

Het project Schiphol.

Door een combinatie van factoren waaronder niet in de laatste plaats Hollandse koopmansgeest, is de luchthaven Schiphol uitgegroeid tot een van de belangrijkste luchthavens in Europa. Dat het de thuishaven is van de KLM is daarbij van groot belang (geweest?).

Beleidsmatig en financieel gesteund door de Nederlandse overheid, is de KLM uitgegroeid tot een van de grootste luchtvaartmaatschappijen in de wereld. Tevens zijn bilaterale overeenkomsten over landingsrechten belangrijk geweest: als ik bij jou..., dan jij bij mij ... en de rest niet.

De wereld van de luchtvaart is echter aan grote veranderingen onderhevig:

- Bilaterale overeenkomsten zijn in strijd met allerlei internationale verdragen o.a. het non-discriminatiebeginsel (als een land een ander land een voordeel geeft, dan hebben alle landen recht op datzelfde voordeel) van de Wereld Handels Organisatie WHO en de wet- en regelgeving van de EU.
- De concurrentie in de luchtvaart is enorm toegenomen door de opkomst van Aziatische landen met hun nationale luchtvaartmaatschappijen en de komst van z.g. prijsvechters als RYAN AIR, BASIC AIR en vele anderen.

Om aan deze concurrentie het hoofd te kunnen bieden en schaalvoordelen te behalen is de KLM overgenomen door (of, om de nationale trots niet te krenken: een zeer nauwe samenwerking aangegaan met) AIR FRANCE. Verstandig, maar of het ook goed is voor de toekomst van Schiphol als 'mainport'¹ en 'hub'² is nog een open vraag.

De mainport Schiphol omvat twee nauw verweven functies met betekenis voor de nationale economie. Ten eerste is het een luchthaven met een hubfunctie: een knooppunt waar veel nationale, Europese en intercontinentale verbindingen samenkomen. Ten tweede is het een grootstedelijk gebied met een hoogwaardig woon-, leef- en vestigingsklimaat waar veel bedrijven concurrerend opereren in internationale netwerken van productie en consumptie en waar veel mensen wonen, werken en recreëren³.

De werkgelegenheid die Schiphol direct en indirect genereert, is enorm. Niet alleen op de luchthaven zelf door werkzaamheden die direct (landen en opstijgen van vliegtuigen en dat zijn er veel) of indirect (vervoer, over- en opslag van passagiers en goederen, winkels, hotels e.d.) met de luchthaven te maken hebben, maar ook in de regio (Zuid-As Amsterdam, bloemenveiling Aalsmeer) en in de rest van Nederland van invloed zijn.

Kortom, net als de haven van Rotterdam, is Schiphol van groot belang voor de Nederlandse economie en de overheid is zich daarvan bewust.

De KLM is geprivatiseerd en vervolgens samengegaan met AIR FRANCE en daardoor zal haar binding met Schiphol op termijn zeker losser worden. Kan Schiphol zich in de toekomst dan nog handhaven als 'hub' in een internationaal netwerk van luchtvaartverbindingen: Frankfurt en Charles de Gaulle zijn voor luchtvaartbegrippen vlakbij. Zo niet, wat gebeurt er dan met de 'mainport' functie van Schiphol en welke gevolgen heeft dat voor de Nederlandse economie? Willen we de negatieve externe effecten wel die bij een dergelijk groeiend internationaal knooppunt horen (herrie, stank, verkeerscongestie, nog meer asfalt etc.)?

¹ Een mainport is een plaats of gebied met knooppunten van verschillende transportmiddelen (weg, water, rail, lucht) en waar wordt gezorgd voor samenwerking en afstemming van die transportmiddelen (24 uur per dag met hoge frequentie). In Nederland zijn twee mainports: Schiphol en Rotterdam-Rijnmond (<http://www.digischool.nl/ak/2efase/begrippen>).

² Een knooppunt met een aansluiting op een intercontinentaal (ook Europees) verplaatsnetwerk en: aanwezigheid van logistieke centra en een goede telematica infrastructuur.

³ zie: <http://www.minvenw.nl/luchtvaartbeleid/dossiers/schiphol/mainportbeleid>

De opdracht.

Stel je voor dat je een (semi)overheid vertegenwoordigt die direct of indirect met de luchthaven Schiphol te maken heeft. Direct omdat je op, voor of met Schiphol werkt (bv gemeente Haarlemmermeer, min. van justitie, verkeer en waterstaat etc.). Indirect omdat je afhankelijk bent van de nabijheid van Schiphol of Schiphol afhankelijk van jouw regelgeving (bv gemeente, provincie, rijksoverheid, de EU of de NMA). Wellicht ben je wel een van de drie grootaandeelhouders.

Als organisatie heb je een probleem dat direct te maken heeft met Schiphol. Zelf heb je niet de expertise en/of capaciteit om mogelijke oplossingen voor dit probleem op hun voor- en nadelen te onderzoeken.

1. Formuleer een onderzoeksopdracht voor een adviesbureau dat dit werk voor je gaat verrichten. Maak duidelijk wie je als opdrachtgever bent, wat je probleem is en op welke vraag of vragen je een antwoord wilt hebben. **Formuleer de vraag of vragen zo concreet mogelijk omdat vage onderzoeksopdrachten vage rapporten tot gevolg hebben die veel kosten en weinig opleveren!** De opdracht kan dus een opdracht op micro, meso of macroniveau zijn.
2. Stap uit de rol van opdrachtgever en stel je voor dat je als econoom bij het onderzoeksbureau werkt dat is uitgekozen om de onderzoeksopdracht uit te voeren. Jij voert (een deel van) de opdracht uit en schrijft daar (een deel van) een mooi rapport over. Het rapport moet de vorm hebben van een kosten-batenanalyse waarbij zeker op meso- en macroniveau mogelijke positieve en negatieve externe effecten in de analyse betrokken moeten worden.

De uitvoering.

- Formuleer de onderzoeksopdracht aan het adviesbureau. De onderzoeksopdracht bevat de eigenlijk al de hoofd- en deelvragen. Maak ook duidelijk wie de opdrachtgever is .
- Maak een plan van aanpak voor de uitvoering van de onderzoeksopdracht. Het plan van aanpak is de opzet van het onderzoek. De meest gemaakte fout bij onderzoek doen is dat er te weinig nagedacht wordt in deze voorbereidende fase. Bij een goed onderzoek wordt er veel tijd in het voorwerk gestopt. De keuze van de onderzoeksmethode – hoe pak je het aan? – en het opstellen van een probleemstelling met deelvragen is een tijdrovende bezigheid. Doe je het echter goed, dan is het maken van het uiteindelijke verslag niet veel meer dan een grote invuloefening.
- Werk individueel of in groepsverband (maximaal 3 personen) de hoofd- en deelvragen uit in een inleiding van 500 woorden.
- Doe verslag van je onderzoek en bevindingen m.b.t. de gestelde vragen in een individueel geproduceerd stuk van 1500 woorden.
- Als je in een groepje werkt, neemt ieder groepslid een deel van het onderzoek voor zijn rekening. De samenvatting, het advies aan de opdrachtgever, is weer een gezamenlijk stuk van 500 woorden. Het rapport wordt dus groter als het onderzoeksbureau meer personeel heeft.
- **Het is van belang dat je de theoretische inzichten, opgedaan bij het vak economie, in je advies verwerkt.**
- Als je denkt kwaliteiten te hebben op het gebied van grafische vormgeving dan mag de 'omslag van het rapport' wel verluchtigd worden.
- Statistieken en grafieken komen in een bijlage.
- Gebruik lettertype arial 10 pnt. regelafstand 'exact' (opmaak, alinea, inspruingingen en afstand)
- Stuur wekelijks een kopie van je logboek waarin je vermeldt wat je gedaan hebt, wat en waarom tot iets besloten is, wie wat gaat doen en wat de resultaten of vorderingen zijn van voorgaande besluiten.

Dat logboek kan dus heel cryptisch zijn en heeft een tweeledig doel:

- als er iets misloopt, kun je terugvinden wanneer een verkeerd besluit is genomen en
- **door wekelijks een kopie van je vorderingen in de vorm van een 'weeklogboek' te mailen** aan j.bourgonje@jvo.nl houd je me op de hoogte zodat ik een vinger aan de pols kan houden. **Die kopie moet iedere vrijdagavond voor 24.00 uur in mijn mailbox zitten.**

De planning.

Voor het verzinnen en formuleren van de opdracht gebruik je maximaal 2 weken. De uiterste inleverdatum van de onderzoeksopdracht en het plan van aanpak is dus **woensdag 20 februari**.

Inleverdatum onderzoeksrapport: woensdag 2 april.

Overschrijding van die datum zonder overleg met de opdrachtgever (dat ben ik), brengt schadeclaims met zich mee (zie PTA).

De bronnen.

- Kranten- en tijdschriftartikelen (behalve wetenschappelijke vakbladen), wikipedia e.d. zijn natuurlijk heel geschikt om jezelf op een spoor te zetten, maar ongeschikt als bron voor feitenmateriaal. Gebruik ze daarom alleen ter illustratie.
- Voor de bronvermelding werk je op dezelfde manier als bij geschiedenis. Een kopie van de gebruikte bronnen wil ik niet hebben maar ik moet ze met behulp van de voetnoten en bronnenlijst wel gemakkelijk terug kunnen vinden. Met andere woorden, ik moet gemakkelijk kunnen controleren of het gepresenteerde klopt.
- **Verwijzingen naar web-paginas zijn bederfelijke waar, laat ze dus achterwege**, zeker als ze veel apekool bevatten: <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/uploaded/MIN/2004-09/254057/adviesBehouddemeerderheid.pdf> is gewoon een rapport dat de titel 'Behoud de meerderheid' heeft (www.minvenw.nl). Eén kleine wijziging van de website door de webmaster maakt je bron onvindbaar.

Voorbeeld literatuurlijst Schiphol.

Boek:

- Bouwens, A. en Dierikx, M., 1996, *Op de drempel van de lucht: tachtig jaar Schiphol*, SDU, Den Haag.

Rapport:

- Beekman, B. en Weening, H.A., 2004, *De economische betekenis van Schiphol*, Regioplan, Amsterdam.

Of:

- Regioplan, 2004, *De economische betekenis van Schiphol*, Amsterdam. (www.regioplan.nl)
- Raad voor verkeer en waterstaat, 2006, *Onweer zuivert de lucht*, Den Haag.

Artikel:

- Kuipers, B., 2000, Blijft Nederland distributieland, *ESB*, 4260: 492.

Als een je publicatie aanhaalt dan kan je in de tekst verwijzen, bvb (Bouwens, 1996, pp.25-26). Het is de bedoeling van literatuurlijsten en verwijzingen dat je bronnen gemakkelijk teruggevonden kunnen worden.

Plagiaat preventie.

Internet maakt de mogelijkheden om ongebreideld te kopiëren en te plakken erg aanlokkelijk. Om in ieder geval deze vorm van plagiaat te voorkomen, moet elk deel van de opdracht en de opdracht zelf ook elektronisch worden ingeleverd, zodat die kan worden gescand. (zie www.turnitin.com). Ook het 'herformuleren' van overgenomen teksten zonder bronvermelding (parafraseren) wordt aangemerkt als plagiaat!

Er mag natuurlijk worden geciteerd, maar overgenomen teksten mogen niet te lang zijn. De teksten moeten tussen aanhalingstekens zijn geplaatst en bij de tekst moet altijd de bron zijn vermeld.

Bij bronvermelding ga je te werk zoals je dat bij het vak Nederlands is geleerd.

Het is duidelijk niet de bedoeling dat je alles zelf weer verzint, in tegendeel. Maak zoveel mogelijk gebruik van al aanwezige kennis maar gun het geestelijk eigendom aan de bedenker(s) ervan.

Bedenk vooral dat je op school zit om iets te leren en het liefst aan dat leren ook nog enige lol beleeft. Je bent geen afgestudeerde, dikbetaalde academicus die moet scoren omdat je er anders uitvliegt.

Veel succes!