opende in dezelfde periode de route Amsterdam-Bordeaux (19 keer per week).

Richting Azië vonden frequentieverhogingen plaats op Almaty, Bangkok, Manilla, Narita, Peking en Sjanghai Pudong. Northwest verhoogde op basis van vijfde vrijheidsrechten de

frequentie op Mumbai van één naar tweemaal per dag. Code-share partner China Southern opende een dienst tussen Amsterdam en Guangzhou.

Eveneens naar bestemmingen in Noord-Amerika vonden frequentieverhogingen plaats en werden nieuwe routes geopend. KLM startte de route Amsterdam-Atlanta. Samen met de bediening van Atlanta door Delta kwam de totale frequentie Amsterdam-Atlanta in februari 2005 uit op twee maal per dag. Delta opende bovendien in dezelfde periode de verbinding naar haar secundaire hub Cincinnati. Verhogingen van frequenties vonden onder meer plaats op Houston, New York JFK, Minneapolis en San Fransisco. Casablanca en Caracas werden opgeheven en voortaan alleen nog via Parijs bediend.

Met de name de hubconnectiviteit tussen Frankrijk/Noordwest-Europa enerzijds en Azië/Noord-Amerika en het Midden-Oosten anderzijds groeide sterk. De groei in hubconnectiviteit is deels te verklaren als gevolg van meer routes en meer vluchten naar deze regio's. Daarnaast speelt ook de betere aansluiting van Europese vluchten op die naar het Midden-Oosten en Noord-Amerika een rol bij de verklaring van deze groei. We zien deze verbeterde aansluitingen terug in de stijging van de feederwaardes op het Midden-Oosten en Noord-Amerika.

3.2.2.2 Parijs Charles de Gaulle

De daling van directe frequenties op Parijs CDG had in Europa vooral te maken met de sterkte daling van het aantal vluchten en bestemmingen op Noordwest-Europa en in mindere mate Afrika. Zo daalde de frequenties op Arlanda (van vier naar drie keer per dag), werd de route naar Bristol opgeheven (in 2004 drie keer per dag vanaf Parijs, in 2005 alleen nog via Amsterdam) en daalden de frequenties op onder meer München, Londen Heathrow, Hamburg, Glasgow en Warschau. Op Afrika werd de code-share overeenkomst met partner Air Austral beëindigd voor de bediening van Saint-Denis de la Reunion (nog wel bediening vanaf Orly door Air France). De frequenties op Abidjan en Port Hacourt werden verlaagd.

Voor de hubconnectiviteit tussen Noordwest-Europa enerzijds en Noord-Amerika, Afrika en Latijns-Amerika anderzijds verslechterde als gevolg van de afname in directe frequenties. Op de markt tussen Noord-Amerika/Afrika en Europa is de daling in hubconnectiviteit tevens terug te voeren op een daling van de feederwaardes. Met andere woorden, in 2005 genereerde een vlucht op Noord-Amerika of Afrika minder Europese connecties dan in 2004. Tegelijkertijd heeft zich op Parijs een aanmerkelijke groei van de hubconnectiviteit tussen Europa enerzijds en het Midden-Oosten/ Azië anderzijds voorgedaan. Deze stijging is voor een dele terug te voeren op de groei van het aantal directe vluchten richting het Midden-Oosten en Azië. Anderzijds is deze stijging terug te voeren op de betere inpassing

van de vluchten in het blokkensysteem van Air France op Parijs, wat zich vertaalt in hogere feederwaardes.

Gegeven de beschreven dynamiek is het weinig verrassend dat Schiphol in de februari-meting haar relatieve positie als hub ten opzichte van Parijs verbeterd heeft. Het aandeel Schiphol in de totale hubconnectiviteit gegenereerd op Parijs en Amsterdam tezamen steeg van 34% in 2004 tot meer dan 36% in 2005. Deze stijging had zowel betrekking op het euro-euro als het euro-ica verkeer.

3.2.3 Hub-ontwikkeling september 2004-2005

Ook voor de september-maand groeide de totale directe connectiviteit op Schiphol (+2,6%) terwijl de directe connectiviteit op Parijs juist daalde (-2,7%) (tabel 3.1b). Net als in februari komt de dynamiek in de totale directe connectiviteit op beide luchthavens voornamelijk voor rekening van de partners van Air France en KLM. De totale directe operatie van de thuismaatschappijen bleef vrijwel gelijk (figuur 3.1).

3.2.3.1 Schiphol

Toename van frequenties op Schiphol was voornamelijk het gevolg van groei op Noord-Amerika, en Azië. Op het Noord-Amerika netwerk vonden frequentieverhogingen plaats naar onder meer Atlanta, Detroit, Houston, New York, en Minneapolis. Op Azië vond frequentiegroei plaats op onder meer Almaty, Guangzhou, Seoul, Kuala Lumpur en Manilla. Het Europese netwerk was in deze periode relatief stabiel. Alleen de frequenties op het Midden-Oosten namen af als gevolg van de eerder vermelde frequentie-dalingen op Beirut en Kuwait (paragraaf 2).

De groei in directe connectiviteit ging op Schiphol gepaard met een groei in de hubconnectiviteit van negen procent. Dit gold voor alle in deze studie onderscheidde regio's. De hubconnectiviteitsgroei was vooral groot op de markt tussen Europa enerzijds en Noord-Amerika, Latijns-Amerika en Azië anderzijds. Hub-connectiviteit tussen Europa en het Midden-Oosten daalde licht.

3.2.3.2 Parijs Charles de Gaulle

In tegenstelling tot Schiphol werd Parijs geconfronteerd met een daling van de totale directe connectiviteit. De daling had vooral betrekking op het Noordwest-Europese en Latijns-Amerikaanse netwerk. Op een aantal Noordwest-Europese bestemmingen zien we dalingen in vluchtfrequentie van één frequentie per dag (Stockholm Arlanda, Frankfurt, Hamburg, Londen Heathrow, Nüremberg en Berlijn Tegel). Bovendien staakte Alitalia de dienst Parijs

CDG-Bologna terwijl Air France haar frequentie op deze route verlaagde. De code-share met Maersk op Kopenhagen werd beëindigd en Air France verlaagde haar frequentie van vijf naar vier maar per dag. KLM staakte de dienst Rotterdam-Parijs per januari 2005. Op Latijns-Amerika werd de code-share tussen Air France en TAM beëindigd op de route Sao Paulo-Parijs CDG. Frequentieverlagingen vonden plaats op Havana en Punta Cana. Tevens werden de routes op Jakarta en Manilla gestaakt en alleen nog met een overstap in Amsterdam bediend. Bovendien zien we een tendens om de routes naar de Franse overzeese gebiedsdelen alleen nog vanaf Orly te bedienen. Zo werden de diensten op Fort de France en Point-a-Pitre vanaf Charles de Gaulle opgeheven en alleen nog vanaf Orly bediend.

Tegelijkertijd werden vooral naar Oost-Europa nieuwe routes geopend of frequenties verhoogd (Moskou, Salzburg, Ljubljana, Bucharest, Istanbul). Tevens werden frequenties toegevoegd in het Midden-Oosten (Teheran, Dubai), Azië (Peking, Nagoya, Narita, Bombai), Noord-Amerika (Washington, New York JFK, Cincinnati) en Afrika (Antananarivo, Noackchott, Kinshasa, Mauritius en Cotonou).

In tegenstelling tot de februari-meting vertaalde de daling van totale directe connectiviteit zich niet in een daling van de hubconnectiviteit. De hubconnectiviteit groeide tussen september 2004-2005 met vijf procent. Hoe is dit te verklaren? De daling van directe connectiviteit manifesteerde zich voornamelijk in het Noordwest-Europese netwerk. Met uitzondering van Latijns-Amerika zijn de intercontinentale frequenties gegroeid (tabel 3.2). De groei van de directe, intercontinentale connectiviteit (+2,5%) heeft gezorgd voor een stijging van de ica-ica (+20%) en euro-ica connecties (+4,2%). Verbeterde aansluitingen tussen Europese vluchten onderling en groei in frequenties naar met name Oost-Europa resulteerden in een verdere groei van de euro-euro hubconnectiviteit van 4,7 procent. Gestegen feederwaardes van euro-ica connecties droegen tevens bij aan een verbeterde hubconnectiviteit. Met andere woorden, als gevolg van de betere inpassing van intercontinentale en Europese vluchten in het blokkensysteem van Air France en partners op Charles de Gaulle, groeide de euro-ica hubconnectiviteit.

Als gevolg van de snellere groei in hubconnectiviteit nam ook voor de september-meting het aandeel van Schiphol in de totale hubconnectiviteit van Parijs en Schiphol toe van 36,5% naar 37,4%. Deze stijging had betrekking op het aandeel euro-ica connectiviteit en ica-ica connectiviteit. Het aandeel van Schiphol in de euro-euro connectiviteit daalde licht.

Tabel 3.2 Groei (%) tussen 2004 en 2005 voor directe connectiviteit en hubconnectiviteit (per herkomstregio) voor Schiphol en Parijs CDG

	DIRECTE CONNECTIVITEIT		HUBCONNECTIVITEIT	
	AMS	CDG	AMS	CDG
FEBRUARI				
Frankrijk	12	-1	20	2
NW Europa	-2	-7	15	-3
ZO Europa	1	-3	10	2
Noord Amerika	11	-1	12	-5
Latijns Amerika	-1	-2	-3	-6
Midden Oosten	1	12	-2	43
Azië	25	10	12	4
Afrika	-6	-2	2	-2
SEPTEMBER				
Frankrijk	0	-2	6	8
NW Europa	2	-9	10	2
ZO Europa	1	-1	10	8
Noord Amerika	10	6	12	11
Latijns Amerika	11	-11	12	-7
Midden Oosten	-5	10	9	24
Azië	8	2	5	2
Afrika	6	2	2	2

Samenvattend kan gesteld worden dat de relatieve positieve van Schiphol ten opzichte van Charles de Gaulle in termen van hubconnectiviteit is verbeterd, zowel als het gaat om euro-ica als euro-euro connecties. Vooralnog zijn er geen expliciete aanwijzingen van grootschalige geografische specialisatie van van beide hubs, buiten de historische, geografische specialisatie die beide hubs reeds hadden bij aanvang van de fusie. Tabel 3.2 vat de groei in directe en hubconnectiviteit naar regio nog eens samen.

3.3 Overwegingen overheidsinterventie

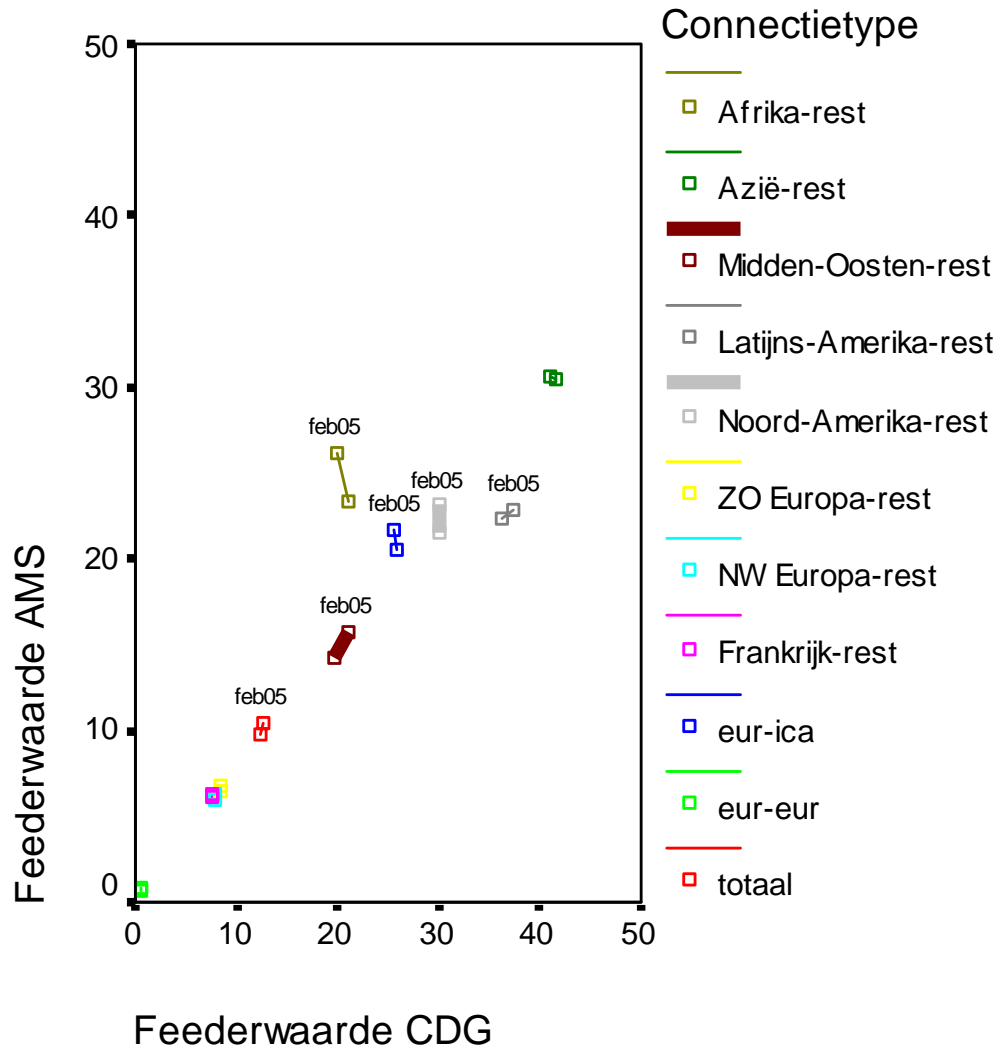
Met betrekking tot de zachte garanties “passage” kan uitsluitend een code groen of een code oranje worden afgegeven. Immers, de zachte garanties zijn zodanig geformuleerd om eenduidig aan te geven wanneer de overheid om grond van de Staatsgaranties actie zou moeten overwegen richting Air France-KLM (zie ook fase 1 van deze studie). Een code oranje doelt dan ook op een situatie waarin de intercontinentale of Europese hub-operatie van Schiphol ten opzichte van Parijs CDG zichtbaar afkalft. Is er aanleiding om een code oranje af te geven voor de zachte garanties?

Zoals uit voorgaande analyse is gebleken, is er geen aanleiding om een code oranje voor de zachte garanties af te geven. Schiphol heeft zowel voor de februari- als de september-meting een sterke groei in hubconnectiviteit doorgemaakt. Zowel met betrekking tot euro-euro connecties als euro-ica connecties heeft Schiphol tussen 2004 en 2005 een groeiend aandeel in de hubconnectiviteit via beide hubs laten zien. Eerder kan de conclusie worden getrokken dat Parijs in de groei van de hubconnectiviteit enigszins achter is gebleven bij Schiphol in de analyse-periode.

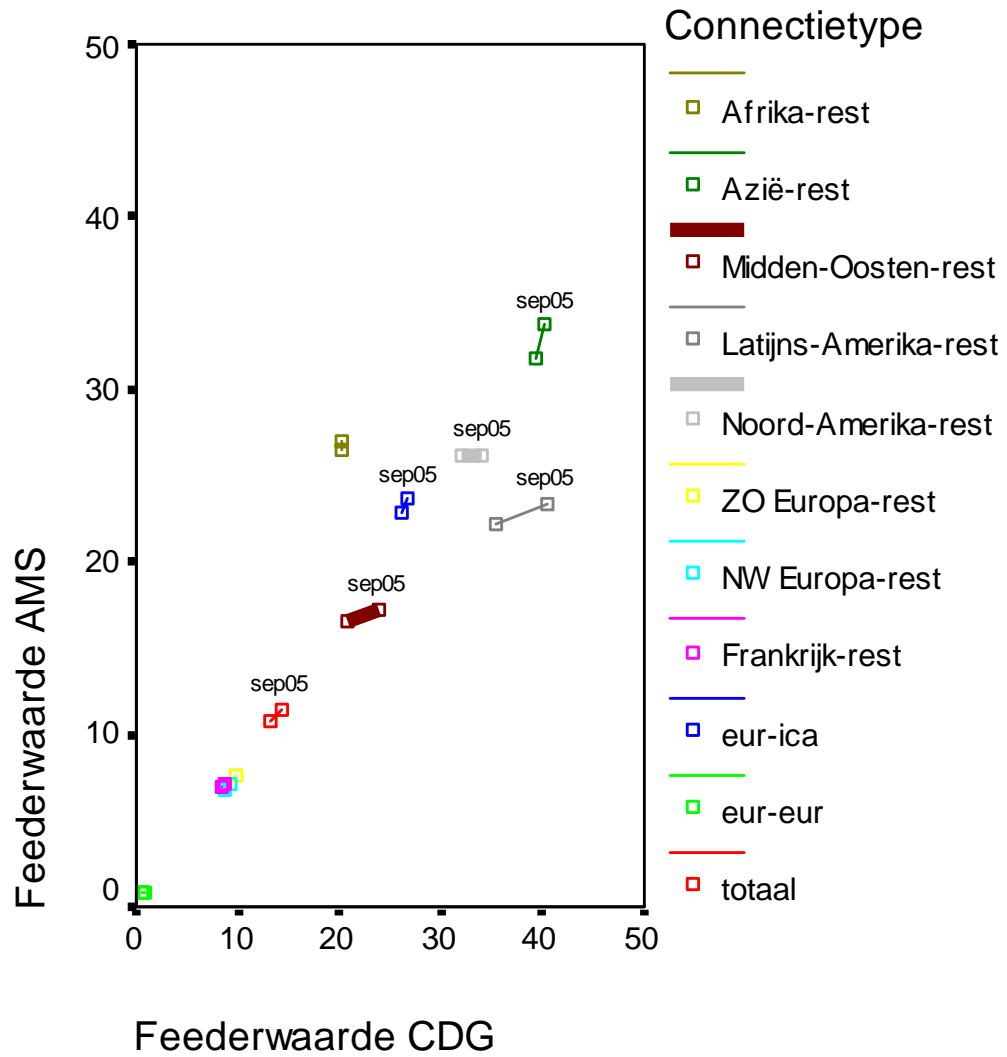
Ook de ontwikkeling van de feederwaardes is geen aanleiding om een code oranje te overwegen. De feederwaardes zijn een mogelijke “early warning” indicator voor een afkalvende hub-positie (zie fase 1 van deze studie voor verdere toelichting). Figuren 3.3 en 3.4 laten zien dat voor beide metingen (februari en september) de feederwaardes van Amsterdam zijn verbeterd. Voor de september-maand zien we tevens een duidelijke verbetering van de feederwaardes op Parijs CDG.

Samenvattend kan gesteld worden dat noch met betrekking tot de hub-ontwikkeling, noch met betrekking tot de feederwaardes er aanleiding is om een code oranje af te geven. Voor de eerste meting 2004-2005 wordt voor beide maanden (september en februari) daarom een groen signaal afgegeven. Er is geen aanleiding voor DGTL om actie richting Air France-KLM te overwegen.

Figuur 3.3 Ontwikkeling feederwaarde AMS versus CDG in 3^o week februari 2004 en 2005 naar connectietype



Figuur 3.4 Ontwikkeling feederwaarde AMS versus CDG in 3^e week september 2004 en 2005 naar connectietype



4 Monitor zachte garanties “vracht”

4.1 Inleiding

Naast het passagenetwerk maakt ook het vrachtnetwerk deel uit van de “zachte” garanties. In deze paragraaf wordt de ontwikkeling van de vrachtfrequenties en capaciteit besproken. We beperken ons tot de full-freighter en combi-operaties, daar belly-vracht over het algemeen gelijke tred houdt met de passagierscapaciteit. Indien de evenwichtige hubontwikkeling passage zou verslechteren, betekent dit automatisch een verslechtering van de positie van Schiphol op het gebied van belly-vracht. Aan het einde van paragraaf wordt een groen dan wel een oranje signaal afgegeven met betrekking tot zachte garanties “vracht”

Voordat de resultaten met betrekking tot de zachte garanties “vracht” worden gepresenteerd, dient eerst opgemerkt te worden dat in fase 1 (nul-meting) een lacune in de vrachtdata voor Parijs CDG werd geconstateerd. Op basis van deze conclusies werd aangekondigd dat de meting van vrachtonwikkeling voor Parijs CDG pas voor de één-meting (2005) van start zou gaan.

Inmiddels zijn voor Parijs CDG vanaf januari 2005 betrouwbare tijdreeksen aanwezig en kunnen de eerste resultaten voor Parijs CDG gepresenteerd worden. Een vergelijking op jaarbasis is nog niet mogelijk. Deze kan pas van start gaan in de volgende fase. Daarom kan een groen of oranje signaal pas in een volgende meting worden afgegeven. Daarnaast is ook de analyse voor vrachtonwikkeling op Amsterdam opgeschoond. Deze opschoning verklaart de verschillen tussen de hier gepresenteerde data voor 2004 en de data voor 2004 uit fase 1 van deze studie.

4.2 Netwerkkwaliteit evenwichtige hubontwikkeling

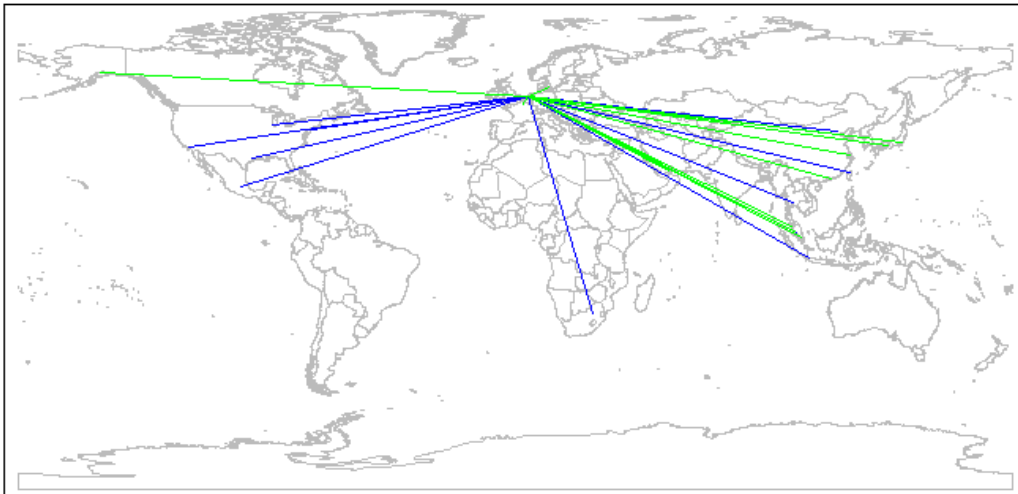
4.2.1 Netwerk in 2005

Tabel 4.1 t/m 4.3 geven de ontwikkeling van het vrachtaanbod weer in februari en september 2005 alsmede de percentuele verandering tussen de september- en februari maanden van 2004 en 2005 (alleen Schiphol). Eerst wordt het vrachtnetwerk in 2005 beschreven. Vervolgens gaan we voor Schiphol in op de veranderingen tussen 2004 en 2005.

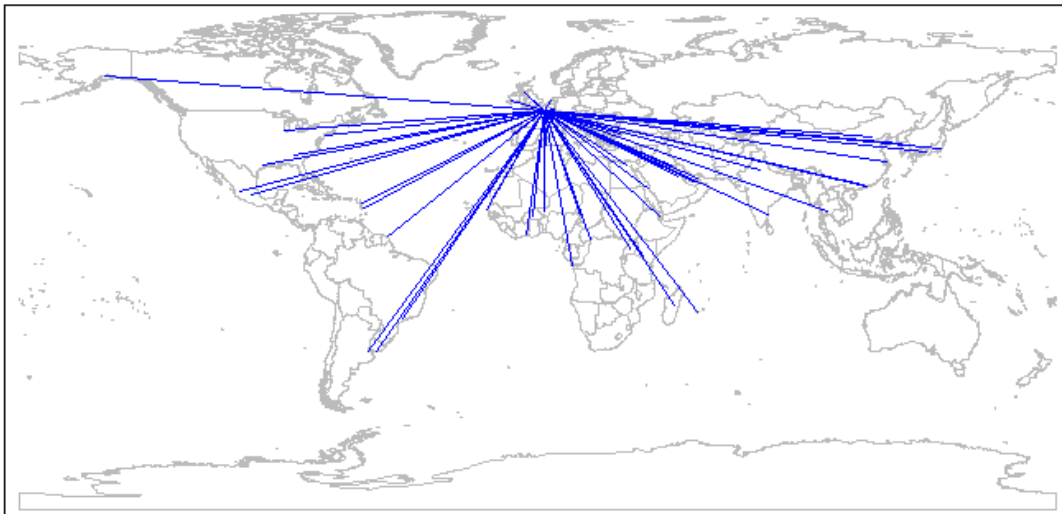
Het grootste deel van het vrachtnetwerk in termen van frequenties en tonnage (KLM en SkyTeam-partners) bestond in februari en september 2005 uit combi-capaciteit. In februari bedroeg de combi-capaciteit in termen van frequenties ongeveer 85% van het totaal aantal

frequenties (combi en full-freighter) en 83% van het tonnage. Op Parijs CDG bestond in 2005 het gehele SkyTeam-vrachtnetwerk uit full-freighter operaties.

Figuur 4.1 Full-freighter (groen) en combi-bestemmingen (blauw) van KLM en SkyTeam-partners vanaf Schiphol (non-stop en multi-stop), 3^e week september 2005



Figuur 4.2 Full-freighter -bestemmingen van Air France en SkyTeam-partners vanaf Parijs CDG (non-stop en multi-stop), 3^e week september 2005



Opvallend is het feit dat de vrachtoperatie op Amsterdam iets groter is in termen van het aantal operaties en tonnage dan op Parijs CDG, terwijl het aantal bestemmingen kleiner is. Dit is het gevolg van het grote aantal combi-operaties van KLM. Wanneer alleen de full-freighter operaties worden vergeleken is de operatie op Parijs veel groter.

Full-freighter operaties op Schiphol richten zich vrijwel uitsluitend op Azië en het Midden-Oosten (Hong Kong, Dubai, Seoul, Kuala Lumpur, Sjanghai, Singapore en Osaka). Met combi-operaties is KLM sterk aanwezig in Noord-Amerika en Azië (figuur 4.1). Ook op Parijs CDG ligt de nadruk in full-freighter operaties op bestemmingen in Azië. Daarnaast is echter op Parijs een omvangrijk netwerk aanwezig op Afrika, Noord-Amerika en Latijns-Amerika (figuur 4.2).

Tabel 4.1 Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo, 3^e week februari 2005 (inclusief multi-stop routes)

	TOTAAL CARGO-CAPACITEIT			FULL FREIGHTER			COMBI		
	FFREQUENTIE PER WEEK (MULTI-STOP)	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING
SCHIPHOL									
Totaal	122	9464	78	18	1618	92	104	7846	75
Frankrijk	1	46	93	1	46	93			
NW Europa	1	92	92	1	92	92			
ZO Europa									
Noord-Amerika	26	1932	76	1	46	93	25	1886	75
Latijns-Amerika	7	528	75				7	528	75
Midden-Oosten	3	231	92	3	231	92			
Azië	80	6256	78	13	1202	92	67	5054	75
Afrika	5	377	75				5	377	75
PARIJS CDG									
Totaal	113	9380	83	113	9380	83			
Frankrijk									
NW Europa	8	247	33	8	247	33			
ZO Europa	6	340	57	6	340	57			
Noord-Amerika	17	1525	92	17	1525	92			
Latijns-Amerika	11	971	93	11	971	93			
Midden-Oosten	13	1120	90	13	1120	90			
Azië	39	3485	91	39	3485	91			
Arika	21	1691	81	21	1691	81			

Tabel 4.2 Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo, 3^e week september 2005 (inclusief multi-stop routes)

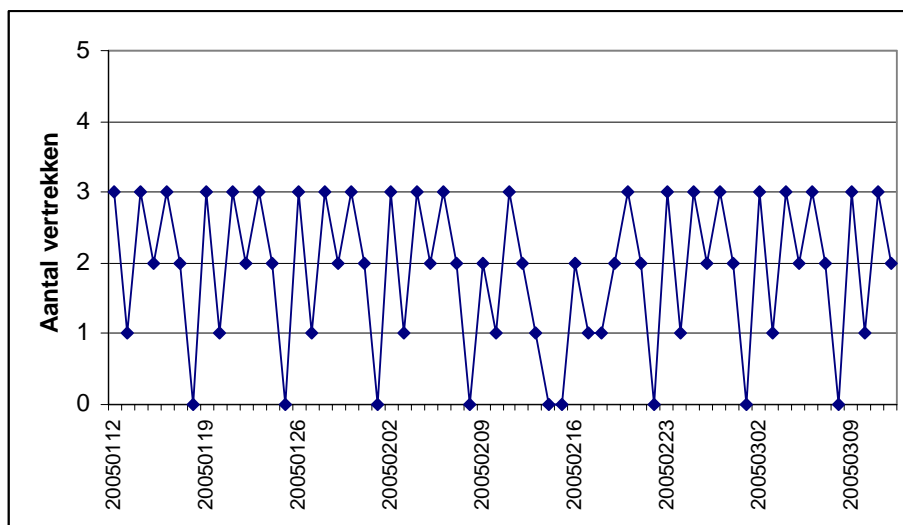
	TOTAAL CARGO			FULL FREIGHTER			COMBI		
	FFREQUENTIE PER WEEK (MULTI-STOP)	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING
SCHIPHOL									
Totaal	123	9738	79	27	2496	92	96	7242	75
Frankrijk	1	46	93	1	46	93			
NW Europa	1	92	92	1	92	92			
ZO Europa									
Noord-Amerika	26	1932	76	1	46	93	25	1886	75
Latijns-Amerika	7	528	75				7	528	75
Midden-Oosten	4	370	92	4	370	92			
Azië	82	6543	80	21	1941	92	61	4602	75
Afrika	3	227	76				3	227	76
PARIJS CDG									
Totaal	111	9208	83	111	9208	83			
Frankrijk									
NW Europa	8	248	33	8	248	33			
ZO Europa	7	370	57	7	370	57			
Noord-Amerika	17	1524	92	17	1524	92			
Latijns-Amerika	12	1111	93	12	1111	93			
Midden-Oosten	11	953	91	11	953	91			
Azië	35	3151	91	35	3151	91			
Afrika	24	1852	79	24	1852	79			

4.2.2 Dynamiek 2004-2005, Schiphol

Tussen februari 2004 en februari 2005 is het aantal vracht operaties en totaal tonnage op Schiphol met twaalf vluchten afgenomen, wat neerkomt op een daling van tien procent in het totale tonnage (tabel 4.3). De afname komt bijna geheel voor rekening van het full-freighter segment. Wanneer we echter kijken naar de operaties van de full-freighters van KLM (747-400ER Freighter) gedurende een langere periode (12 januari-12 maart 2005), dan blijkt dat de daling een uitzondering te zijn geweest in de langere tijdreeks (figuur 4.3). Aan de daling in full-freighter frequenties moet daarom in de beoordeling van de zachte garanties “vracht” niet te veel waarde worden gehecht. Zonder deze verstoring is de full-freighter operatie ongeveer gelijk gebleven aan die in 2004.

Op Azië heeft vond een kleine toename plaats in combi-frequentie en tonnage, zowel met betrekking tot multi-stop frequenties (tabel 4.3) als non-stop frequenties (bijlage 15).

Figuur 4.3 Aantal vertrekkende vluchten (KLM 747-400 ER Freighter) per dag vanaf Schiphol, 12 januari (20050112) t/m 12 maart 2005 (20050312) (alleen non-stop vluchten)



Net als in februari heeft tussen september 2004 en september 2005 eveneens een frequentiedaling (9 retourvluchten, -7%) en tonnagedaling (-5%) plaatsgevonden (tabel 4.4). Deze daling was echter niet het gevolg van een tijdelijke onregelmatigheid in de dienstregeling.

Op Azië, het Midden-Oosten en Afrika daalden de vluchtfrequentie en tonnage. Dit is niet het gevolg geweest van een krimp in het netwerk in termen van aantallen vertrekkende en aankomsten op Amsterdam. Deze zijn nagenoeg gelijk gebleven (zie bijlage 14 en bijlage 16). Oorzaak ligt in het opheffen of verminderen van tussenstops op multi-leg routes. Met andere woorden, het aantal combi-vertrekken en aankomsten vanaf Schiphol is gelijk gebleven tussen september 2004 en 2005. Het gemiddelde aantal legs per vertrekkende en aankomende vlucht op Amsterdam is echter gedaald, waardoor ook de totale combi-frequentie is en het tonnage kleiner is geworden. Op bijvoorbeeld de multi-leg route Amsterdam-Kuala Lumpur-Jakarta wordt immers zowel het beschikbare tonnage op Amsterdam-Kuala Lumpur als Amsterdam-Jakarta geteld. Bij een kleiner aantal legs per route, daalt ook het tonnage.

Tabel 4.3 Dynamiek indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo, 3^e week februari- 2004-2005 (inclusief multi-stop routes)

	TOTAAL CARGO			FULL FREIGHTER			COMBI		
	TOTAAL FREQUENTIE CARGO (ABS.) (MULTI-STOP)	TOTAAL TONNAGE PER WEEK (%)	TOTAAL GEM. TONNAGE/WEEK (%)	FREQUENTIE PER WEEK (ABS.)	TONNAGE PER WEEK (%)	GEM. TONNAGE PER WEEK (%)	FREQUENTIE PER WEEK (ABS.)	TONNAGE PER WEEK (%)	GEM. TONNAGE PER WEEK (%)
SCHIPHOL									
Totaal	-12	-10	-1	-10	-35		-2	-2	0
Frankrijk	1			1					
NW Europa									
ZO Europa									
Noord-Amerika	-2	-5	1	1			-2	-7	
Latijns-Amerika	-5	-42					-5	-42	
Midden-Oosten	-4	-61		-4	-61				
Azië	-3	-4	-1	-7	-33		4	6	
Afrika	1	25					1	25	

Tabel 4.4 Dynamiek indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo, 3^e week september 2004-2005 (inclusief multi-stop routes)

	TOTAAL CARGO			FULL FREIGHTER			COMBI		
	TOTAAL FREQUENTIE CARGO (ABS.) (MULTI-STOP)	TOTAAL TONNAGE PER WEEK (%)	TOTAAL GEM. TONNAGE/WEEK (%)	FREQUENTIE PER WEEK (ABS.)	TONNAGE PER WEEK (%)	GEM. TONNAGE PER WEEK (%)	FREQUENTIE PER WEEK (ABS.)	TONNAGE PER WEEK (%)	GEM. TONNAGE PER WEEK (%)
SCHIPHOL									
Totaal	-9	-5	2	-1	4	6	-8	-8	
Frankrijk	1			1					
NW Europa		41	41		41	41			
ZO Europa									
Noord-Amerika	1	2		1	2				
Latijns-Amerika									
Midden-Oosten	-1	-20		-1	-20				
Azië	-6	-5	2	-1	3	6	-5	-8	
Afrika	-3	-50					-3	-50	

4.3 Overwegingen overheidsinterventie

Tussen september 2004 en september 2005 heeft een frequentie- en tonnagedaling plaats gevonden van KLM en SkyTeam-partners op Schiphol. Voor de februari-maand zien we eveneens een daling, maar deze is (deels) het gevolg van een verstoring in het vluchtschema. De daling in september vond plaats in het combi-segment als gevolg van daling van het aantal tussenstops op multi-stop routes. Het aantal combi-vertrekken en –aankomsten op Schiphol daalde niet. Het full-service segment bleef in termen van frequenties gelijk aan 2004 en groeide in tonnage.

Daar de ontwikkeling op Schiphol niet afgezet kan worden tegen die op Parijs (vanwege onbetrouwbare 2004 data voor Parijs CDG) kan pas in een volgende meting een groen of oranje signaal worden afgegeven.

5 Conclusies

Concluderend kan gesteld worden dat er momenteel geen aanleiding is voor DGTL om actie richting Air France-KLM te overwegen, noch met betrekking tot harde garanties, noch met betrekking tot de zachte garanties.

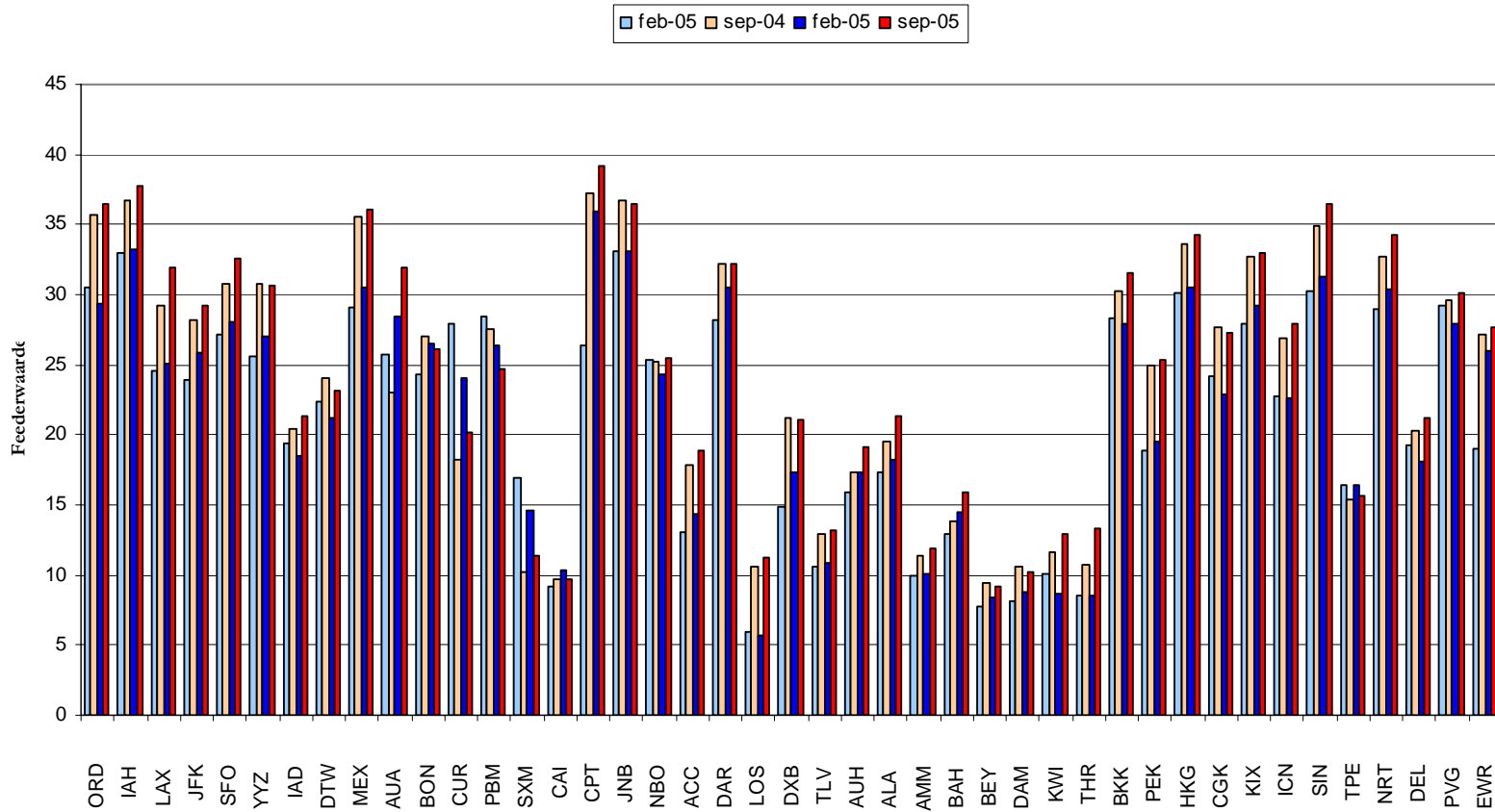
De sleutelbestemmingen werden zowel in 2004 als 2005 bediend. Voor enkele bestemmingen is een code oranje afgegeven: een daling in vluchtfrequentie werd hier niet gecompenseerd door andere indicatoren van netwerkqualiteit. Deze bestemmingen (Paramaribo, Aruba, Kuweit en Beirut) vragen in de volgende meting om extra alertheid.

De hub-operatie op Schiphol, onderdeel van zachte garanties “passage”, ontwikkelde zich ten opzichte van Parijs Charles de Gaulle tussen 2004 en 2005 gunstig. De positie van Schiphol ten opzichte van Parijs verbeterde.

De vracht-operatie op Schiphol, onderdeel van de zachte garanties “vracht”, bleef tussen 2004 en 2005 op peil. Er kan echter nog geen groen of oranje signaal worden afgegeven voor de zachte garanties “vracht” als gevolg van onbetrouwbare data in 2004. Pas in de volgende fase zal een signaal worden afgegeven.

Bijlagen

Bijlage 1 Ontwikkeling feederwaardes sleutelbestemmingen, 3^e week februari 2004-september 2005



Bijlage 2 Directe connectiviteit, hubconnectiviteit en feederwaarde, 3^e week februari 2005

Hubconnectiviteit											Feederwaarde								
Schiphol	Direct	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika
Totaal	2132	22378	1288	6070	3319	4160	1296	872	3510	1863	10,5	6,3	6,3	6,8	23,1	22,9	15,7	30,4	26,1
France	206	1355		87	39	427	130	84	430	159			0,1	0,1	2,4	2,3	1,5	3,7	2,2
NW Europa	963	7157	87	100	423	2193	768	515	2029	1042		0,4	0,1	0,9	12,2	13,6	9,2	17,6	14,6
ZO Europa	485	3132	32	418	78	1164	350	64	765	263		0,2	0,4	0,2	6,5	6,2	1,2	6,6	3,7
Noord Amerika	180	5383	548	2489	1649		0	136	194	366		2,7	2,6	3,4			2,4	1,7	5,1
Latijns Amerika	57	1626	172	864	407			68	85	30		0,8	0,9	0,8			1,2	0,7	0,4
Midden Oosten	56	432	39	161	52	154	25		0	0		0,2	0,2	0,1	0,9	0,4			
Azië	115	2165	298	1268	514	61	15		5	4		1,4	1,3	1,1	0,3	0,3	0,1		0,1
Afrika	71	1129	112	683	157	161	8		0	8		0,5	0,7	0,3	0,9	0,1		0,1	
Parijs CDG																			
Totaal	3123	39119	3236	7173	9747	5495	2898	1155	5726	3688	12,5	7,5	8,0	8,4	30,0	37,4	21,0	41,5	19,9
France	431	3371	5	106	151	1014	468	136	1065	426		0,0	0,1	0,1	5,5	6,0	2,5	7,7	2,3
NW Europa	893	6775	105	19	525	1643	1048	272	1782	1381		0,2	0,0	0,5	9,0	13,5	4,9	12,9	7,4
ZO Europa	1160	8086	86	423	427	2386	1257	177	2260	1071		0,2	0,5	0,4	13,0	16,2	3,2	16,4	5,8
Noord Amerika	183	8423	1109	2299	3795			424	312	483		2,6	2,6	3,3			7,7	2,3	2,6
Latijns Amerika	78	4009	521	1289	1804			133	138	124		1,2	1,4	1,6			2,4	1,0	0,7
Midden Oosten	55	673	107	199	155	136	51		13	12		0,2	0,2	0,1	0,7	0,7		0,1	0,1
Azië	138	4262	792	1423	1778	88	28		1	0	152	1,8	1,6	1,5	0,5	0,4	0,0	0,0	0,8
Afrika	186	3521	511	1416	1112	228	47		12	157	38	1,2	1,6	1,0	1,2	0,6	0,2	1,1	0,2

Bijlage 3 Directe connectiviteit, hubconnectiviteit en feederwaarde, 3^e week september 2005

Schiphol	Hubconnectiviteit										Feederwaarde									
	Direct	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika	
Totaal	2385	27290	1616	7823	4132	5514	1379	1008	3893	1926	11,4	7,2	7,1	7,6	26,2	23,3	17,3	33,7	26,5	
France	225	1620		108	49	593	150	86	488	145			0,1	0,1	2,8	2,5	1,5	4,2	2,0	
NW Europa	1101	8536	127	140	545	2934	856	578	2285	1071		0,6	0,1	1,0	13,9	14,4	9,9	19,8	14,7	
ZO Europa	543	3626	42	501	102	1461	342	88	847	243		0,2	0,5	0,2	6,9	5,8	1,5	7,3	3,3	
Noord Amerika	211	6953	696	3297	2149		0	177	190	445		3,1	3,0	4,0		0,0	3,0	1,6	6,1	
Latijns Amerika	59	1718	168	960	428			69	75	19		0,7	0,9	0,8			1,2	0,6	0,3	
Midden Oosten	58	657	50	291	67	229	20		0	0		0,2	0,3	0,1	1,1	0,3		0,0	0,0	
Azië	116	2844	416	1704	616	91	5	9		3		1,8	1,5	1,1	0,4	0,1	0,2		0,0	
Afrika	73	1336	118	823	176	206	6	0	8			0,5	0,7	0,3	1,0	0,1	0,0	0,1		
Parijs CDG																				
Totaal	3188	45694	3653	8041	11354	7988	2946	1551	6391	3770	14,3	8,6	9,2	9,7	34,0	40,4	23,8	40,2	20,2	
France	424	3967	6	98	178	1423	482	198	1182	400		0,0	0,1	0,2	6,1	6,6	3,0	7,4	2,1	
NW Europa	878	7732	100	16	517	2390	1051	361	1946	1351		0,2	0,0	0,4	10,2	14,4	5,5	12,2	7,2	
ZO Europa	1168	9502	115	467	452	3423	1257	222	2525	1040		0,3	0,5	0,4	14,6	17,3	3,4	15,9	5,6	
Noord Amerika	235	10833	1346	2792	5002			602	417	674		3,2	3,2	4,3				9,2	2,6	3,6
Latijns Amerika	73	3901	502	1232	1767			148	129	123		1,2	1,4	1,5				2,3	0,8	0,7
Midden Oosten	65	919	144	272	192	226	57		18	10		0,3	0,3	0,2	1,0	0,8		0,1	0,1	
Azië	159	5225	975	1720	2143	190	49	1	0	146		2,3	2,0	1,8	0,8	0,7		0,0	0,0	0,8
Afrika	187	3615	466	1444	1103	336	49	17	174	27		1,1	1,6	0,9	1,4	0,7		0,3	1,1	0,1

Bijlage 4 Verandering in directe connectiviteit, hubconnectiviteit (%) en feederwaardes (absoluut), 3^e week februari 2004-2005

Schiphol	Hubconnectiviteit										Feederwaarde									
	Direct	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	Noord Ameri	Latijns Ame	Midden Ooste	Azië	Afrika	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	Noord Ameri	Latijns Ame	Midden Ooste	Azië	Afrika	
Totaal	2,0	11,0	15,0	3,6	9,0	18,8	1,4	10,8	24,8	5,6	0,9	0,2	0,4	0,5	1,5	0,6	1,4	-0,2	2,8	
France	12,3	19,7		33,1	62,2	15,9	1,0	31,0	30,3	4,5		0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	0,1	0,2	
NW Europa	-2,3	15,1	14,3	18,8	3,6	23,3	1,9	9,5	24,9	1,8		0,0	0,0	0,0	1,2	0,4	0,7	-0,1	1,1	
ZO Europa	1,3	10,0	19,5	11,1	44,6	10,1	1,6	-0,2	17,7	-4,7		0,0	0,1	0,0	-0,1	0,2	0,0	-0,4	0,0	
Noord Amerika	11,0	11,9	11,3	6,4	14,1			7,8	41,3	35,1		0,0	0,2	0,4	0,0	0,0	0,2	0,2	1,5	
Latijns Amerika	-1,4	-3,4	10,4	-6,3	-8,8			17,9	26,4	-9,7		0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	
Midden Oosten	0,9	-2,1	18,5	-19,9	5,4	22,5	-19,3					0,0	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	
Azië	25,4	12,1	23,7	9,4	10,6	47,3	25,7	5,7		-52,9		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	-0,1	
Afrika	-5,6	2,4	18,4	-4,4	3,1	24,9	1,9		58,0			0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Parijs CDG																				
Totaal	-2,8	-0,8	-2,3	-5,9	-2,5	-0,8	1,0	20,3	10,8	-6,9	0,3	-0,1	0,1	0,0	0,0	1,1	1,4	0,4	-1,2	
France	-0,7	1,8	30,0	1,5	2,9	0,9	-4,3	14,3	9,4	-9,1		0,0	0,0	0,0	0,1	-0,2	0,0	0,0	-0,2	
NW Europa	-6,7	-2,7	-4,1	-28,3	-7,5	-6,0	-1,5	22,2	6,6	-11,2		0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,4	-0,4	-0,8	
ZO Europa	-3,0	2,3	-9,3	-4,6	-0,5	-2,0	2,7	49,0	11,0	-4,5		0,0	0,0	0,0	-0,2	0,7	0,8	0,2	-0,2	
Noord Amerika	-0,8	-5,1	-7,7	-7,8	-6,3			13,7	31,5	-6,1		-0,2	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,1	0,4	-0,1	
Latijns Amerika	-1,9	-5,8	-8,9	-11,7	-4,5			16,4	34,4	3,5		-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	
Midden Oosten	12,2	43,3	50,8	21,0	39,5	76,5	68,0		60,2	59,4		0,1	0,1	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	
Azië	9,8	4,4	4,9	0,0	6,6	6,1	43,0	-3,9		15,5		0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	
Afrika	-1,5	-1,6	0,9	-6,4	-1,5	17,6	10,5	3,7	15,0	-14,2		0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	

Bijlage 5 Verandering in directe connectiviteit, hubconnectiviteit (%) en feederwaardes (absoluut), 3^e week september 2004-2005

Schiphol	Hubconnectiviteit										Feederwaarde									
	Direct	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	Noord Ameri	Latijns Amei	Midden Ooste	Azië	Afrika	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	Noord Ameri	Latijns Amei	Midden Ooste	Azië	Afrika	
Totaal	2,6	9,4	4,7	5,9	11,2	13,9	16,8	-0,2	14,0	4,1	0,7	0,3	0,3	0,7	0,8	1,1	0,8	1,9	-0,5	
France	0,3	5,6		-13,1	-8,7	10,1	13,1	-6,8	8,2	2,7		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	
NW Europa	1,9	10,1	-1,9	-5,0	0,2	15,3	18,3	-5,5	14,7	1,2		0,0	0,0	0,0	0,6	0,9	-0,1	1,2	-0,7	
ZO Europa	0,5	9,6	15,8	0,9	30,4	8,9	16,4	13,1	14,8	-1,6		0,0	0,0	0,0	-0,1	0,3	0,2	0,5	-0,3	
Noord Amerika	10,2	12,0	10,0	8,9	16,3			20,7	14,7	14,9		0,3	0,2	0,5	0,0	0,0	0,6	0,1	0,5	
Latijns Amerika	11,3	12,1	6,9	12,7	13,0			-1,7	21,0	38,5		0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	
Midden Oosten	-4,9	8,8	-12,4	3,1	7,1	25,2	4,8					0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Azië	7,5	5,4	1,8	4,8	6,4	40,9	-13,6	-9,1		-7,3		0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Afrika	6,0	2,2	-3,5	-1,3	2,0	22,6	14,7		24,2			0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
Parijs CDG																				
Totaal	-2,7	5,3	1,7	-4,1	9,4	12,5	1,8	26,3	4,3	1,8	1,1	0,3	0,4	0,9	2,0	4,9	3,1	0,8	-0,1	
France	-1,8	7,9	-6,3	-1,4	14,2	11,0	5,4	34,2	4,5	0,7		0,0	0,0	0,0	0,3	1,0	0,5	0,2	0,0	
NW Europa	-8,8	1,9	0,4	-32,5	0,2	8,9	-3,1	28,1	-0,9	-5,0		0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	0,8	-0,4	-0,5	
ZO Europa	-1,2	7,8	22,7	2,5	9,8	12,9	3,1	41,1	4,2	1,7		0,1	0,1	0,0	0,9	2,3	0,8	0,3	0,0	
Noord Amerika	5,9	11,1	0,2	-0,1	16,8			21,8	36,2	27,5		0,1	0,3	0,7	0,0	0,0	0,9	0,7	0,7	
Latijns Amerika	-10,6	-6,9	-8,4	-17,4	-0,7			13,8	4,9	4,0		-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	
Midden Oosten	10,0	24,1	31,3	24,5	28,7	26,1	5,6		-3,0	-11,3		0,1	0,1	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	
Azië	2,3	2,2	5,0	-5,8	6,4	41,3	37,3	71,9		-15,5		0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	-0,2	
Afrika	2,2	2,1	0,5	-2,2	3,0	21,2	11,7	10,6	9,1	-16,3		0,0	0,1	0,0	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	

Bijlage 6 Directe connectiviteit, hubconnectiviteit en feederwaardes, 3^e week februari 2004

Hubconnectiviteit

Feederwaarde

Schiphol	Direct	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika
Totaal	2090	20168	1120	5861	3045	3501	1278	787	2812	1764	9,7	6,1	5,9	6,4	21,6	22,3	14,3	30,6	23,4
France	183	1132		65	24	368	128	64	330	153			0,1	0,0	2,3	2,2	1,2	3,6	2,0
NW Europa	986	6220	76	85	409	1779	754	470	1624	1024		0,4	0,1	0,9	11,0	13,1	8,5	17,7	13,6
ZO Europa	479	2847	27	376	54	1057	344	64	650	275		0,1	0,4	0,1	6,5	6,0	1,2	7,1	3,6
Noord Amerika	162	4812	493	2339	1446			126	137	271		2,7	2,4	3,0			2,3	1,5	3,6
Latijns Amerika	57	1683	156	922	447			58	67	33		0,8	0,9	0,9			1,0	0,7	0,4
Midden Oosten	55	441	33	201	49	126	31					0,2	0,2	0,1	0,8	0,5			
Azië	92	1932	241	1159	465	42	12	5		9		1,3	1,2	1,0	0,3	0,2	0,1		0,1
Afrika	76	1103	95	714	152	129	8	0	5	0		0,5	0,7	0,3	0,8	0,1		0,1	
Parijs CDG																			
Totaal	3214	39431	3313	7626	9992	5541	2869	961	5166	3962	12,3	7,6	8,0	8,4	30,0	36,3	19,6	41,1	21,0
France	434	3310	4	104	147	1005	489	119	974	469		0,0	0,1	0,1	5,4	6,2	2,4	7,7	2,5
NW Europa	958	6964	110	26	568	1748	1064	222	1672	1554		0,3	0,0	0,5	9,5	13,5	4,5	13,3	8,2
ZO Europa	1196	7901	95	443	429	2434	1224	119	2036	1121		0,2	0,5	0,4	13,2	15,5	2,4	16,2	5,9
Noord Amerika	185	8871	1201	2494	4051			373	237	515		2,8	2,6	3,4			7,6	1,9	2,7
Latijns Amerika	79	4258	572	1459	1890			115	103	120		1,3	1,5	1,6			2,3	0,8	0,6
Midden Oosten	49	469	71	164	111	77	30		8	7		0,2	0,2	0,1	0,4	0,4		0,1	0,0
Azië	126	4081	755	1423	1668	83	20	1		132		1,7	1,5	1,4	0,4	0,2	0,0	0,0	0,7
Afrika	189	3577	506	1512	1129	194	42	12	137	45		1,2	1,6	0,9	1,1	0,5	0,2	1,1	0,2

Bijlage 7 Directe connectiviteit, hubconnectiviteit en feederwaardes, 3^e week september 2004

Schiphol	Hubconnectiviteit										Feederwaarde								
	Direct	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika	Totaal	France	NW Europa	ZO Europa	N-Amerika	L-Amerika	Mid. Oosten	Azië	Afrika
Totaal	2326	24945	1543	7389	3716	4841	1180	1009	3416	1851	10,7	6,9	6,8	6,9	25,3	22,2	16,5	31,8	27,0
France	224	1535	.	124	54	539	133	92	451	141			0,1	0,1	2,8	2,5	1,5	4,2	2,1
NW Europa	1080	7753	129	147	544	2546	723	612	1993	1058		0,6	0,1	1,0	13,3	13,6	10,0	18,5	15,4
ZO Europa	540	3309	36	497	78	1341	294	78	738	247		0,2	0,5	0,1	7,0	5,5	1,3	6,9	3,6
Noord Amerika	191	6207	633	3028	1848	.	.	146	166	387		2,8	2,8	3,4		0,0	2,4	1,5	5,7
Latijns Amerika	53	1533	157	852	378	.	.	70	62	14		0,7	0,8	0,7			1,1	0,6	0,2
Midden Oosten	61	604	57	282	63	183	20	.	.	.		0,3	0,3	0,1	1,0	0,4		0,0	0,0
Azië	108	2697	408	1626	579	65	6	10	.	3		1,8	1,5	1,1	0,3	0,1	0,2		0,0
Afrika	69	1308	123	833	172	168	5	0	6	.		0,5	0,8	0,3	0,9	0,1	0,0	0,1	
Parijs CDG																			
Totaal	3276	43412	3592	8385	10380	7101	2895	1228	6126	3705	13,3	8,3	8,7	8,8	32,0	35,5	20,8	39,4	20,3
France	431	3677	6	99	156	1283	457	147	1131	397		0,0	0,1	0,1	5,8	5,6	2,5	7,3	2,2
NW Europa	962	7588	99	23	516	2195	1085	282	1964	1423		0,2	0,0	0,4	9,9	13,3	4,8	12,6	7,8
ZO Europa	1182	8815	94	455	412	3033	1219	158	2423	1022		0,2	0,5	0,3	13,7	15,0	2,7	15,6	5,6
Noord Amerika	222	9747	1343	2793	4281	.	.	495	306	529		3,1	2,9	3,6			8,4	2,0	2,9
Latijns Amerika	82	4192	548	1493	1780	.	.	130	123	118		1,3	1,6	1,5			2,2	0,8	0,6
Midden Oosten	59	740	110	219	149	179	54	.	19	11		0,3	0,2	0,1	0,8	0,7		0,1	0,1
Azië	155	5112	928	1826	2014	135	36	1	0	173		2,2	1,9	1,7	0,6	0,4	0,0	0,0	0,9
Afrika	183	3540	463	1477	1071	277	44	15	160	32		1,1	1,5	0,9	1,2	0,5	0,3	1,0	0,2

Bijlage 8 Overzicht SkyTeam-partners 2004-2005

FEBRUARI 2004	SEPTEMBER 2004	FEBRUARI 2005	SEPTEMBER 2005
Aeromexico	Aeromexico	Aeromexico	Aeromexico
Alitalia	Alitalia	Alitalia	Alitalia
Air France	Air France	Air France	Air France
Continental	Continental	Continental	Continental
Delta	Delta	Delta	Delta
KLM	KLM	KLM	KLM
Northwest	Northwest	Northwest	Northwest
Czech	Czech	Czech	Czech
Korean	Korean	Korean	Korean

Bijlage 9 Route –specifieke, uitvoerende, non-SkyTeam codeshare partners van SkyTeam-maatschappijen op Schiphol en Parijs CDG, februari 2005

HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER
AMS	LCA	CY	BLL	AMS	DM	CDG	HEL	AY	HEL	CDG	AY
AMS	PFO	CY	BOD	AMS	YS	CDG	CAN	CZ	CAN	CDG	CZ
AMS	CAN	CZ	BUD	AMS	MA	CDG	BLL	DM	BLL	CDG	DM
AMS	PEK	CZ	CAN	AMS	CZ	CDG	SEZ	HM	SEZ	CDG	HM
AMS	BLL	DM	CFE	AMS	YS	CDG	NGO	JL	KIX	CDG	JL
AMS	NBO	KQ	KBP	AMS	PS	CDG	NRT	JL	NGO	CDG	JL
AMS	BUD	MA	KUL	AMS	MH	CDG	KIX	JL	NRT	CDG	JL
AMS	KUL	MH	LCA	AMS	CY	CDG	LUX	LG	LUX	CDG	LG
AMS	KBP	PS	LUX	AMS	WA	CDG	BUD	MA	BUD	CDG	MA
AMS	LUX	WA	LYS	AMS	YS	CDG	BEY	ME	BEY	CDG	ME
AMS	MST	XT	MST	AMS	XT	CDG	MRU	MK	MRU	CDG	MK
AMS	BOD	YS	NBO	AMS	KQ	CDG	PVG	MU	PVG	CDG	MU
AMS	CFE	YS	PEK	AMS	CZ	CDG	VIE	OS	VIE	CDG	OS
AMS	LYS	YS	PFO	AMS	CY	CDG	ZAG	OU	ZAG	CDG	OU
						CDG	TLL	OV	TLL	CDG	OV
						CDG	OTP	RO	OTP	CDG	RO
						CDG	SVO	SU	SVO	CDG	SU
						CDG	PPT	TN	PPT	CDG	TN
						CDG	HAN	VN	HAN	CDG	VN
						CDG	SGN	VN	SGN	CDG	VN
						CDG	LIN	XM	LIN	CDG	XM
						CDG	SZG	Z2	SZG	CDG	Z2

Bijlage 10 Route –specifieke, uitvoerende, non-SkyTeam codeshare partners van SkyTeam-maatschappijen op Schiphol en Parijs CDG, september 2005

HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER
AMS	LCA	CY	LCA	AMS	CY	HEL	CDG	AY	CDG	HEL	AY
AMS	PFO	CY	PFO	AMS	CY	CAN	CDG	CZ	CDG	CAN	CZ
AMS	CAN	CZ	CAN	AMS	CZ	BLL	CDG	DM	CDG	BLL	DM
AMS	PEK	CZ	PEK	AMS	CZ	SEZ	CDG	HM	CDG	SEZ	HM
AMS	BLL	DM	BLL	AMS	DM	NGO	CDG	JL	CDG	NGO	JL
AMS	NBO	KQ	NBO	AMS	KQ	NRT	CDG	JL	CDG	NRT	JL
AMS	BUD	MA	BUD	AMS	MA	LUX	CDG	LG	CDG	LUX	LG
AMS	KUL	MH	KUL	AMS	MH	BUD	CDG	MA	CDG	BUD	MA
AMS	OPO	NI	OPO	AMS	NI	BEY	CDG	ME	CDG	BEY	ME
AMS	KBP	PS	KBP	AMS	PS	MRU	CDG	MK	CDG	MRU	MK
AMS	LUX	WA	LUX	AMS	WA	PVG	CDG	MU	CDG	PVG	MU
AMS	CFE	YS	CFE	AMS	YS	ZAG	CDG	OU	CDG	ZAG	OU
AMS	LYS	YS	LYS	AMS	YS	OTP	CDG	RO	CDG	OTP	RO
						SVO	CDG	SU	CDG	SVO	SU
						PPT	CDG	TN	CDG	PPT	TN
						LIN	CDG	XM	CDG	LIN	XM
						SZG	CDG	Z2	CDG	SZG	Z2

Bijlage 11 Route –specifieke, uitvoerende, non-SkyTeam codeshare partners van SkyTeam-maatschappijen op Schiphol en Parijs CDG, februari 2004

HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER
AMS	LCA	CY	LCA	AMS	CY	CDG	HEL	AY	HEL	CDG	AY
AMS	LCA	CY	LCA	AMS	CY	CDG	BLL	DM	BLL	CDG	DM
AMS	PFO	CY	PFO	AMS	CY	CDG	LIN	G7	LIN	CDG	G7
AMS	PEK	CZ	PEK	AMS	CZ	CDG	SEZ	HM	SEZ	CDG	HM
AMS	NBO	KQ	NBO	AMS	KQ	CDG	KIX	JL	GRU	CDG	JJ
AMS	BUD	MA	BUD	AMS	MA	CDG	NRT	JL	KIX	CDG	JL
AMS	KUL	MH	KUL	AMS	MH	CDG	LJU	JP	NRT	CDG	JL
AMS	KBP	PS	KBP	AMS	PS	CDG	LUX	LG	LJU	CDG	JP
AMS	MST	XT	MST	AMS	XT	CDG	KRK	LO	LUX	CDG	LG
AMS	CDG	YS				CDG	WAW	LO	KRK	CDG	LO
						CDG	BUD	MA	WAW	CDG	LO
						CDG	BEY	ME	BUD	CDG	MA
						CDG	MRU	MK	BEY	CDG	ME
						CDG	PVG	MU	MRU	CDG	MK
						CDG	VIE	OS	PVG	CDG	MU
						CDG	ZAG	OU	VIE	CDG	OS
						CDG	TLL	OV	ZAG	CDG	OU
						CDG	OTP	RO	TLL	CDG	OV
						CDG	SVO	SU	OTP	CDG	RO
						CDG	PPT	TN	SVO	CDG	SU
						CDG	RUN	UU	PPT	CDG	TN
									RUN	CDG	UU
									AMS	CDG	YS

Bijlage 12 Route –specifieke, uitvoerende, non-SkyTeam codeshare partners van SkyTeam-maatschappijen op Schiphol en Parijs CDG, september 2004

HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER	HERKOMST	BESTEMMING	PARTNER
AMS	LCA	CY	LCA	AMS	CY	CDG	HEL	AY	HEL	CDG	AY
AMS	PFO	CY	PFO	AMS	CY	CDG	CAN	CZ	CAN	CDG	CZ
AMS	CAN	CZ	CAN	AMS	CZ	CDG	BLL	DM	BLL	CDG	DM
AMS	PEK	CZ	PEK	AMS	CZ	CDG	SEZ	HM	SEZ	CDG	HM
AMS	PVG	CZ	PVG	AMS	CZ	CDG	NRT	JL	GRU	CDG	JJ
AMS	BLL	DM	BLL	AMS	DM	CDG	KIX	JL	KIX	CDG	JL
AMS	NBO	KQ	NBO	AMS	KQ	CDG	LJU	JP	NRT	CDG	JL
AMS	BUD	MA	BUD	AMS	MA	CDG	LUX	LG	LJU	CDG	JP
AMS	KUL	MH	KUL	AMS	MH	CDG	BUD	MA	LUX	CDG	LG
AMS	KBP	PS	KBP	AMS	PS	CDG	BEY	ME	BUD	CDG	MA
						CDG	MRU	MK	BEY	CDG	ME
						CDG	PVG	MU	MRU	CDG	MK
						CDG	VIE	OS	PVG	CDG	MU
						CDG	ZAG	OU	VIE	CDG	OS
						CDG	TLL	OV	ZAG	CDG	OU
						CDG	OTP	RO	TLL	CDG	OV
						CDG	SVO	SU	OTP	CDG	RO
						CDG	PPT	TN	SVO	CDG	SU
						CDG	RUN	UU	PPT	CDG	TN
						CDG	HAN	VN	RUN	CDG	UU
						CDG	SGN	VN	HAN	CDG	VN
						CDG	LIN	XM	SGN	CDG	VN
									LIN	CDG	XM

Bijlage 13 Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo (alleen non-stop vluchten), 3^e week februari 2005

	TOTAAL CARGO-CAPACITEIT			FULL FREIGHTER			COMBI		
	FFREQUENTIE PER WEEK (NON-STOP)	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING
SCHIPHOL									
Totaal	102	7852	77	12	1064	93	90	6788	75
Frankrijk	1	47	93	1	47	93			
NW Europa	1	93	93	1	93	93			
ZO Europa									
Noord-Amerika	26	1933	76	1	47	93	25	1886	75
Latijns-Amerika	7	528	75				7	528	75
Midden-Oosten	3	231	92	3	231	92			
Azië	60	4645	77	7	648	93	53	3997	75
Afrika	5	377	75				5	377	75
PARIJS CDG									
Totaal	73	5927	81	73	5927	81			
Frankrijk									
NW Europa	8	248	33	8	248	33			
ZO Europa	6	341	57	6	341	57			
Noord-Amerika	14	1247	92	14	1247	92			
Latijns-Amerika	3	278	93	3	278	93			
Midden-Oosten	10	861	91	10	861	91			
Azië	22	2014	92	22	2014	92			
Arika	12	939	82	12	939	82			

Bijlage 14 Samenvatting indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo (alleen non-stop vluchten), 3^e week september 2005

	TOTAAL CARGO-CAPACITEIT			FULL FREIGHTER			COMBI		
	FFREQUENTIE PER WEEK (NON-STOP)	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING	FFREQUENTIE PER WEEK	TOT. TONNAGE (000)	TOT. GEM. TONNAGE (000)/ BEWEGING
SCHIPHOL									
Totaal	104	8137	79	20	1802	92	84	6335	75
Frankrijk	1	47	93	1	47	93			
NW Europa	1	93	93	1	93	93			
ZO Europa									
Noord-Amerika	26	1933	76	1	47	93	25	1886	75
Latijns-Amerika	7	528	75				7	528	75
Midden-Oosten	4	370	92	4	370	92			
Azië	63	4942	79	14	1247	92	49	3695	75
Afrika	3	226	75				3	226	75
PARIJS CDG									
Totaal	76	6157	82	76	6157	82			
Frankrijk									
NW Europa	8	248	33	8	248	33			
ZO Europa	7	370	57	7	370	57			
Noord-Amerika	14	1247	92	14	1247	92			
Latijns-Amerika	4	371	93	4	371	93			
Midden-Oosten	8	722	90	8	722	90			
Azië	25	2291	92	25	2291	92			
Arika	11	910	83	11	910	83			

Bijlage 15 Samenvatting dynamiek indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo (alleen non-stop vluchten), 3^e week februari 2005

	TOTAAL CARGO-CAPACITEIT			FULL FREIGHTER			COMBI		
	FFREQUENTIE PER WEEK (NON-STOP) (ABS)	TOT. TONNAGE (000) (%)	TOT. GEM. TONNAGE (000) / BEWEGING (%)	FFREQUENTIE PER WEEK (ABS)	TOT. TONNAGE (000) (%)	TOT. GEM. TONNAGE (000) / BEWEGING (%)	FFREQUENTIE PER WEEK (ABS)	TOT. TONNAGE (000) (%)	TOT. GEM. TONNAGE (000) / BEWEGING (%)
SCHIPHOL									
Totaal	-3	-4	-1	-4	-26		1	1	
Frankrijk	1			1					
NW Europa									
ZO Europa									
Noord-Amerika	-2	-5	1	1			-2	-7	
Latijns-Amerika	-5	-42					-5	-42	
Midden-Oosten	-4	-62		-4	-62				
Azië	6	10	-1	-1	-12		7	15	
Afrika	1	25					1	25	

**Bijlage 16 Samenvatting dynamiek indicatoren evenwichtige hubontwikkeling cargo
(alleen non-stop vluchten), 3^e september 2005**

	TOTAAL CARGO-CAPACITEIT			FULL FREIGHTER			COMBI		
	FFREQUENTIE PER WEEK (NON-STOP) (ABS)	TOT. TONNAGE (000) (%)	TOT. GEM. TONNAGE (000) / BEWEGING (%)	FFREQUENTIE PER WEEK (ABS)	TOT. TONNAGE (000) (%)	TOT. GEM. TONNAGE (000) / BEWEGING (%)	FFREQUENTIE PER WEEK (ABS)	TOT. TONNAGE (000) (%)	TOT. GEM. TONNAGE (000) / BEWEGING (%)
SCHIPHOL									
Totaal		2	2	2	21	8	-2	-2	
Frankrijk	1			1					
NW Europa		42	42		42	42			
ZO Europa									
Noord-Amerika	1	3	1	1					
Latijns-Amerika									
Midden-Oosten	-1	-20		-1	-20				
Azië	3	8	3	2	29	10	1	2	
Afrika	-3	-50					-3	-50	