

Ligt de toekomst van Schiphol in Dubai?

Over de opkomst van Dubai als mega hub en hoe samenwerking met deze luchthaven de concurrentie-positie van Schiphol kan versterken.

Abdel El Makhloufi, Hogeschool van Amsterdam

Sander Onstein, Hogeschool van Amsterdam

Schiphol dreigt in rap tempo zijn concurrentiepositie als hub te verliezen aan Dubai. Het behoud en versterking van de hub-functie van Schiphol moet een hoge prioriteit krijgen bij het kabinet, stakeholders en Metropoolregio Amsterdam. Een strategisch samenwerkingsverband met Dubai kan daarbij het antwoord zijn.

103

Bij aankomst in Dubai valt op dat er overal hijskranen staan en volop wordt gebouwd. Rijdend vanuit de oude stad van Dubai richting Jebel Ali, de grootste containerhaven van het Midden-Oosten, zie je veel namen van internationale bedrijven voordat je na 45 kilometer in een uitgestrekte zandbak terechtkomt. Hier moet in de toekomst een hele nieuwe aerotropolis verrijzen: Dubai World Central (DWC). DWC omvat onder meer luchthaven Al Maktoum International Airport, dat in de toekomst moet uitgroeien tot een van de grootste luchthavens ter wereld. Hiernaast is er ruimte voor logistieke bedrijvigheid, wonen, werken, recreëren, cultuur, publieke voorzieningen, shopping malls en niet te vergeten de Expo 2020. Kortom, een hele nieuwe stad rondom de luchthaven, waar een overstap van passagiers wordt gecombineerd met een kort verblijf. Kosten van dit megaproject: 32 miljard Amerikaanse dollars.

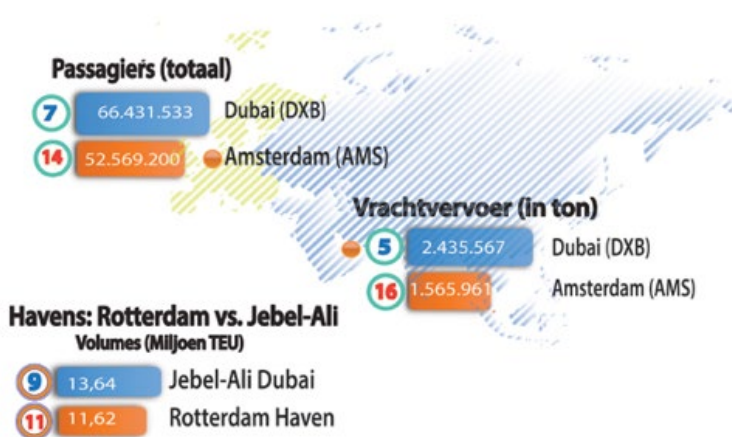
De internationale hubpositie van Schiphol staat onder druk door de opkomst van deze nieuwe reus. De cijfers liegen er niet om. Dubai maakte vanaf 2010 grote sprongen in de

internationale ranglijsten. In de internationale ACI-ranglijst van 2013 staat Dubai hoger dan Amsterdam, zowel qua passagiers als vracht. Dubai staat respectievelijk op de 7e en 5e positie en Amsterdam op de 14e en 16e positie.

Groeiende reus in de woestijn

De luchtvracht is tussen 1990 en 2013 gemiddeld met 13,5 procent per jaar gegroeid, 7,9 procent meer dan de gemiddelde wereldwijde groei. Deze hoge groei trekt nieuwe investeerders aan, met name internationale bedrijven die zich richten op de MENASA-regio (Midden-Oosten, Noord-Afrika en Zuid-Azië). De groei vertaalt zich in een sterke uitbreiding van internationale verbindingen. Zo is Dubai via de luchtvaart verbonden met 25 wereldsteden van meer dan 10 miljoen inwoners en 149 steden met meer dan 1 miljoen inwoners (30 procent van de wereldpopulatie) zie figuur 1.

104



Figuur 1 Passagiers, vrachtvervoer en havens vergeleken; De nummers in de cirkels geven de positie van de luchthaven in ACI-ranglijst aan voor het jaar 2013. (beeld: auteurs)

De combinatie van de bouw van het grootste vliegveld ter wereld met hoogwaardige infrastructuur en een belastingsvriendelijk klimaat ontketende een groei-explosie. Het succes van Dubai kan verklaard worden door een economische toekomstvisie gericht op diversificatie van de lokale economische structuur. Dubai wil niet afhankelijk blijven van alleen olie, maar ook de luchtvaartsector, logistiek en het toerisme ontwikkelen. Dubai mikt als stad vol amusement, witte stranden, luxe en comfort vooral op de snelgroeiende rijke en middenklasse.

Een andere verklaring voor het economische succes vormt de eensgezindheid (gebaseerd op partnerschap) tussen de luchtvaartsector enerzijds en de lokale en regionale actoren anderzijds. Door de eensgezindheid wordt snel consensus bereikt en worden projecten zoals DWC op effectieve wijze tot uitvoering gebracht. Een collectief gevoel van 'sense of urgency' bij alle betrokkenen maakt het mogelijk dat grootschalige projecten zonder weerstand worden geïmplementeerd.

Hiernaast is 'home carrier' Emirates sterk betrokken bij de ontwikkelingsplannen van DWC. De luchtvaartmaatschappij is actief betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe luchthaven. Opvallend hierbij is dat een klein aantal sleutelactoren aan het roer staat van zowel Dubai's luchthavens als luchtvaartmaatschappij Emirates. Emirates, een van de snelst groeiende luchtvaartmaatschappijen ter wereld, heeft een sterke groeistrategie door de eigen vloot te versterken met laatste generatie vliegtuigen.

105

Positie Schiphol onder druk?

De ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Dubai gaan razendsnel, maar wat betekent dit voor de hubfunctie van Schiphol? In het ergste scenario verliest Schiphol haar positie als internationale hub aan Dubai. De opkomst van langeafstandsvliegtuigen in combinatie met de ontwikkeling van nieuwe generatie megaluchthavens, evenals toenemende concurrentie van luchtvaartmaatschappijen – zoals Emirates en Turkish Airlines – en de onzekerheden rondom KLM-Air France kunnen dit scenario versterken.

Mogelijke knelpunten die een belangrijke rol kunnen spelen voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol zijn:

1. De bestuurlijk druk en de betrokkenheid van een groot aantal verschillende actoren, waardoor beslissingen over groeimogelijkheden niet snel genoeg worden genomen. De discussie over de toekomst van Schiphol wordt vaak vermeden of uitgesteld.
2. Het accommoderen van de groei van een megastructuur als Schiphol vraagt majeure investeringen, zowel lucht- als landzijde. Zeker in een situatie waar de luchthaven tegen

de fysieke grenzen van zijn 'one terminal'-concept aanloopt. Hierbij ontbreekt afstemming tussen verschillende beleidsvisies – zowel op nationaal als regionaal niveau – omtrent de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Schiphol.

3. Hoewel de economische betekenis van de luchthaven van essentieel belang is voor de regio, dienen de negatieve externe effecten van de luchthaven op het leefmilieu van stedelijke gebieden te worden geminimaliseerd.



106

Bijeenkomst van de Omgevingsraad Schiphol, opvolger van de Alderstafel Schiphol en de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (foto: Omgevingsraad Schiphol)

Schiphol en de toekomst: kansen in Dubai?

Toch heeft Schiphol duidelijk competitieve voordelen ten opzichte van directe concurrenten zoals Dubai. Vooral als het gaat om het 'one terminal'-concept, de 'airport city'-formule en het faciliteren van een snelle overstap. Het succesvol aantrekken van transitvervoer op Schiphol kan worden verklaard door de centrale ligging van de luchthaven in continentale en intercontinentale vervoersstromen, de hoge kwaliteit van faciliteiten en services en de aanwezigheid van KLM als 'home carrier'. Daarnaast biedt de Logistieke Westas, waarbij luchthaven Schiphol wordt verbonden met het logistieke bedrijfsleven richting de Haven van Amsterdam, nieuwe kansen om de internationale positie van Schiphol te versterken.

De belangrijkste concurrenten van Schiphol in de Europese transfermarkt zijn Frankfurt, London, Parijs en Istanbul en in de MENASA regio vooral Dubai. De concurrentie vindt plaats op zowel specifieke geografische deelmarkten en op verschillende netwerkniveaus die ook door Schiphol worden bediend.

Samenwerking met Dubai biedt nieuwe groeimogelijkheden voor Schiphol. Met name op de combinatie van het versterken van de internationale transfermarkt en intercontinentale verbindingen naar Zuidoost-Aziatische landen, het Midden-Oosten en Afrika (MENASA). In een strategisch samenwerkingsverband kan Dubai worden gezien als complementaire hub, die een belangrijke bijdrage kan leveren aan de uitbreiding van het netwerk van Schiphol. Dit impliceert wel dat Schiphol Emirates Airlines moet betrekken om toegang te krijgen tot de groeimarkten in de MENASA regio.

Ook voor de logistieke bedrijvigheid zijn er kansen in Dubai. Uit gesprekken met logistieke bedrijven in Dubai, de plaatselijke luchthavenautoriteiten en andere vertegenwoordigers van de Nederlandse zakenwereld, blijkt dat er reële kansen zijn voor logistieke bedrijven om van de economische groei in Dubai te profiteren. Bijvoorbeeld als complementaire vestigingsplaats om nieuwe markten in de MENASA regio aan te boren. Door de aanwezige kennis en ervaring van Nederlandse bedrijven over internationale handel zijn de kansen voor succes hoog. De handelskennis en (technische) kunde van het Nederlandse bedrijfsleven kan in dit geval als product geëxporteerd worden.

Wel dient men rekening te houden met macro-economische ontwikkelingen, die de hoge economische groei van Dubai kunnen beïnvloeden. Bovendien kan de economische en politieke stabiliteit van VAE plotseling veranderen door geopolitieke ontwikkelingen in het zeer onstabiele Midden-Oosten.

107

Bronnen

ACI (2013): ACI Annual World Airport Traffic Report 2013.

Oxford Economics (2013): Quantifying the Economic Impact of Aviation in Dubai, Oxford, november 2014.

SEO Economisch Onderzoek (2006): Economische effecten Schiphol, SEO-rapport nr. 885, Amsterdam, maart 2006.

Verschenen op 16 november 2015 op de site van Ruimtevolk: <https://ruimtevolk.nl/2015/11/16/ligt-de-toekomst-van-schiphol-in-dubai/>