

BENCHMARK LUCHTHAVENGELDEN EN OVERHEIDSHEFFINGEN

VOOR DE JAREN 2013, 2018, 2023 EN 2024

EINDRAPPORT

seo • economisch onderzoek

AUTEURS

ARNOUT JONGELING EN CHRISTIAAN BEHRENS

IN OPDRACHT VAN

MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

AMSTERDAM, FEBRUARI 2025

Samenvatting

Dit onderzoek biedt inzicht in het prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol ten opzichte van twaalf andere luchthavens. In 2024 hebben drie van deze luchthavens een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau. In vergelijking met 2023 stijgt het nominale prijsniveau op Schiphol in 2024 met 13 procent.

Sinds 2008 monitort SEO Economisch Onderzoek het prijsniveau van Schiphol ten opzichte van zijn concurrenten. In deze actualisatie wordt het prijsniveau van Schiphol in de jaren 2013, 2018, 2023 en 2024 vergeleken met dat van twaalf luchthavens in Europa en het Midden-Oosten: Brussel, Parijs Charles de Gaulle, Kopenhagen, Düsseldorf, Dubai, Frankfurt, Istanbul, Londen Gatwick, Londen Heathrow, Madrid, München en Zürich.

Methodologie

De prijsniveaus op de verschillende luchthavens berekenen we als de totale jaarlijkse opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen (aeronautical revenues) voor een gelijk verkeerspakket. Dit pakket is in deze analyse gelijk over de onderzochte jaren en over de luchthavens. Door het gebruik van een uniform verkeerspakket zijn alle in deze studie gerapporteerde verschillen in opbrengsten over de tijd en tussen de luchthavens het resultaat van verschillen in het prijsniveau.

Als uniform verkeerspakket gebruiken we het verkeer op Schiphol in 2023 ('Schipholpakket'). De consequentie van het gebruik van dit verkeerspakket is dat voor alle luchthavens (behalve Schiphol in 2023) geldt dat de gerapporteerde opbrengsten niet gelijk zijn aan de daadwerkelijke opbrengsten. Het verkeerspakket van deze luchthavens verschilt immers van dat van Schiphol. Door voor elke luchthaven en voor elk jaar uit te gaan van dit verkeerspakket, biedt de analyse inzicht in de prijsverschillen tussen de luchthavens onderling én over de tijd.

Deze aanpak kent als nadeel dat een vergelijking met de gerapporteerde opbrengsten voor de luchthavens in eerdere edities van deze benchmark niet mogelijk is. De eerdere edities zijn namelijk gebaseerd op een ander Schipholpakket. Als in dit Schipholpakket het aantal vluchten hoger (lager) ligt, kunnen dezelfde tarieven leiden tot hogere (lagere) gecijferde opbrengsten. Verschillen in de samenstelling van het Schipholpakket kunnen eveneens de gecijferde opbrengsten beïnvloeden. Een hoger aandeel nachtvluchten in het pakket leidt bijvoorbeeld op de meeste luchthavens tot hogere gecijferde opbrengsten als gevolg van differentiaties van de tarieven naar dag/nacht. Om dit te ondervangen kijkt elke editie van de benchmark met hetzelfde Schipholpakket in ieder geval naar vier jaren (huidig jaar, voorgaand jaar, vijf jaar en tien jaar) terug.

Resultaten

Totale prijsniveau

In 2024 hebben drie van de twaalf benchmarkluchthavens een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau (zie infographic op pagina 5). De negen luchthavens met een lager prijsniveau zijn: München, Düsseldorf, Zürich, Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Istanbul, Kopenhagen, Madrid en Dubai. De mate waarin het prijsniveau van deze luchthavens verschilt van dat van Schiphol loopt uiteen. Zo is het prijsniveau van München en

Düsseldorf respectievelijk 7 en 11 procent lager, terwijl Kopenhagen, Madrid en Dubai een prijsniveau hebben dat ongeveer 50 procent lager ligt. Londen Heathrow, Frankfurt en Londen Gatwick hebben een hoger prijsniveau dan Schiphol in 2024. In vergelijking met de analyse uit 2023 blijft dit jaar het aantal luchthavens met een hoger prijsniveau dan Schiphol hetzelfde.

Het nominale prijsniveau op Schiphol neemt in 2024 met 13,2 procent toe ten opzichte van 2023. Ongeveer een derde van deze stijging is toe te schrijven aan hogere passagiersgelden. Verhogingen van de securitygelden en passagiersbelastingen nemen elk ongeveer een kwart van de totale stijging voor hun rekening. De rest van de stijging (ongeveer 15 procent) wordt verklaard door een toename van de landingsgelden en luchtverkeersleiding (ATC) heffingen.

Kopenhagen noteert de grootste stijging van het totale, nominale prijsniveau tussen 2023 en 2024 (+28,7 procent). Naast Kopenhagen en Schiphol laten ook Frankfurt (+10,3 procent) en München (+10,0 procent) een stijging met dubbele cijfers zien. Op vier luchthavens daalt het prijsniveau: Londen Heathrow (-7,4 procent), Dubai (-2,8 procent), Madrid (-1,4 procent) en Istanbul (-0,8 procent). De daling van het prijsniveau op Londen Heathrow contrasteert met het patroon van de afgelopen jaren van aanzienlijke prijsniveaustijgingen op deze luchthaven. De Britse luchtvaartautoriteit heeft Londen Heathrow verplicht om zijn tarieven te verlagen, omdat het financiële verlies van de luchthaven wegens de coronacrisis lager is dan verwacht en omdat een prijsdaling in het belang van de reiziger is.

Kijkend naar een langere periode, neemt Schiphols nominale prijsniveau van alle luchthavens het sterkst toe tussen 2013 en 2024 (+95,3 procent). Ongeveer 60 procent van deze toename is toe te schrijven aan de introductie en de verhoging van de passagiersbelasting in Nederland (vliegbelasting). Istanbul (+82,5 procent) en Dubai (+69,1 procent) noteren ook relatieve hoge stijgingen in het nominale prijsniveau. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau afgenomen is in vergelijking met 2013 (-13,0 procent).

Wanneer de ontwikkeling van het prijsniveau gecorrigeerd wordt voor inflatie, neemt in de periode 2013 – 2024 op drie benchmarkluchthavens het prijsniveau af. Schiphol laat de grootste stijging in het reële prijsniveau zien tussen 2013 en 2024 (+49,8 procent). De introductie en verhoging van de Nederlandse vliegbelasting zijn de belangrijkste oorzaken van deze prijsniveaustijging.

Tariefdifferentiaties

De tarieven worden op verschillende manieren gedifferentieerd door de benchmarkluchthavens. Passagiersgelden, securitygelden en de passagiersbelastingen worden voornamelijk gedifferentieerd naar passagierssegment (O/D en transfer) en/of bestemming. Bij de landings-, parkeer- en geluidsgelden zijn de tarieven veelal afhankelijk van het gewicht en/of de geluidscategorie van het toestel, het tijdstip van de dag en het type afhandeling (connected of disconnected).

In 2024 bedraagt het totale prijsniveau op Schiphol voor transferpassagiers (inclusief passagiersbelastingen) gemiddeld 39 procent van het totale prijsniveau voor O/D-passagiers, tegen 56 procent op alle benchmarkluchthavens samen. Daarmee worden op Schiphol van alle benchmarkluchthavens de totale tarieven het sterkst gedifferentieerd tussen O/D- en transferpassagiers ten gunste van deze laatste groep. De redenen hiervoor zijn dat Schiphol relatief sterk differentieert tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden en dat transferpassagiers uitgezonderd zijn van de Nederlandse vliegbelasting. Ook de andere benchmarkluchthavens waar een passagiersbelasting wordt geheven, laten over het algemeen een groot verschil zien in totale prijsniveaus voor O/D- en transferpassagiers. Voor alle passagiersbelastingen - behalve die op Dubai - geldt namelijk dat

transferpassagiers uitgezonderd zijn van deze belasting. Geen van de gelden en heffingen op Schiphol wordt gedifferentieerd naar bestemming. Dit is ook het geval op Kopenhagen, Dubai en Zürich.

Prijsniveaus per turnaround

De benchmark laat ook de prijsniveaus voor de verschillende luchthavens zien per *turnaround*: de prijs van een enkele start en landing met een klein (Embraer 190), middelgroot (Boeing 737-800W) en groot vliegtuigtype (Airbus A330-300). Schiphol heeft in 2024 voor het kleine vliegtuigtype het op drie na hoogste prijsniveau, voor het middelgrote vliegtuigtype het op een na hoogste prijsniveau en voor het grote type het op vier na hoogste prijsniveau. Schiphols prijsniveau per *turnaround* voor het grote vliegtuigtype ligt 3 procent onder het gemiddelde voor alle benchmarkluchthavens. Wat betreft het kleine en middelgrote vliegtuigtype ligt Schiphols prijsniveau respectievelijk 9 en 32 procent boven het gemiddelde. Echter, het zeer hoge prijsniveau op Londen Heathrow vertekent het gemiddelde. Zonder deze luchthaven vallen de gemiddelde prijsniveaus per *turnaround* aanzienlijk lager uit en ligt Schiphols prijsniveau voor elk van de typen boven het gemiddelde.

Differentiaties in het prijsniveau per turnaround

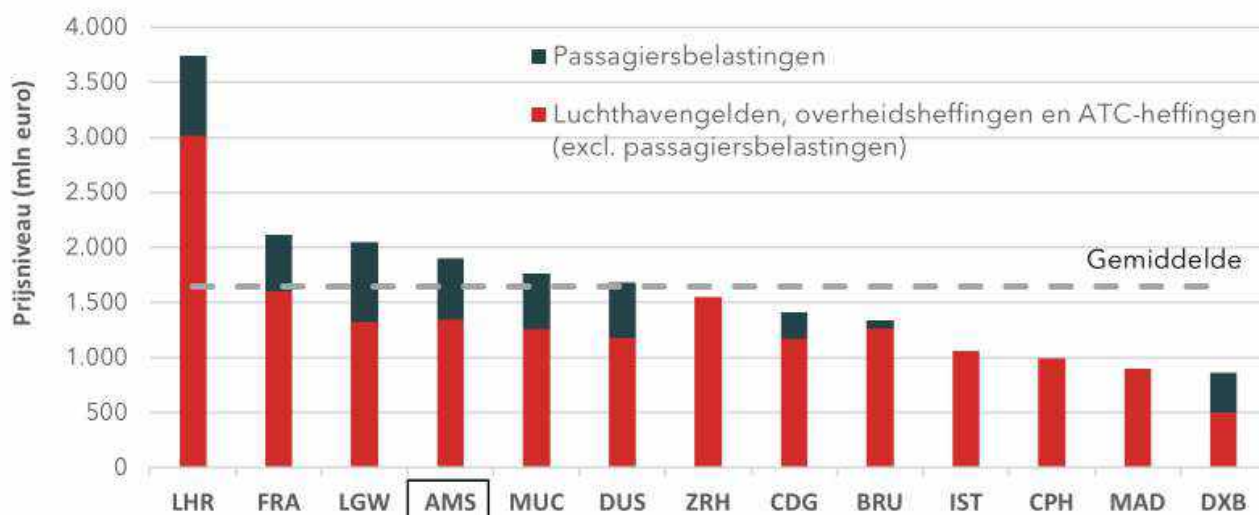
Op alle luchthavens wordt het prijsniveau per *turnaround* gedifferentieerd naar passagierssegment (O/D en transfer). We brengen deze differentiatie in kaart door voor het middelgrote en grote vliegtuigtype het prijsniveau per *turnaround* bij een transferaandeel van 0 procent te vergelijken met dat bij een transferaandeel van 80 procent. Een transferaandeel van 0 procent past bij een pure point-to-pointoperatie. Een aandeel van 80 procent correspondeert met een bestemming van de hubcarrier met een beperkte lokale vraag, die wordt gebruikt om het transfernetwerk te 'voeden'. Voor een zuivere vergelijking houden we hierbij alle andere kenmerken van de *turnaround* constant.

De differentiatie naar passagierssegment in het prijsniveau per *turnaround* is het sterkst bij het grote vliegtuigtype. Dit geldt met name voor de Britse en Duitse luchthavens. De verklaring hiervoor is de hoge passagiersbelasting voor langeafstandsvluchten op deze luchthavens. Transferpassagiers zijn uitgezonderd van deze belasting. Als gevolg hiervan is op de Britse en Duitse luchthavens het prijsniveau van langeafstandsvluchten voor O/D-passagiers aanzienlijk hoger dan voor transferpassagiers. Omdat langeafstandsvluchten met name worden uitgevoerd door grote vliegtuigtypen, heeft dit tot gevolg dat er op de Britse en Duitse luchthavens voor grote vliegtuigtypen een aanzienlijk verschil bestaat tussen het prijsniveau per *turnaround* voor O/D-passagiers en dat voor transferpassagiers.

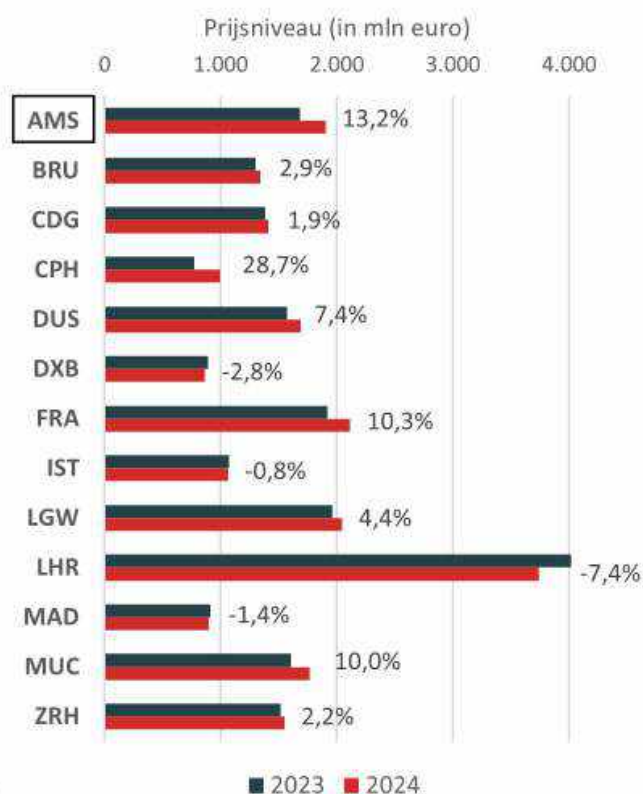
Voor alle benchmarkluchthavens behalve Istanbul geldt dat er slechts beperkt gedifferentieerd wordt naar het type afhandeling (aan de gate of op het platform). Gemiddeld over alle luchthavens is bij het kleine vliegtuigtype het prijsniveau voor gate-afhandeling 4,9 procent hoger dan voor platform-afhandeling en bij het grote vliegtuigtype 4,8 procent hoger.

Hoe verhoudt Schiphol's prijsniveau zich tot twaalf concurrerende luchthavens?

In 2024 hebben drie luchthavens een hoger en negen een lager prijsniveau dan Schiphol



Ten opzichte van 2023 stijgt het nominale prijsniveau op Schiphol met 13,2%



Overige conclusies:



In vergelijking met 2013 stijgt Schiphol's nominale prijsniveau met 95,3 procent



Schiphol's prijsniveau is voor grote toestellen lager en voor kleine en middelgrote toestellen hoger dan gemiddeld



De differentiatie van het prijsniveau naar O/D- en transferpassagiers op Schiphol is het sterkst van alle luchthavens

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Resultaten	2
1 Inleiding	7
2 Methodologie	8
2.1 Model	8
2.2 Luchthavengelden en overheidsheffingen	8
2.3 Uniform verkeerspakket	8
2.4 Onderverdeling prijsniveau	9
2.5 Scope	10
3 Prijsniveau van luchthavens	11
3.1 Totale prijsniveau	11
3.2 Onderscheid naar componenten	12
3.3 Ontwikkelingen in de tijd	24
4 Prijsniveau per <i>turnaround</i>	29
4.1 Prijsniveaus voor veelvoorkomende vliegtuigen	29
4.2 Differentiaties in het prijsniveau per <i>turnaround</i>	32
5 Conclusie	36
Bijlage A Aannames	38
Bijlage B Prijsniveaus historische jaren	41
Bijlage C Tariefgrondslagen in 2024	44
Bijlage D Differentiaties naar vervoerssegment in 2023	49
Bijlage E Ontwikkeling prijsniveau over de tijd (gecorrigeerd voor inflatie)	52
Bijlage F Ontwikkeling prijsniveau per component tussen 2013 en 2024	54
Bijlage G Prijsniveaus per <i>turnaround</i> in 2024	55
Bijlage H Vliegtuig- en beladingsspecificaties	61
Bijlage I Wisselkoersen	62

1 Inleiding

De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen monitort het prijsniveau van Schiphol ten opzichte van zijn belangrijkste concurrenten. In deze actualisatie wordt het prijsniveau van Schiphol in de jaren 2013, 2018, 2023 en 2024 vergeleken met dat van twaalf luchthavens in Europa en het Midden-Oosten.

Beleidscontext

Het prijsniveau is een belangrijke factor voor de aantrekkelijkheid van een luchthaven. Naast het prijsniveau bepalen ook andere factoren de luchthavenkeuze van luchtvaartmaatschappijen, waaronder de omvang van het verzorgingsgebied, concurrentie van andere luchthavens in het achterland, de landzijdige bereikbaarheid, de efficiëntie en het goed functioneren van de luchthavenoperatie enzovoorts.

Gezien het belang van het prijsniveau voor de aantrekkelijkheid van Schiphol, en daarmee voor het behoud en versterking van diens netwerk, is de 'benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen' geïntroduceerd. Deze benchmark monitort Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen en vergelijkt dat met het prijsniveau van concurrerende luchthavens. Een analyse van de andere bepalende factoren voor de aantrekkelijkheid van Schiphol behoort niet tot de reikwijdte van de benchmark.

SEO Economisch Onderzoek (SEO) voert de benchmark jaarlijks uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze actualisatie wordt het prijsniveau van Schiphol vergeleken met dat van twaalf concurrerende luchthavens in Europa en het Midden-Oosten in de jaren 2013, 2018, 2023 en 2024.

De benchmark laat zien (1) hoe Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen zich ontwikkelt over de tijd en ten opzichte van de concurrerende luchthavens, (2) uit welke elementen deze prijs bestaat en (3) welke tariefdifferentiaties door de verschillende luchthavens worden toegepast.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de methodologie. Hoofdstuk 3 presenteert de prijsniveaus op de verschillende luchthavens en de ontwikkelingen daarin vanaf 2013. Tevens wordt stilgestaan bij de opbouw van het prijsniveau en welke tariefdifferentiaties worden gehanteerd. Hoofdstuk 4 gaat in op het prijsniveau per *turnaround* en laat zien hoe gevoelig het prijsniveau op elke luchthaven is voor het aandeel transferpassagiers en het type afhandeling. Hoofdstuk 5 concludeert.

2 Methodologie

Het SEO-benchmarkmodel vergelijkt de prijsniveaus van luchthavens op basis van de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen. Het model berekent deze voor de jaren 2013, 2018, 2023 en 2024 voor de vervoersomvang en -samenstelling zoals deze op Schiphol in 2023 is gerealiseerd.

2.1 Model

Het SEO-benchmarkmodel vergelijkt Schiphol's prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen met dat van andere luchthavens. Uit deze vergelijking volgt een rangorde. Het model vergelijkt prijsniveaus van luchthavens door hun opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen (aeronautical revenues) te berekenen. Hoe hoger de opbrengsten, hoe hoger het prijsniveau. Door te focussen op opbrengsten kunnen prijsniveaus van luchthavens worden vergeleken, ondanks dat elke luchthaven een andere tariefstructuur hanteert. Voor het berekenen van de opbrengsten maakt het model gebruik van de geldende luchthavengelden en overheidsheffingen (zie paragraaf 2.2) en een uniforme vervoersmix (zie paragraaf 2.3). Aannames die van belang zijn voor de berekening van de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen staan in Bijlage A.

2.2 Luchthavengelden en overheidsheffingen

De luchthavengelden nemen we over uit de havengeldregelingen van de luchthavens voor het desbetreffende jaar. Luchthavens publiceren deze regelingen op hun website. Ook gegevens over heffingen van de luchtverkeersleiding (ATC) en de overheid worden door de verantwoordelijke instanties gepubliceerd op hun website. Als check controleren we of de verzamelde luchthavengelden, ATC- en overheidsheffingen overeenkomen met die in IATA's Aviation Charges Intelligence Center (ACIC). De meeste benchmarkluchthavens wijzigen hun tarieven aan het begin van het jaar (januari) of aan het begin van het IATA-zomerseizoen (april). Dubai en Madrid veranderen hun tarieven op een ander tijdstip, respectievelijk in maart en juni. ATC- en overheidsheffingen wijzigen over het algemeen aan het begin van het jaar. Eventuele wijzigingen in deze heffingen tot en met juni zijn ook in de analyse meegenomen.

2.3 Uniform verkeerspakket

De opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen worden voor elk jaar en voor elke luchthaven gebaseerd op dezelfde vervoersomvang en -samenstelling. Hierdoor zijn alle verschillen in opbrengsten over de tijd en tussen de luchthavens het resultaat van verschillen in het prijsniveau. Zodoende vertekent variatie in de vervoersomvang op luchthavens en over de tijd de uitkomsten niet.

Als uniform verkeerspakket gebruiken we het verkeer op Schiphol in 2023 ('Schipholpakket'). We kiezen voor 2023, omdat bij aanvang van het onderzoek geen (volledige) verkeersgegevens over het Schipholpakket van 2024 beschikbaar waren. Voor de praktische uitvoerbaarheid nemen we alleen de vliegtuigtypen mee, waarmee in 2023 ten minste duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol zijn uitgevoerd. Deze vliegtuigtypen vertegenwoordigen

gezaamenlijk 97,5 procent van het totaal aantal vliegtuigbewegingen en 97,6 procent van het totaal aantal passagiers op Schiphol in 2023.¹

De consequentie van het gebruik van het Schipholpakket van een bepaald jaar is dat voor alle luchthavens (behalve Schiphol) geldt dat de gecijferde opbrengsten niet gelijk zijn aan de daadwerkelijke opbrengsten.² Het verkeerspakket van deze luchthavens verschilt immers van dat van Schiphol. Ook voor Schiphol zijn de gecijferde opbrengsten niet gelijk aan de daadwerkelijke opbrengsten (behalve voor het gekozen basisjaar 2023). Echter, omdat voor elke luchthaven en voor elk jaar is uitgegaan van hetzelfde verkeerspakket, biedt de analyse inzicht in de prijsverschillen tussen de luchthavens en over de tijd onafhankelijk van veranderingen in het verkeerspakket.

2.4 Onderverdeling prijsniveau

Het SEO-benchmarkmodel maakt onderscheid tussen 'gelden' en 'heffingen'. Bij 'gelden' gaat het om luchthavengelden en bij 'heffingen' om overheids- en ATC-heffingen. Het model onderscheidt daarnaast verschillende componenten binnen deze gelden en heffingen. Zodoende biedt het model inzicht in het relatieve belang van elke component. Het model onderscheidt de volgende componenten:

- havengelden (bestaande uit landingsgelden³, parkeergelden, passagiersgelden⁴ en overige gelden⁵);
- emissiegelden;
- securitygelden en -heffingen;
- geluidsgelden en -heffingen;
- ATC-heffingen;
- passagiersbelastingen.

De hier gehanteerde categorie 'havengelden' komt op sommige luchthavens niet overeen met het totaal aan luchthavengelden dat in rekening wordt gebracht. Opbrengsten met betrekking tot security, geluid en emissies vallen op sommige luchthavens namelijk ook onder de luchthavengelden.⁶ Omwille van de vergelijkbaarheid is in deze benchmark gekozen voor een indeling naar dienstencategorieën. Zo vormen vergoedingen voor security één categorie, hoewel deze op sommige luchthavens onder de luchthavengelden vallen en op andere onder de overheidsheffingen. Deze aanpak neemt niet alle problemen omtrent vergelijkbaarheid weg. Zo brengen de Londense luchthavens geen separate securitygelden in rekening, omdat de securitykosten daar uit de passagiersgelden worden gefinancierd.

¹ In Bijlage H staan de belangrijkste vliegtuigspecificaties van de vliegtuigtypen uit het 'Schipholpakket'.

² Een andere consequentie is dat de resultaten van eerdere edities van de benchmark niet vergelijkbaar zijn met de resultaten uit deze editie. De reden is dat in elke editie het verkeerspakket van het voorgaande jaar wordt gehanteerd. We kiezen voor deze aanpak om het gebruikte verkeerspakket actueel te houden.

³ Landingsgelden zijn in deze studie zowel start- als landingsgelden. Enkele luchthavens (Schiphol, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt, Londen Gatwick, Londen Heathrow en München) brengen namelijk voor zowel starts als landingen landingsgelden in rekening.

⁴ Onder de passagiersgelden vallen eveneens afzonderlijke gelden per passagier voor check-in en bagageafhandeling. Bovendien wordt de PRM-charge (vergoeding voor personen met beperkte mobiliteit) in de analyse onder de passagiersgelden geschaard.

⁵ Onder de overige gelden vallen vrachtbelastingen en vergoedingen voor de werkzaamheden van de slotcoördinator.

⁶ Schiphol is een voorbeeld van een luchthaven waar de opbrengsten met betrekking tot security onder de luchthavengelden vallen. De reden hiervoor is dat Schiphol zelf verantwoordelijk is voor de security en de financiering daarvan. Parijs Charles de Gaulle is een van de luchthavens waar de opbrengsten met betrekking tot security niet onder de luchthavengelden vallen. De verklaring hiervoor is dat op deze luchthaven de overheid verantwoordelijk is voor de security en de financiering daarvan.

2.5 Scope

In deze actualisatie van de benchmark wordt Schiphol's prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen vergeleken met dat van twaalf concurrerende luchthavens. Het gaat om de volgende luchthavens: Brussel, Dubai, Düsseldorf, Frankfurt, Istanbul, Kopenhagen, Londen Heathrow, Londen Gatwick, Madrid, München, Parijs Charles de Gaulle en Zürich. Tien van deze luchthavens bevinden zich in Europa en twee in het Midden-Oosten. We vergelijken het prijsniveau voor de jaren 2013, 2018, 2023 en 2024. Door 2013 en 2018 mee te nemen geeft de benchmark ook inzicht in de langetermijntrend van het prijsniveau. We rapporteren zowel de nominale als de reële verandering van de prijsniveaus over de tijd.

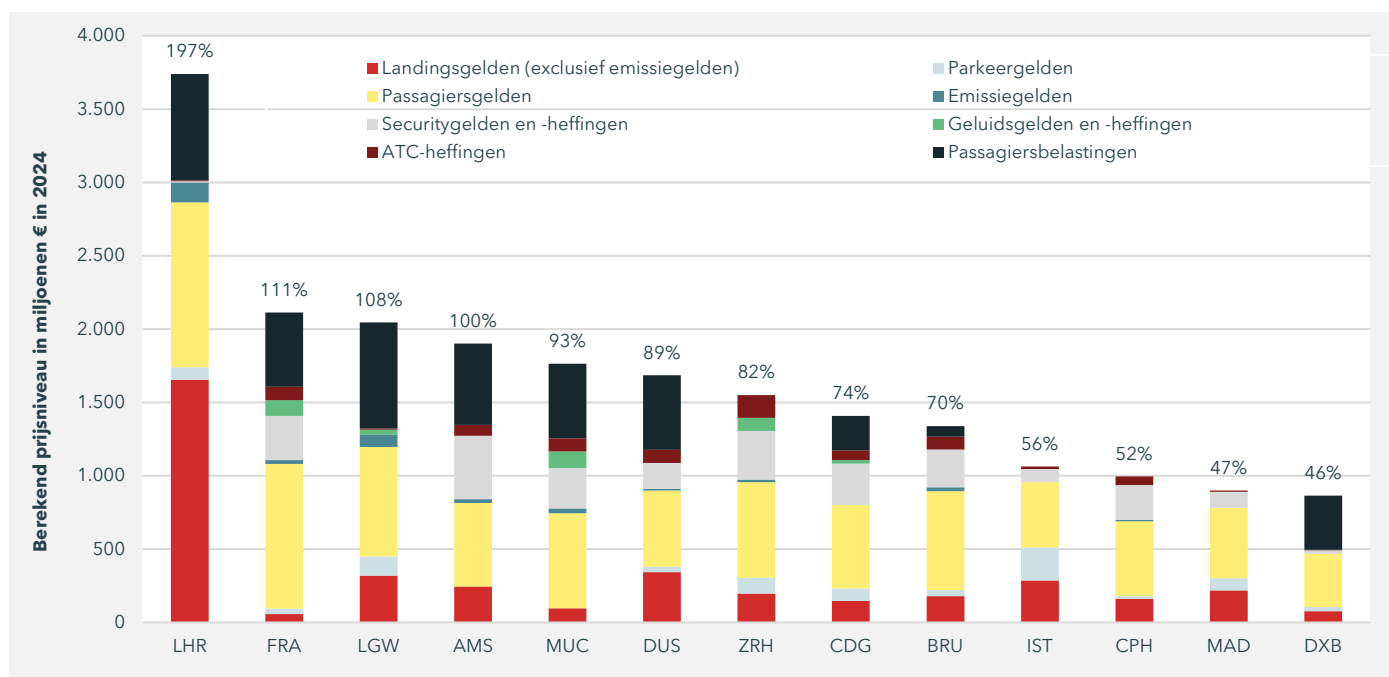
3 Prijsniveau van luchthavens

In 2024 hebben drie van de twaalf benchmarkluchthavens een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau. In vergelijking met 2023 stijgt het prijsniveau op Schiphol in 2024 met 13,2 procent. Kopenhagen laat de sterkste toename van het prijsniveau zien (+28,7 procent).

3.1 Totale prijsniveau

Drie van de twaalf benchmarkluchthavens hebben een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau in 2024 (zie Figuur 3.1). Het prijsniveau voor alle luchthavens is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen onder de aanname dat het verkeerspakket van Schiphol in 2023 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd. De negen luchthavens met een lager prijsniveau zijn: München, Düsseldorf, Zürich, Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Istanbul, Kopenhagen, Madrid en Dubai. De mate waarin het prijsniveau van deze luchthavens verschilt van dat van Schiphol loopt uiteen. Zo is het prijsniveau van München en Düsseldorf respectievelijk 7 en 11 procent lager, terwijl Kopenhagen, Madrid en Dubai een prijsniveau hebben dat ongeveer 50 procent lager ligt. Het ontbreken van een passagiersbelasting is een belangrijke verklaring voor het relatief lage prijsniveau van Kopenhagen en Madrid. Wat betreft Dubai speelt het ontbreken van passagiers- en securitygelden voor transferpassagiers een belangrijke rol.

Figuur 3.1 Drie van de twaalf benchmarkluchthavens hebben een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: De percentages in de figuur geven het prijsniveau ten opzichte van Schiphol aan.

Londen Heathrow, Frankfurt en Londen Gatwick zijn de luchthavens met een hoger prijsniveau dan Schiphol in 2024. Het prijsniveau van Londen Heathrow is ongeveer twee keer hoger dan dat van Schiphol. Voor Londen Gatwick en Frankfurt geldt dat het prijsniveau in vergelijking met Schiphol respectievelijk 11 en 8 procent hoger is. De belangrijkste reden waarom Londen Heathrow zo'n hoog prijsniveau heeft is dat de landingsgelden op deze luchthaven hoog zijn. Deze zijn bijna zes keer hoger dan het (ongewogen) gemiddelde voor alle benchmarkluchthavens.⁷ Met name de landingsgelden voor vliegtuigtypen met een hoge geluidsproductie zijn uitzonderlijk hoog op Londen Heathrow (zie ook Figuur 3.6).

3.2 Onderscheid naar componenten

3.2.1 Bijdrage componenten aan het totale prijsniveau

Op Schiphol is het aandeel van de havengelden in het totale prijsniveau 43 procent in 2024 (zie Tabel 3.1).⁸ De havengelden worden door de luchthavens zelf (kosten-georiënteerd) vastgesteld volgens de geldende regulering en in rekening gebracht.⁹ In vergelijking met de benchmarkluchthavens is het aandeel van de havengelden in het totale prijsniveau op Schiphol relatief laag, alleen München (42 procent) noteert een lager aandeel. Voor beide luchthavens geldt dat de passagiersbelastingen en securitygelden en -heffingen een relatief groot deel van het prijsniveau uitmaken. Istanbul en Madrid noteren het grootste aandeel (circa 90 procent). Ook op Londen Heathrow (77 procent), Kopenhagen (69 procent) en Brussel (67 procent) is het aandeel havengelden relatief hoog. Over het algemeen hebben luchthavens waar geen of lage passagiersbelastingen geheven worden een hoog aandeel havengelden.

Na de havengelden leveren de securitygelden en -heffingen en de passagiersbelastingen op de meeste luchthavens een aanzienlijke bijdrage aan het prijsniveau. Op Schiphol zijn de securitygelden en -heffingen in absolute zin het hoogst van alle onderzochte luchthavens in 2024. Hierna volgen Zürich en Frankfurt. Het kan hierbij gaan om securitytarieven die de luchthaven zelf in rekening brengt (securitygelden zoals op Schiphol) en/of die de betreffende overheid (indirect) heft (securityheffingen). In relatieve zin zijn de securitygelden en -heffingen het hoogst op Kopenhagen (24 procent van het totale prijsniveau). Londen Heathrow en Londen Gatwick brengen geen afzonderlijke securitygelden of -heffingen in rekening. De Londense luchthavens financieren de securitykosten uit de passagiersgelden. Dat maakt een goede vergelijking van de securitykosten met die luchthavens niet mogelijk. Sinds 2021 heft Londen Heathrow wel relatief beperkte securitygelden voor het screenen van handbagage.

⁷ Alle gerapporteerde gemiddelden in dit onderzoek zijn ongewogen. Met andere woorden, alle benchmarkluchthavens krijgen hetzelfde gewicht in de berekening van het gemiddelde.

⁸ Bijlage B geeft dit percentage voor de jaren 2013, 2018 en 2023 weer.

⁹ Security-, geluid- en emissiegelden worden door sommige luchthavens ook zelf vastgesteld en in rekening gebracht. Voor deze luchthavens geldt dus dat de totale luchthavengelden die in rekening worden gebracht niet overeenkomen met de hier gehanteerde categorie 'havengelden'.

Tabel 3.1 Op alle luchthavens is het aandeel havengelden in 2024 het grootst

	Berekend prijsniveau in miljoenen € in 2024												
	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Landingsgelden	244	170	146	161	342	78	56	286	318	1.654	218	94	159
Parkeergelden	-	42	86	18	39	28	37	224	131	85	84	-	108
Passagiersgelden	569	674	570	511	519	362	988	446	748	1.124	479	649	652
Overige gelden	1	9	-	0	-	-	-	-	-	-	0	2	37
Havengelden	815	894	802	691	900	468	1.082	956	1.197	2.864	781	744	956
Emissiegelden	26	28	-	8	10	-	24	-	82	136	-	33	17
Securitygelden	432	257	-	237	41	24	48	91	-	8	91	29	334
Securityheffingen	-	-	281	-	136	-	254	-	-	-	19	246	-
Securitygelden en -heffingen	432	257	281	237	177	24	302	91	-	8	110	276	334
Geluidsgelden	-	-	-	-	-	-	97	-	36	-	-	113	89
Geluidsheffingen	-	-	23	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-
Geluidsgelden en -heffingen	-	-	23	-	-	-	107	-	36	-	-	113	89
ATC-heffingen	75	86	67	60	91	4	91	17	7	7	9	91	155
Passagiersbelastingen	553	74	236	-	508	369	508	-	723	723	-	508	-
Totaal	1.901	1.339	1.409	996	1.685	865	2.114	1.064	2.045	3.738	899	1.764	1.550
% Afwijking prijsniveau t.o.v. AMS	0%	-30%	-26%	-48%	-11%	-54%	11%	-44%	8%	97%	-53%	-7%	-18%
% Havengelden	43%	67%	57%	69%	53%	54%	51%	90%	59%	77%	87%	42%	62%
% Emissiegelden	1%	2%	-	1%	1%	-	1%	-	4%	4%	-	2%	1%
% Securitygelden en -heffingen	23%	19%	20%	24%	11%	3%	14%	9%	-	0%	12%	16%	22%
% Geluidsgelden en -heffingen	-	-	2%	-	-	-	5%	-	2%	-	-	6%	6%
% ATC-heffingen	4%	6%	5%	6%	5%	0%	4%	2%	0%	0%	1%	5%	10%
% Passagiersbelastingen	29%	5%	17%	-	30%	43%	24%	-	35%	19%	-	29%	-

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Op Schiphol is er sprake van een gratis parkeerperiode van 6:15 uur overdag en sinds 2015 een vrijstelling van parkeergelden voor de nachtperiode. Door de aannames omtrent het parkeren (zie Bijlage A) lijkt het in de resultaten erop dat Schiphol geen parkeergelden in rekening brengt, hetgeen niet het geval is. De opbrengsten uit parkeergelden van Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Madrid, Dubai en Istanbul hebben deels betrekking op gelden die samenhangen met het parkeren (boarding bridge charge of electricity charge).

Op vijf luchthavens worden geluidsgelden en/of -heffingen geheven. Deze zijn in absolute en relatieve zin het hoogst op Frankfurt, München en Zürich. Schiphol brengt geen afzonderlijke geluidsgelden in rekening.¹⁰ Schiphol integreert het geluidaspect in de luchthavengelden door te differentiëren naar geluidscategorie in de landingsgelden. Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Brussel, Düsseldorf, Madrid en München differentiëren ook naar geluidscategorie in de landingsgelden.

Emissiegelden worden op negen luchthavens geheven, maar zijn in alle gevallen beperkt. De hoogte van de emissiegelden wordt op elk van de negen luchthavens gebaseerd op de uitstoot van stikstof (NO_x) bij de landing en/of de start van het vliegtuig. Sinds 2022 baseert Londen Gatwick de emissiegelden ook op de CO₂-uitstoot.

¹⁰ De geluidsisolatieheffing en de *governmental compensation levy* zijn in respectievelijk 2015 en 2016 afgeschaft.

Op elke luchthaven worden ATC-heffingen in rekening gebracht. Het aandeel van deze heffingen in het totale prijsniveau varieert van 0 procent op Dubai en de Londense luchthavens tot 10 procent op Zürich. Op Schiphol bedraagt dit aandeel 4 procent.

Op negen luchthavens is in 2024 een passagiersbelasting van kracht: Schiphol, Brussel, de twee Londense luchthavens, de drie Duitse luchthavens, Parijs Charles de Gaulle en Dubai. Het aandeel van deze passagiersbelasting in het totale prijsniveau van deze luchthavens is aanzienlijk, met uitzondering van Brussel (5 procent). Het aandeel is het grootst voor Dubai (43 procent). Een voorname reden hiervoor is dat Dubai de enige benchmarkluchthaven is waar de passagiersbelasting zowel geheven wordt over O/D- als transferpassagiers. De vliegbelasting op Schiphol geldt vanaf 1 januari 2021 en bedraagt in 2024 29,05 euro per vertrekkende O/D-passagier. Transferpassagiers zijn hiervan uitgezonderd. Dit geldt ook voor de meeste passagiersbelastingen in andere landen.

3.2.2 Tariefdifferentiaties binnen componenten

De componenten worden op verschillende manieren gedifferentieerd. Tabel 3.2 laat zien dat in de passagiersgelden, securitygelden en -heffingen en de passagiersbelastingen veelal onderscheid wordt gemaakt naar passagierssegment (O/D of transfer). Daarnaast wordt in de passagiersbelastingen ook vaak onderscheid gemaakt naar vliegafstand en vluchtklasse (*economy of business class*). Bij de landings-, parkeer- en geluidsgelden zijn de tarieven veelal afhankelijk van de geluidscategorie van het toestel en het tijdstip van de dag. Op sommige luchthavens worden de landingsgelden en/of parkeergelden daarnaast gedifferentieerd naar het type afhandeling (*connected of disconnected*).¹¹ Differentiatie naar type afhandeling vindt voornamelijk plaats via gedifferentieerde tarieven in de parkeergelden of landingsgelden en via het al dan niet in rekening brengen van een afzonderlijke *boarding bridge charge* die alleen geldt voor *connected* afhandelingen. De Londense luchthavens differentiëren naar type afhandeling door lagere passagiersgelden te hanteren bij afhandeling op het platform. Tot slot wordt er op sommige luchthavens gedifferentieerd naar vrachtluchten/passagiersvluchten en *peak/off-peak*.

¹¹ Connected afhandeling houdt in dat passagiers het vliegtuig via de gate binnengaan of verlaten. Als de passagiers het vliegtuig via het platform (apron) binnengaan of verlaten is er sprake van disconnected afhandeling. Cargovluchten worden altijd disconnected afgehandeld.

Tabel 3.2 Luchthavengelden en overheidsheffingen worden verschillend gedifferentieerd

	O/D en transfer	Bestemming/ afstand	Economy/business	Geluidsproductie
Schiphol	- Passagiersgelden - Securitygelden - Passagiersbelasting			- Landingsgelden
Parijs Charles de Gaulle	- Passagiersgelden - Bagageafh. gelden - Passagiersbelasting - Securityheffingen	- Parkeergelden (<i>electricity charge</i>) - Passagiersgelden - Check-ingelden	- Passagiersbelasting	- Landingsgelden - Geluidsheffingen
Frankfurt	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securityheffingen	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securityheffingen		- Geluidsgelden - Geluidsheffingen
Londen Heathrow	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting	- Landingsgelden
Brussel	- Passagiersgelden - Passagiersgelden (<i>CUP charge</i>) ¹² - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting		- Landingsgelden - ATC-heffingen
Londen Gatwick	- Passagiersbelasting - Check-ingelden - Bagageafh. gelden - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting	- Geluidsgelden
Kopenhagen	- Passagiersgelden - Securitygelden			
Düsseldorf	- Passagiersgelden - Passagiersgelden (<i>CUTE charge</i>) - Passagiersbelasting	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securityheffingen		- Landingsgelden
Madrid	- Passagiersgelden - Securitygelden	- Passagiersgelden		- Landingsgelden
München	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securityheffingen	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securityheffingen		- Landingsgelden - Geluidsgelden
Zürich	- Passagiersgelden - Securitygelden			- Geluidsgelden
Dubai	- Passagiersgelden - Securitygelden - Passagiersbelasting (<i>API fee</i>)			
Istanbul	- Passagiersgelden	- Landingsgelden (<i>follow-me charge</i>) - Passagiersgelden		

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot I: Ten behoeve van de overzichtelijkheid zijn alleen de belangrijkste differentiaties opgenomen in de tabel. Differentiaties die minder voorkomen of juist zeer generiek van aard zijn, zijn die naar aankomst/vertrek (alle luchthavens brengen passagiersgelden alleen in rekening per vertrekkende passagier) en locatie/terminal (sommige luchthavens maken onderscheid tussen gebruik van verschillende terminals). Bijlage C biedt een overzicht van alle differentiaties per tarief en heffing.

¹² De CUP/CUTE charge is een vergoeding voor het gebruik van de gemeenschappelijke incheckbalies en boarding gates.

Noot II: Landingsgelden zijn in deze studie zowel start- als landingsgelden. Enkele luchthavens brengen namelijk voor zowel starts als landingen landingsgelden in rekening.

De Europese richtlijn 2009/12/EG aangaande het heffen van luchthavengelden bepaalt de voorwaarden waaraan differentiaties van deze gelden dienen te voldoen. De richtlijn geldt voor luchthavens met jaarlijks meer dan vijf miljoen passagiersbewegingen of zijnde de luchthaven met de meeste passagiersbewegingen in de betreffende lidstaat. Daarmee geldt deze richtlijn voor alle benchmarkluchthavens in de EU. In het Verenigd Koninkrijk gelden de Airport Charges Regulations 2011, deze zijn gebaseerd op de Europese richtlijn. Volgens deze richtlijn(en) dienen tariefdifferentiaties gebaseerd te zijn op aantoonbare kostenverschillen (artikel 10) of op een maatschappelijk belang (artikel 3). De richtlijn geeft expliciet aan dat milieuaangelegenheden onder het maatschappelijke belang vallen.

Luchthavens in de EU en het Verenigd Koninkrijk baseren hun tariefdifferentiaties naar passagierssegment onder andere op kostenverschillen. Transferpassagiers maken namelijk minder gebruik van de luchthavenfaciliteiten dan O/D-passagiers. Differentiaties naar geluidscategorie en het tijdstip van de dag worden juist gebaseerd op het dienen van het maatschappelijk belang (in de vorm van beprijzen van de externe kosten).

De paragrafen 3.2.3 tot en met 3.2.5 gaan verder in op de tariefdifferentiaties die op de verschillende luchthavens in de benchmark worden toegepast. Allereerst beschrijven we de differentiaties in de passagiersgelden en de securitygelden en -heffingen naar passagierssegment (O/D en transfer). Vervolgens worden de differentiaties in de passagiersgelden naar geografische bestemming behandeld. Tot slot gaan we in op de differentiaties naar geluidsproductie.

3.2.3 Differentiatie naar passagierssegment (O/D en transfer)¹³

Passagiersgelden¹⁴

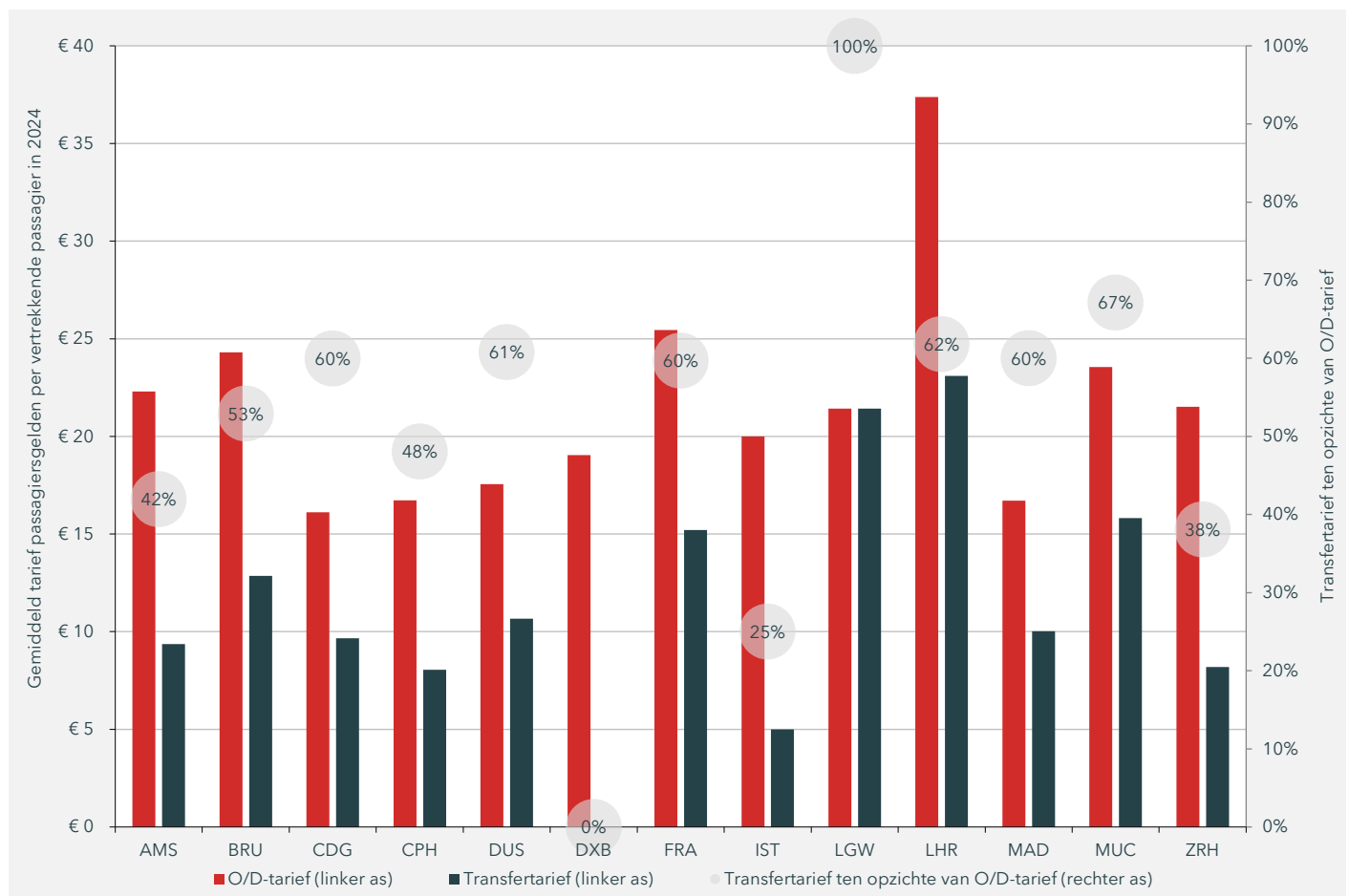
Op alle luchthavens, met uitzondering van Londen Gatwick, betalen transferpassagiers lagere passagiersgelden dan O/D-passagiers in 2024 (zie Figuur 3.2).¹⁵ Voor Londen Gatwick is het differentiëren naar passagierssegment van beperkt belang. De reden is dat de luchthaven geen hub is. Het aantal transferpassagiers is daarom minimaal. Dit geldt ook voor Düsseldorf.

¹³ In deze paragraaf vergelijken we de gelden per passagier tussen de luchthavens. Dit in tegenstelling tot de rest van het rapport, waar we de totale opbrengsten uit de gelden vergelijken. De reden voor de afwijkende aanpak in deze paragraaf is dat door het uitdrukken van de gelden per O/D- en transferpassagier de differentiatie naar passagierssegment inzichtelijk wordt.

¹⁴ In tegenstelling tot de rest van rapport richten wij ons bij de analyse van de passagiersgelden in deze paragraaf uitsluitend op de passenger service charge. De gelden voor check-in en bagageafhandeling en de PRM-charge blijven dus buiten beschouwing. We kiezen hiervoor, omdat op verschillende benchmarkluchthavens de passenger service charge van O/D-passagiers en transferpassagiers in een vaste verhouding tot elkaar staan. Door de andere passagiersgelden buiten beschouwing te laten komt deze vaste verhouding terug in de uitkomsten. Passagiersbelastingen maken geen onderdeel uit van de passagiersgelden.

¹⁵ Bij de interpretatie van de resultaten is het van belang om mee te nemen dat een transferpassagier twee keer het transfertarief van de passagiers- en/of securitygelden verschuldigd is indien bij de terugreis via dezelfde hub wordt gereisd.

Figuur 3.2 Schiphol differentieert relatief sterk tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden vergeleken met de andere luchthavens



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Als een luchthaven tevens een differentiatie naar bestemmingscategorie hanteert is het gemiddelde genomen van de verschillende tarieven. Dit gemiddelde is gewogen naar het aantal vluchten naar elke bestemmingscategorie in het Schipholpakket van 2023.

Op Schiphol ligt het tarief voor transferpassagiers op 42 procent van het tarief voor O/D-passagiers. Alleen Dubai (geen passagiersgelden voor transferpassagiers), Istanbul (25 procent) en Zürich (38 procent) hanteren een grotere differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden.

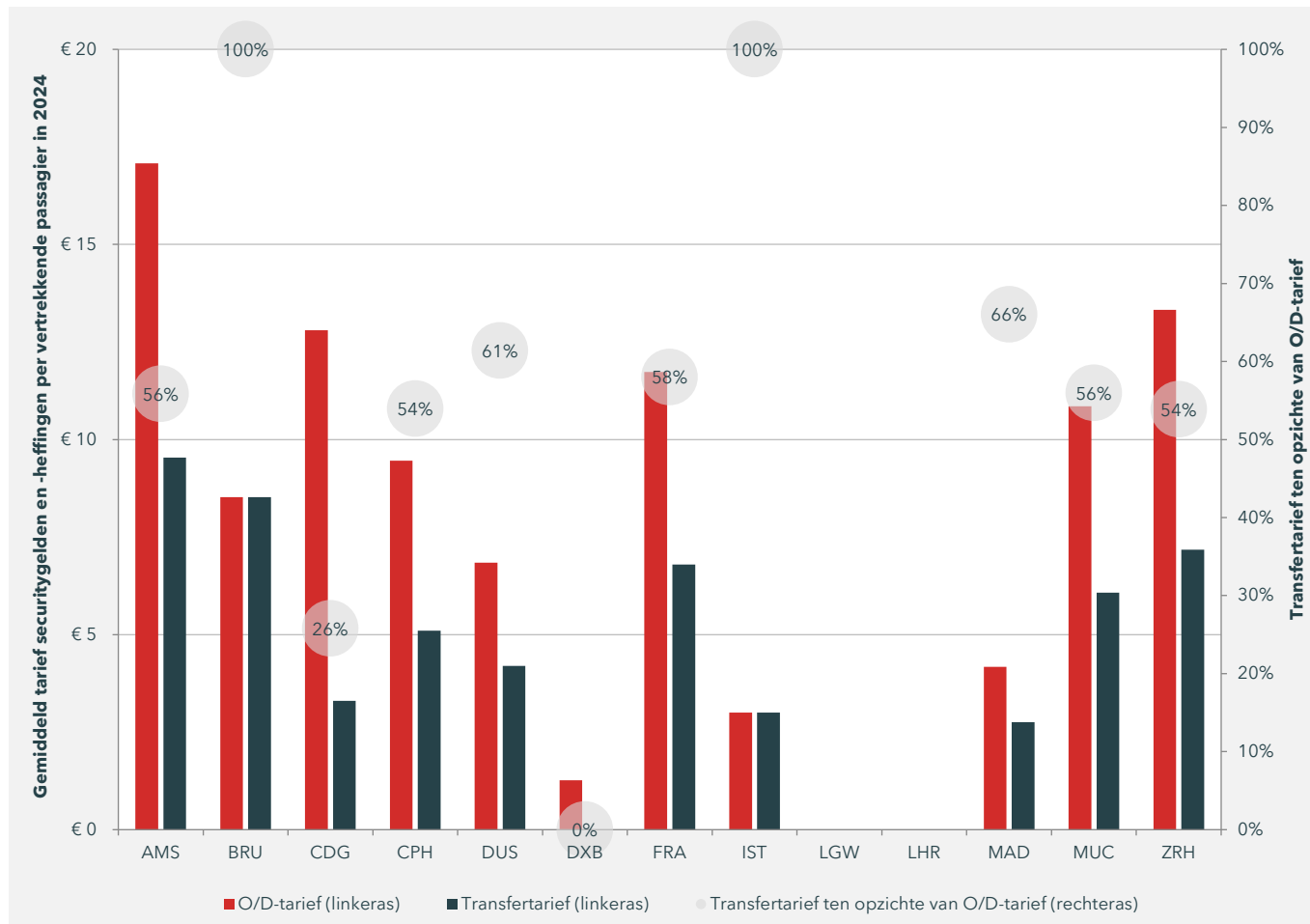
In vergelijking met 2023 is op Londen Heathrow de differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden toegenomen. Het tarief voor transferpassagiers is gedaald van 76 procent naar 62 procent van het tarief voor O/D-passagiers (zie Figuur D.1 in Bijlage D). De luchthaven heeft hiervoor gekozen om "de bezettingsgraad te verhogen, de schaarse slotcapaciteit zo goed mogelijk in te zetten en de klimaatimpact per passagier te verlagen".¹⁶ Ook op Kopenhagen neemt de differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden toe tussen 2023 en 2024. Het tarief voor transferpassagiers daalt van 54 naar 48 procent van het tarief voor O/D-passagiers. Op de andere benchmarkluchthavens is de differentiatie hetzelfde gebleven.

¹⁶ Zie de consultatiedocumenten aangaande de tariefstelling op Londen Heathrow in 2024.
<https://www.heathrow.com/company/doing-business-with-heathrow/flight-conditions-of-use>

Securitygelden en -heffingen

Op de meeste luchthavens worden ook de securitygelden en/of -heffingen gedifferentieerd naar passagierssegment in 2024 (zie Figuur 3.3). Uitzonderingen vormen Brussel en Istanbul, waar de tarieven voor O/D- en transferpassagiers gelijk zijn.

Figuur 3.3 Schiphol differentieert gemiddeld tussen O/D- en transferpassagiers in de securitykosten



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Londen Heathrow en Londen Gatwick financieren de securitykosten uit de passagiersgelden. Daardoor is het niet mogelijk om de differentiatie in deze kosten te berekenen. De airport tax op Parijs Charles de Gaulle betreft een securityheffing.

Op Schiphol bedraagt het tarief van securitygelden voor transferpassagiers 56 procent van het tarief voor O/D-passagiers. Dat komt overeen met de differentiaties die op de meeste andere luchthavens worden toegepast. Dubai vormt ook voor wat betreft de securitygelden een uitzondering. Net als voor de passagiersgelden zijn luchtvaartmaatschappijen op deze luchthaven geen securitygelden voor transferpassagiers verschuldigd. Na Dubai differentieert Parijs Charles de Gaulle het sterkst tussen O/D- en transferpassagiers in de securityheffingen. Op deze luchthaven bedraagt het tarief van securityheffingen voor transferpassagiers 26 procent van het tarief voor O/D-passagiers. In 2023 bedroeg het transfertarief 40 procent van het O/D-tarief, de differentiatie op Parijs Charles de Gaulle is dus substantieel toegenomen (zie Figuur D.2 in Bijlage D). Ook Kopenhagen versterkte de differentiatie

naar passagierssegment in de securitygelden, vergeleken met 2023 (van 58 naar 54 procent). Op de andere benchmarkluchthavens is de differentiatie (vrijwel) hetzelfde gebleven.

Passagiersbelastingen

Op elke benchmarkluchthaven waar een passagiersbelasting van kracht is (met uitzondering van Dubai), wordt deze uitsluitend geheven over O/D-passagiers. De passagiersbelastingen vormen op de meeste luchthavens een substantieel deel van het totale prijsniveau. Het vrijstellen van transferpassagiers van deze belastingen leidt daarom tot een aanzienlijk verschil in het totale prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers (zie nader volgende paragraaf).

Totale prijsniveau

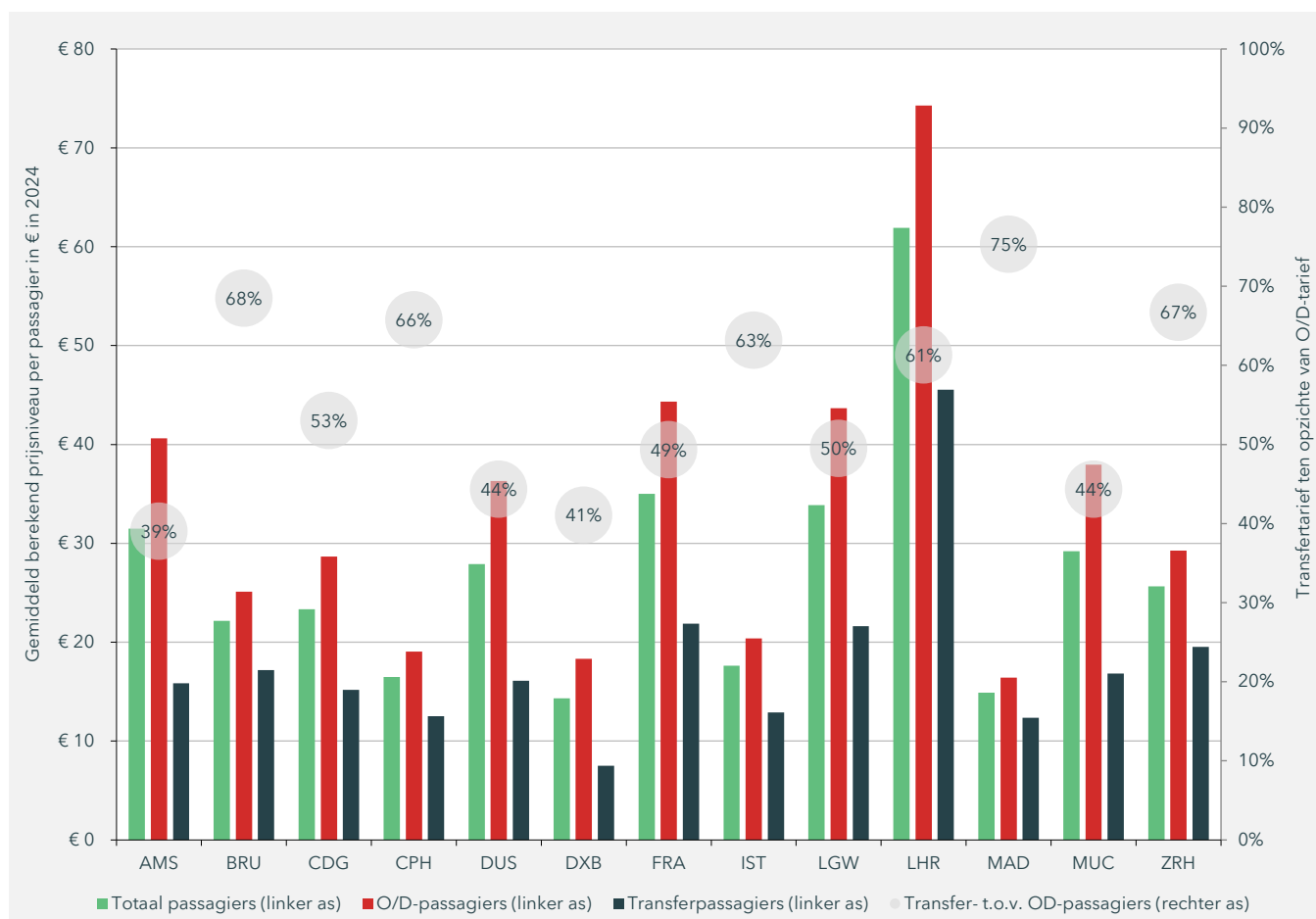
Ten slotte analyseren we hoe de differentiaties tussen O/D- en transferpassagiers in de verschillende componenten doorwerken in het totale prijsniveau. Hiervoor berekenen we het verschil in het totale prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers op elk van de luchthavens. Dit doen we door in het benchmarkmodel enerzijds uit te gaan van alleen maar O/D-passagiers en anderzijds van alleen maar transferpassagiers. Het delen van de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen door het totaal aantal passagiers resulteert voor beide hypothetische scenario's in de gemiddelde opbrengsten per passagier. Het verschil in gemiddelde opbrengsten tussen een O/D- en een transferpassagier geeft een indicatie van het prijsniveauverschil tussen beide passagierssegmenten.

Op Schiphol bedraagt het gemiddelde totale prijsniveau voor transferpassagiers (inclusief passagiersbelastingen) 39 procent van het totale prijsniveau voor O/D-passagiers in 2024 (zie Figuur 3.4). Daarmee wordt op Schiphol van alle benchmarkluchthavens het totale prijsniveau het sterkst gedifferentieerd tussen O/D- en transferpassagiers. Hiervoor zijn twee verklaringen. Ten eerste differentieert Schiphol relatief sterk tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden (zie Figuur 3.2). Daarnaast zijn transferpassagiers uitgezonderd van de Nederlandse vliegbelasting. Ook de andere benchmarkluchthavens waar een passagiersbelasting wordt geheven, laten over het algemeen een groot verschil zien in totale prijsniveaus voor O/D- en transferpassagiers. Voor alle passagiersbelastingen - behalve die op Dubai - geldt namelijk dat transferpassagiers uitgezonderd zijn van deze belasting.

Na Schiphol noteert Dubai het grootste verschil in het totale prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers. Op Dubai ligt het gemiddelde prijsniveau voor transferpassagiers op 41 procent van het prijsniveau van O/D-passagiers. Dat komt doordat voor transferpassagiers geen passagiersgelden en securitygelden in rekening worden gebracht op deze luchthaven. De passagiersbelasting voor transferpassagiers op Dubai reduceert het verschil in prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers op deze luchthaven.

Madrid, Brussel, Zürich en Kopenhagen kennen de kleinste verschillen in prijsniveaus voor O/D- en transferpassagiers. Het betreft hier secundaire hubluchthavens met een kleinere focus op transferpassagiers dan de primaire hubs.

Figuur 3.4 Op Schiphol wordt van alle benchmarkluchthavens het sterkst gedifferentieerd tussen O/D- en transferpassagiers in het totale prijsniveau (inclusief passagiersbelastingen)



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

In vergelijking met 2023 is het verschil in het totale prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers op Kopenhagen en Londen Heathrow toegenomen (zie Figuur D.3 in Bijlage D). Op Kopenhagen daalt het prijsniveau voor transferpassagiers van 71 procent naar 66 procent van het prijsniveau voor O/D-passagiers. Wat betreft Londen Heathrow bedraagt de daling 66 naar 61 procent. De overige benchmarkluchthavens laten geen of slechts een beperkte verandering zien in de differentiatie naar beide passagierssegmenten.

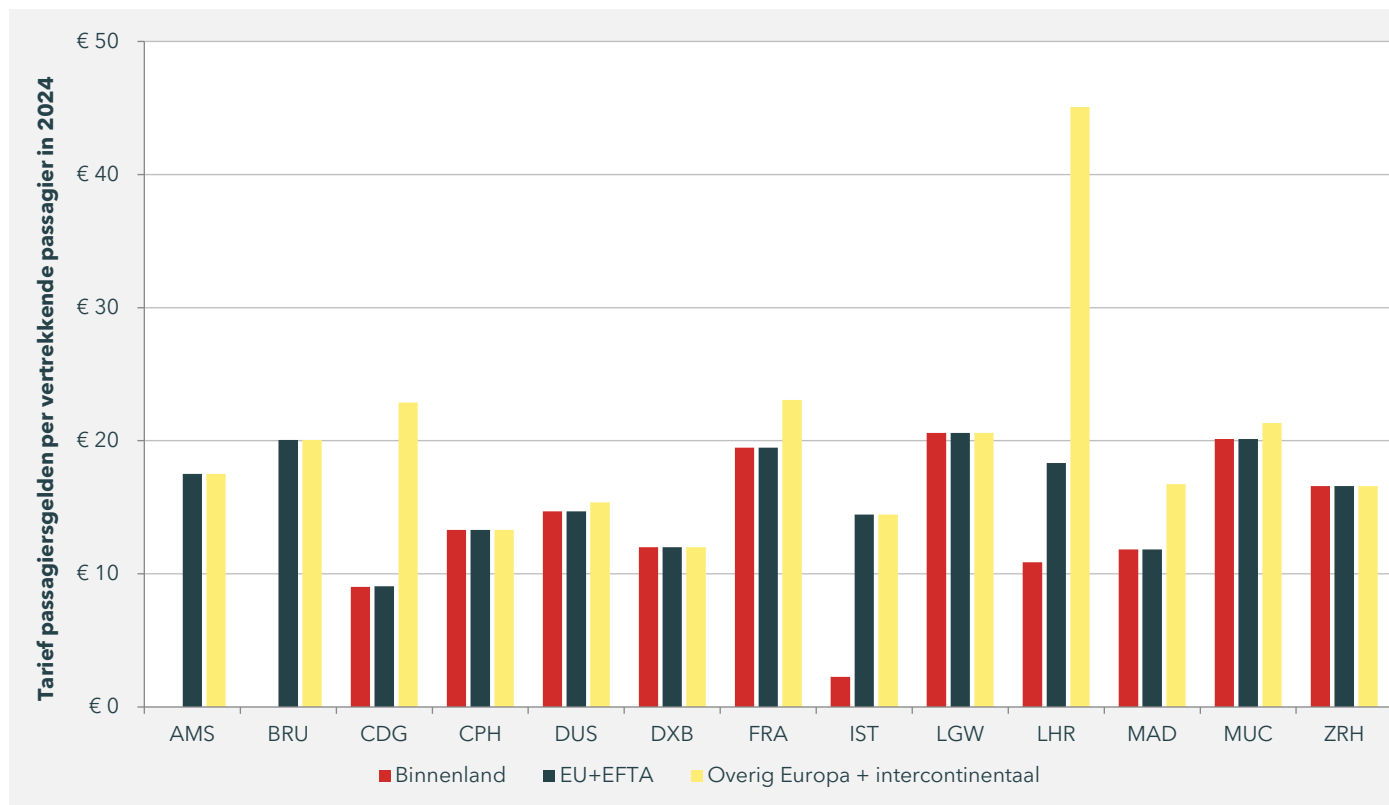
3.2.4 Differentiatie naar bestemming

Passagiersgelden

Een aantal luchthavens differentieert de passagiersgelden naar bestemmingsregio (zie Figuur 3.5). De grote hubconcurrenten van Schiphol - Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Madrid - kennen een (sterke) differentiatie. Op deze luchthavens liggen de tarieven voor passagiersgelden naar bestemmingen buiten het EU+EFTA-gebied aanzienlijk hoger dan naar binnenlandse bestemmingen en bestemmingen binnen het EU+EFTA-gebied. Istanbul en Londen Heathrow kennen aparte tarieven voor binnenlands vervoer. Met name op Istanbul is het tarief zeer laag. Op bepaalde luchthavens gelden ook separate tarieven voor bepaalde gebiedsdelen (zoals de Franse overzeese gebieden voor Parijs Charles de Gaulle en het Brits Kroonbezit voor de Britse

luchthavens). Schiphol, Brussel, Kopenhagen, Dubai, Londen Gatwick en Zürich differentiëren in de passagiersgelden niet naar bestemming.

Figuur 3.5 Sommige luchthavens hanteren hogere tarieven voor passagiersgelden voor verre bestemmingen



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot I: Sinds het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de EU brengen de luchthavens die onderscheid maken tussen EU en non-EU bestemmingen in de passagiersgelden het non-EU-tarief in rekening bij vluchten naar het Verenigd Koninkrijk. Hier is rekening mee gehouden in de modelberekeningen.

Noot II: De EFTA (European Free Trade Association)-landen zijn: IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland.

Noot III: Voor Schiphol en Brussel ontbreken de passagiersgelden voor binnenlandse vluchten, omdat dit type vlucht niet voorkomt op deze luchthavens.

Passagiersbelastingen

Passagiersbelastingen worden veelal ook gedifferentieerd naar afstand of bestemmingsregio, waarbij voor vluchten over een langere afstand of naar een verder gelegen regio hogere tarieven gelden. In de burgerluchtvaartbelasting op Parijs Charles de Gaulle geldt voor het EU+EFTA-gebied en de Franse overzeese gebieden een tarief van € 5,05 in 2024, terwijl voor overige landen een tarief van € 9,09 van kracht is. De solidariteitsbelasting op Parijs Charles de Gaulle heeft verschillende tarieven voor passagiers die naar de Europese Unie vertrekken (economy: € 2,63, business: € 20,27) en passagiers die naar andere landen vertrekken (economy: € 7,51, business: € 63,07).

De Britse air passenger duty en de Belgische Inschepingstax zijn zowel regioafhankelijk als afstandsafhankelijk. Vanaf de Britse luchthavens worden per vertrekkende O/D-passagier de volgende tarieven gehanteerd in 2024:

- Binnenlandse bestemming: £ 7 (economy) en £ 14 (business);

- Bestemming < 2.000 mijl van Londen: £ 13 (economy) en £ 26 (business);
- Bestemming tussen 2.000 en 5.500 mijl van Londen: £ 88 (economy) en £ 194 (business);
- Bestemming > 5.500 mijl van Londen: £ 92 (economy) en £ 202 (business).¹⁷

De tarieven voor de Belgische Inschepingstax bedragen per vertrekkende O/D-passagier in 2024:

- Bestemming < 500 kilometer van Brussel: € 10;
- Bestemming > 500 kilometer van Brussel en binnen EU+EFTA of Verenigde Koninkrijk: € 2;
- Overige bestemmingen: € 4.

De Duitse Flugsteuer is alleen afstandsafhankelijk. De tarieven per vertrekkende O/D-passagier voor de Flugsteuer zijn in 2024 als volgt:

- Bestemming < 2.500 kilometer van Frankfurt: € 15,53;
- Bestemming tussen 2.500 en 6.000 kilometer van Frankfurt: € 39,34;
- Bestemming > 6.000 kilometer van Frankfurt: € 70,83.

De passagiersbelastingen op Schiphol en Dubai (respectievelijk € 29,05 en € 12,70 per vertrekkende O/D-passagier) worden niet gedifferentieerd naar afstand of bestemmingsregio. Op Kopenhagen, Istanbul, Madrid en Zürich zijn geen passagiersbelastingen van toepassing.

3.2.5 Differentiatie naar geluidscategorisering

Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Londen Gatwick, München en Zürich brengen geluidsgelden en/of -heffingen in rekening. Al deze luchthavens hanteren een hoger tarief voor geluidsproductie 's nachts.¹⁸

De geluidsgelden en/of -heffingen zijn in 2024 relatief het hoogst op München en Zürich. Het aandeel van de geluidsgelden in de totale opbrengsten vanuit luchthavengelden en overheidsheffingen (i.e. het totale prijsniveau) is 6 procent op deze luchthavens. Gemiddeld genomen bedraagt dit aandeel 4 procent (zie Tabel 3.1).

Schiphol brengt geen specifieke geluidsgelden of -heffingen in rekening, maar integreert het geluidsaspect in de luchthavengelden door te differentiëren naar geluidscategorie in de landingsgelden. Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Brussel, Düsseldorf, Madrid en München differentiëren ook naar geluidscategorie in de landingsgelden. Elk van deze luchthavens (met uitzondering van München) brengt 's nachts hogere landingsgelden in rekening dan overdag. Op Düsseldorf is de differentiatie tussen dag en nacht het sterkst. De landingsgelden in de nacht op deze luchthaven zijn tot 44 keer hoger dan die van overdag. Schiphol hanteert een nachttarief voor de landingsgelden dat tot drie keer hoger is dan het dagtarief.

De mate van differentiatie naar geluidsproductie in de landingsgelden wordt onderzocht door de landingsgelden voor een vliegtuigtype met een lage geluidsproductie te vergelijken met die voor een type met een hoge geluidsproductie. Hierbij richten we ons op het prijsniveau voor een enkele start en landing (prijsniveau per *turnaround*). Bij het selecteren van de vliegtuigtypen voor deze vergelijking zorgen we ervoor dat de overige

¹⁷ Op papier onderscheidt de Britse passagiersbelasting "Lowest Class of Travel", "Standard Rate" en "Higher rate". Laatstgenoemde wordt buiten beschouwing gelaten, omdat het daarbij gaat om relatief grote vliegtuigen (meer dan 20 ton MTOW) met relatief weinig stoelen (minder dan 19 stoelen). Met dergelijke vliegtuigen wordt op Schiphol (en ook elders) vrijwel niet regulier gevlogen.

¹⁸ Voor elke benchmarkluchthaven gaan we uit van het aandeel nachtvluchten in het verkeerspakket van Schiphol in 2023. In dit pakket bedraagt het aandeel nachtvluchten 3,6 procent, uitgaande van Schiphol's definitie van de nachtperiode (23:00 – 06:00).

kenmerken van de typen (vrijwel) identiek zijn. Zodoende wordt de impact van geluidsproductie op de hoogte van de landingsgelden geïsoleerd. Bij de berekeningen gebruiken we voor beide typen de verkeersmix van het type met een lage geluidsproductie. Voor elke *turnaround* met dit type in het Schipholpakket van 2023 bepalen we de landingsgelden en berekenen we het (ongewogen) gemiddelde hiervan. Dit gemiddelde vergelijken we met de gemiddelde landingsgelden in het geval dat deze *turnarounds* worden uitgevoerd met het type met een hoge geluidsproductie. Deze aanpak zorgt ervoor dat verschillen in de verkeersmix de resultaten niet beïnvloeden.

Er worden twee paar vliegtuigtypen met elkaar vergeleken: een paar kortereafstandsvliegtuigen en een paar langereafstandsvliegtuigen. Beide paren betreffen passagierstoestellen. Het paar kortereafstandsvliegtuigen bestaat uit de Boeing 739W (hoge geluidsproductie) en de Airbus A320N (lage geluidsproductie). De geluidsproductie van de Boeing 739W is 131 procent hoger dan die van de Airbus A320N.¹⁹ Het paar langereafstandsvliegtuigen bestaat uit de Airbus A332 (hoge geluidsproductie) en de Boeing 788 (lage geluidsproductie). De geluidsproductie van de Airbus A332 is 121 procent hoger dan die van de Boeing 788.

Londen Heathrow differentieert met afstand het sterkst naar geluidscategorie in de landingsgelden in 2024 (zie Figuur 3.6). Op deze luchthaven zijn de landingsgelden per *turnaround* voor het vliegtuigtype met een hoge geluidsproductie tien keer hoger (+900 procent) dan die voor het type met een lage geluidsproductie. Dit geldt voor zowel het paar korte- als langereafstandsvliegtuigen.²⁰ Na Londen Heathrow differentiëren Schiphol en Brussel het sterkst naar geluidsproductie in de landingsgelden. Voor de typen met een hoge geluidsproductie zijn de landingsgelden per *turnaround* op Schiphol ruim 3,5 keer (+263 procent) hoger dan die voor de typen met een lage geluidsproductie. Wat betreft Brussel is de differentiatie naar geluidsproductie met name zichtbaar bij het paar langereafstandsvliegtuigen. De landingsgelden voor het langereafstandsvliegtuig met een hoge geluidsproductie zijn bijna vijf keer hoger (+390 procent) dan die voor een vergelijkbaar toestel met een lage geluidsproductie.

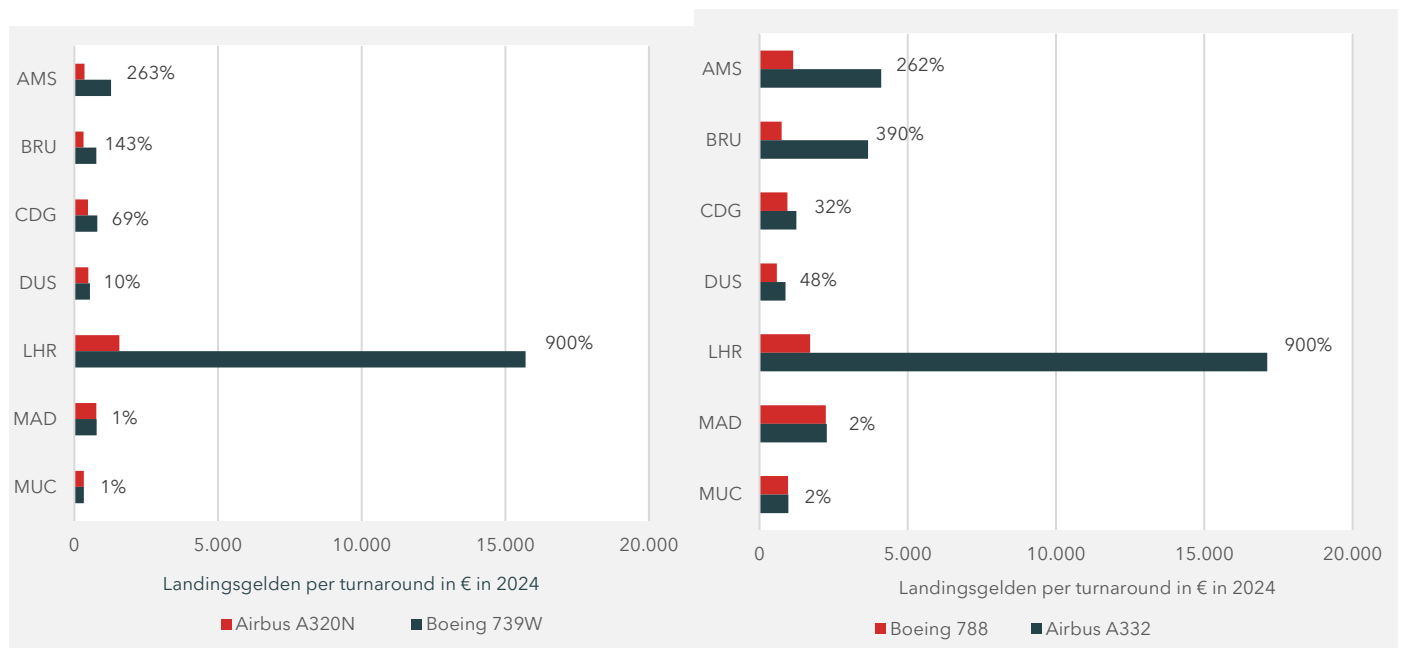
Ook Düsseldorf en Parijs Charles de Gaulle differentiëren relatief sterk naar geluidscategorie in de landingsgelden. De differentiatie op Madrid en München is beperkt. Op Kopenhagen, Dubai, Frankfurt, Istanbul, Londen Gatwick en Zürich zijn de landingsgelden niet afhankelijk van de geluidsproductie.

Ten opzichte van 2023 is op Londen Heathrow en Brussel de differentiatie naar geluidsproductie in de landingsgelden substantieel toegenomen. De overige benchmarkluchthavens laten geen of slechts een beperkte verandering zien in de differentiatie.

¹⁹ Gemeten in termen van de EPNdB-marge van het vliegtuig. De EPNdB-marge is een maat van geluidsproductie die ontwikkeld is door ICAO.

²⁰ De reden waarom het verschil in landingsgelden tussen het type met een hoge en een lage geluidsproductie hetzelfde is, is dat Londen Heathrow werkt met geluidsproductie categorieën voor vliegtuigtypen. Op Londen Heathrow vallen de twee vliegtuigtypen met een lage geluidsproductie in dezelfde categorie. Dit geldt ook voor de twee vliegtuigtypen met een hoge geluidsproductie. Het verschil in landingsgelden is daardoor exact hetzelfde voor het paar korte- en langereafstandsvliegtuigen. Dit is niet altijd het geval bij de andere luchthavens, omdat deze uitgaan van de daadwerkelijke geluidsproductie van een type of meer gedetailleerde geluidsproductie categorieën hanteren.

Figuur 3.6 Londen Heathrow differentieert het sterkst naar geluidscategorie in de landingsgelden



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: De rode staven geven de landingsgelden per *turnaround* voor het vliegtuigtype met een lage geluidsproductie weer. De zwarte staven geven de landingsgelden per *turnaround* voor het vliegtuigtype met een hoge geluidsproductie weer. De grafiek toont alleen de luchthavens die differentiëren naar geluidsproductie in de landingsgelden.

3.3 Ontwikkelingen in de tijd

De vergelijking van de prijsniveaus tussen luchthavens en over de tijd is gebaseerd op de berekende opbrengsten onder de aanname dat elke luchthaven in elke periode het verkeerspakket van Schiphol in 2023 heeft gerealiseerd. De opbrengsten worden vergeleken in nominale termen (huidige prijzen) en in reële termen (gecorrigeerd voor inflatie) op de verschillende luchthavens voor 2013, 2018, 2023 en 2024.

3.3.1 Ontwikkeling van het totale prijsniveau

Ten opzichte van 2023 stijgt in 2024 op de meeste onderzochte luchthavens het nominale prijsniveau (zie Figuur 3.4 en Tabel 3.3). Schiphol's prijsniveau stijgt met 13,2 procent. Ongeveer een derde van deze stijging is toe te schrijven aan hogere passagiersgelden. Verhogingen van de securitygelden en passagiersbelastingen nemen elk ongeveer een kwart van de totale stijging voor hun rekening. De rest van de stijging (ongeveer 15 procent) wordt verklaard door een toename van de landingsgelden en ATC-heffingen.

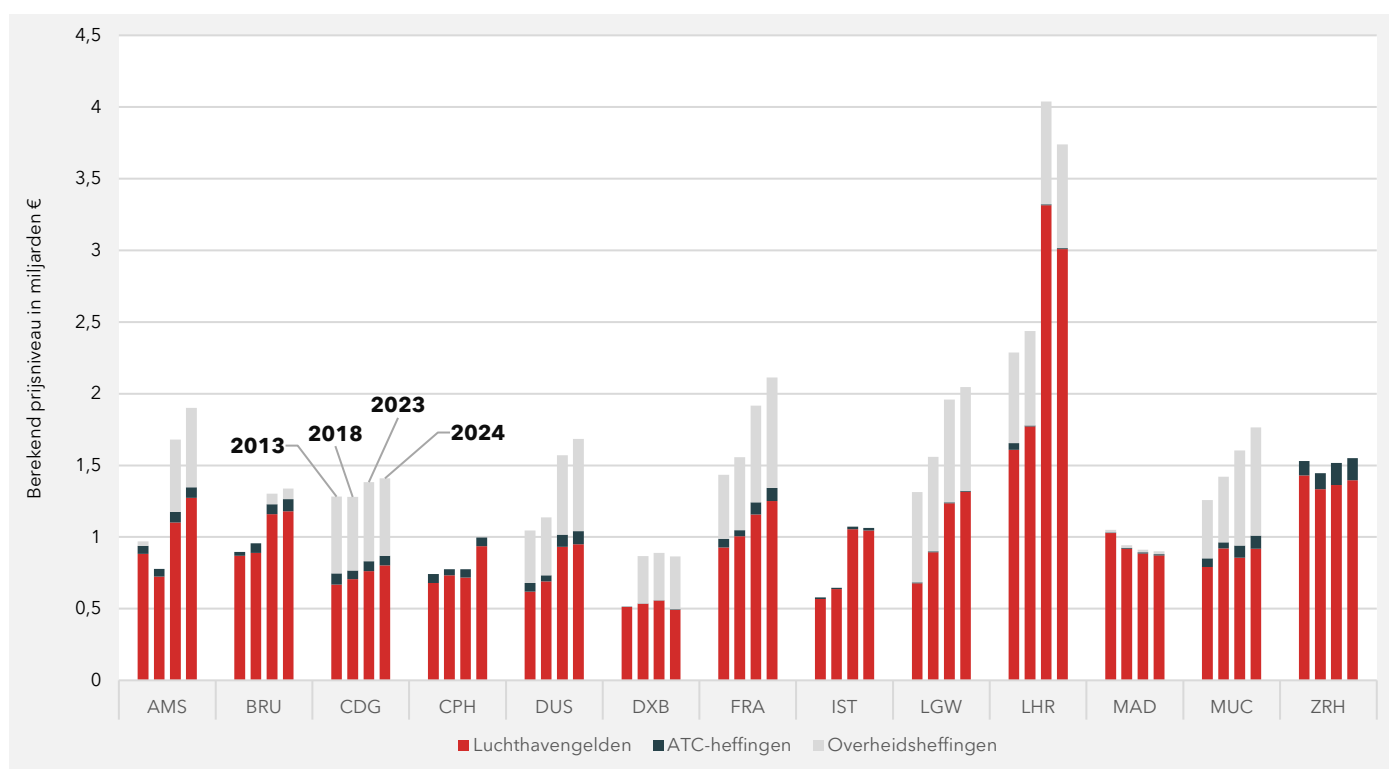
Kopenhagen noteert de grootste stijging van het totale, nominale prijsniveau in 2024 ten opzichte van 2023 (+28,7 procent). Deze tariefstijging stelt de luchthaven in staat om grootschalige renovaties uit te voeren op de luchthaven, waaronder de uitbreiding van Terminal 3.²¹ Na Kopenhagen en Schiphol laten Frankfurt (+10,3 procent), München (+10,0 procent) en Düsseldorf (+ 7,4 procent) de sterkste groei van het prijsniveau zien. Een stijging van de Duitse passagiersbelasting (*Flugsteuer*) is de belangrijkste oorzaak van de prijsniveautoename op deze luchthavens.

²¹ Copenhagen Airports (2024) Annual Report 2023

In 2024 noteren vier luchthavens een daling van het nominale prijsniveau ten opzichte van 2023: Londen Heathrow (-7,4 procent), Dubai (-2,8 procent), Madrid (-1,4 procent) en Istanbul (-0,8 procent). Op Londen Heathrow dalen met name de passagiersgelden en emissiegelden aanzienlijk. De daling van het prijsniveau op Londen Heathrow contrasteert met het patroon van de afgelopen jaren van aanzienlijke prijsniveaustijgingen op deze luchthaven. De Britse luchtvaartautoriteit (Civil Aviation Authority, CAA) heeft Londen Heathrow verplicht om zijn tarieven te verlagen, omdat het financiële verlies van de luchthaven wegens de coronacrisis lager is dan verwacht en omdat een prijsdaling in het belang van de reiziger is.²²

Wanneer rekening wordt gehouden met inflatie, dalen op zes (in plaats van vier) benchmarkluchthavens het prijsniveau in de periode 2023 - 2024 (zie Tabel E.2 in Bijlage E). De luchthavens waar alleen het reële prijsniveau daalt zijn Parijs Charles de Gaulle (-0,5 procent) en Zürich (-0,2 procent). Op de andere luchthavens neemt het reële prijsniveau toe in 2024 ten opzichte van 2023. Kopenhagen (+25,7 procent) en Schiphol (+10,5 procent) noteren de sterkste stijging van het reële prijsniveau.

Figuur 3.7 In 2024 stijgt het prijsniveau op Schiphol met 13,2 procent ten opzichte van 2023



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Gemeten over een langere periode zijn de verschillen in de ontwikkeling van het prijsniveau tussen de luchthavens groter. Het nominale prijsniveau op Schiphol in 2024 is 95,3 procent hoger dan in 2013. Ongeveer 60 procent van deze toename is toe te schrijven aan de introductie en de verhoging van de Nederlandse vliegbelasting, terwijl een stijging van de passagiersgelden ongeveer 20 procent verklaart. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau afgenomen is ten opzichte van 2013, met 13 procent. De overige luchthavens noteren een stijging van het

²² CAA, persbericht, 8 maart 2023: <https://www.caa.co.uk/newsroom/news/level-of-cap-on-how-much-heathrow-airportlimited-can-charge-airlines-confirmed/>.

prijsniveau sinds 2013. De laagste stijgingen doen zich voor op Parijs Charles de Gaulle met 4,6 procent en Zürich met 11,1 procent (zie Figuur 3.7 en Tabel F.1 in Bijlage F).

De grootste stijgingen in het nominale prijsniveau ten opzichte van 2013 doen zich voor op Schiphol (+95,3 procent), Istanbul (+82,5 procent) en Dubai (+69,1 procent). Voor Dubai en Schiphol geldt dat de introductie van een passagiersbelasting de belangrijkste oorzaak is van de stijging van het prijsniveau. De toename op Istanbul wordt met name verklaard door de overgang van de passageoperatie van de oude hub Atatürk naar het nieuwe Istanbul International in 2019. Deze overgang ging gepaard met een substantiële verhoging van de tarieven.

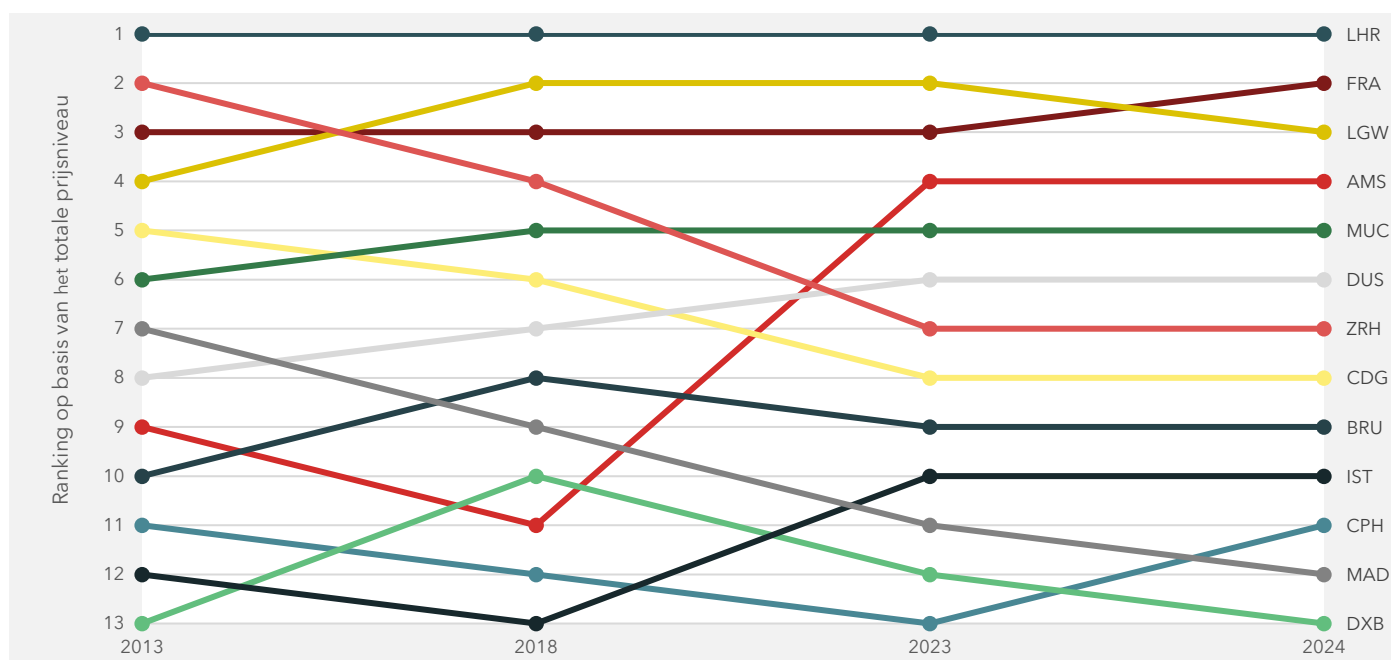
Wanneer de ontwikkelingen in het prijsniveau gecorrigeerd worden voor inflatie, neemt in de periode 2013 – 2024 op drie benchmarkluchthavens het prijsniveau af (zie Tabel E.1 in Bijlage E). Alle drie de luchthavens noteren een daling met dubbele cijfers: Madrid (-34,6 procent), Zürich (-22,6 procent) en Parijs Charles de Gaulle (-15,9 procent). Schiphol laat de grootste stijging in het reële prijsniveau zien in de periode 2013 – 2024 (+49,8 procent). De introductie en verhoging van de Nederlandse vliegbelasting zijn de belangrijkste oorzaken van deze prijsniveaustijging.

3.3.2 Ontwikkeling van de ranking

In vergelijking met 2023, vinden er in 2024 twee veranderingen plaats in de ranking van de benchmarkluchthavens op basis van hun totale prijsniveau (hoger prijsniveau is hoger in ranking). Kopenhagen stijgt twee plekken in de ranking en heeft nu een hoger prijsniveau dan Madrid en Dubai. De andere verandering in de ranking is dat Londen Gatwick en Frankfurt van plaats wisselen (zie Figuur 3.8).

Het aantal verschuivingen in de ranking is aanzienlijk groter bij een vergelijking van 2024 met 2013. Schiphol stijgt in deze periode met vijf plekken en noteert daarmee de grootste stijging. De luchthavens die in 2013 een hoger prijsniveau hebben dan Schiphol, maar in 2024 een lager prijsniveau zijn: Zürich, Parijs Charles de Gaulle, München, Madrid en Düsseldorf. In de periode 2013 – 2024 laten Zürich en Madrid de sterkste daling in de ranking zien. Beide luchthavens dalen met vijf plekken.

Figuur 3.8 In 2024 hebben drie van de twaalf benchmarkluchthavens een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

3.3.3 Ontwikkeling van de individuele componenten

Tabel 3.3 laat voor elke luchthaven de ontwikkeling per individuele tariefcomponent tussen 2023 en 2024 zien.²³ Uit de tabel komt naar voren dat de tariefcomponenten van een luchthaven zich sterk verschillend kunnen ontwikkelen.

Kopenhagen noteert de sterkste toename van de havengelden tussen 2023 en 2024 (+30,0 procent). Naast Kopenhagen laat ook Schiphol een groei met dubbele cijfers zien (+16,3 procent). Op Dubai nemen de havengelden het sterkst af tussen 2023 en 2024 (-12,0 procent). Opvallend is dat de parkeergelden op deze luchthaven halveren. Ook op Londen Heathrow (-8,9 procent), Madrid (-2,4 procent) en Istanbul (-0,9 procent) nemen de havengelden af.

Kopenhagen laat ook de sterkste toename zien van de emissiegelden (+22,7 procent) en de securitygelden en -heffingen (+31,8 procent) in 2024 ten opzichte van 2023. Dit is de enige luchthaven waar de emissiegelden met dubbele cijfers groeien. Londen Heathrow noteert als enige een afname van de emissiegelden (-16,6 procent). Naast Kopenhagen laat Schiphol ook een relatief sterke toename van de securitygelden en -heffingen zien tussen 2023 en 2024 (+15,1 procent). Op Parijs Charles de Gaulle (-5,8 procent) en München (-0,5 procent) nemen de securitygelden en -heffingen af.

Van de vijf luchthavens waar geluidsgelden en/of -heffingen in rekening worden gebracht, laat Parijs Charles de Gaulle de sterkste toename zien tussen 2023 en 2024 (+11,0 procent). Op de andere luchthavens varieert de

²³ Tabel F.1 in Bijlage F toont de ontwikkeling per component tussen 2013 en 2024.

verandering in de geluidsgelden en/of -heffingen tussen een stijging van 7,4 procent op Londen Gatwick en een daling van -2,8 procent op Frankfurt.

De ATC-heffingen nemen het sterkst toe op Brussel in 2024 ten opzichte van 2023 (+27,5 procent). De Londense luchthavens noteren ook een stijging met dubbele cijfers (+11,1 procent). Parijs Charles de Gaulle is de enige luchthaven waar de ATC-heffingen afnemen (-2,4 procent). Op de luchthavens waar een passagiersbelasting van kracht is, neemt deze tussen 2023 en 2024 toe of blijft deze constant (Brussel). Op de Duitse luchthavens is de toename van de passagiersbelasting het sterkst (+22,0 procent).

Tabel 3.3 Op Kopenhagen stijgt het prijsniveau ten opzichte van 2023 het sterkst van alle luchthavens

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Verandering 2023-24													
Landingsgelden	16,5%	14,5%	1,5%	30,3%	0,3%	-30,9%	9,2%	-2,4%	5,7%	-5,3%	-11,1%	6,0%	0,0%
Parkeergelden		1,9%	0,5%	23,6%	0,0%	-50,8%	9,5%	0,0%	4,7%	0,7%	4,5%		0,0%
Passagiersgelden	16,3%	-1,0%	7,1%	30,2%	3,1%	0,0%	9,1%	-0,4%	7,4%	-14,3%	1,0%	8,6%	5,3%
Overige gelden	-2,1%	-0,5%		0,0%							0,0%	7,7%	0,0%
Havengelden	16,3%	1,8%	5,3%	30,0%	1,9%	-12,0%	9,2%	-0,9%	6,6%	-8,9%	-2,4%	8,3%	3,6%
Emissiegelden	0,0%	1,2%		22,7%	0,0%		9,5%		2,6%	-16,6%		6,2%	0,0%
Securitygelden	15,1%	1,2%		31,8%	7,1%	0,0%	9,3%	0,0%		4,5%	7,9%	-4,1%	0,0%
Securityheffingen			-5,8%		0,0%		2,5%				0,0%	0,0%	
Securitygelden en -heffingen	15,1%	1,2%	-5,8%	31,8%	1,6%	0,0%	3,5%	0,0%		4,5%	6,5%	-0,5%	0,0%
Geluidsgelden							-2,6%		7,4%			6,2%	0,0%
Geluidsheffingen			11,0%				-4,9%						
Geluidsgelden en -heffingen			11,0%				-2,8%		7,4%			6,2%	0,0%
ATC-heffingen	0,8%	27,5%	-2,4%	6,7%	6,0%	0,0%	6,0%	0,0%	11,1%	11,1%	0,0%	6,0%	0,5%
Passagiersbelastingen	9,9%	0,0%	1,2%		22,0%	11,6%	22,0%		0,8%	0,8%		22,0%	
Totaal	13,2%	2,9%	1,9%	28,7%	7,4%	-2,8%	10,3%	-0,8%	4,4%	-7,4%	-1,4%	10,0%	2,2%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

4 Prijsniveau per *turnaround*

Schiphols prijsniveau per *turnaround* voor het meest gebruikte grote vliegtuigtype ligt onder het gemiddelde voor alle benchmarkluchthavens. Wat betreft het kleine en middelgrote vliegtuigtype ligt Schiphols prijsniveau respectievelijk 9 en 32 procent boven het gemiddelde. Londen Heathrow kent het hoogste prijsniveau per *turnaround* voor elk van de drie typen.

4.1 Prijsniveaus voor veelvoorkomende vliegtuigen

Naast de resultaten voor de gehele aangeboden vervoersmix, is het ook mogelijk om de prijsniveaus van de verschillende luchthavens per *turnaround*, oftewel de prijs van een enkele start en landing met een bepaald vliegtuigtype, in kaart te brengen. Deze vergelijking per *turnaround* is uitgevoerd voor een klein, middelgroot en groot vliegtuigtype. Hiervoor kiezen we de regional jets, narrow body en wide body toestellen die het meest op Schiphol werden ingezet in 2023:

- Embraer E-series: klein vliegtuig vooral ingezet op regionale bestemmingen (bijvoorbeeld Londen City);
- Boeing 737: middelgroot vliegtuig vooral ingezet op Europese bestemmingen;
- Airbus A333: groot vliegtuig vooral ingezet op intercontinentale bestemmingen.

Van elk van deze typen bestaan meerdere varianten, de Embraer 190, de Boeing 737-800W en de Airbus A330-300 zijn de meest voorkomende varianten op Schiphol en zijn daarom gebruikt in deze analyse. Gezamenlijk vertegenwoordigen deze drie varianten in 2023 40,8 procent van alle vliegtuigbewegingen op Schiphol.

Het prijsniveau per *turnaround* voor een vliegtuigtype varieert afhankelijk van de kenmerken van de *turnaround* (dag of nacht, Europees of intercontinentaal et cetera). Dit hoofdstuk rapporteert daarom voor de drie typen het doorsnee prijsniveau per *turnaround*. Hiertoe berekenen we voor elke *turnaround* met deze typen in het Schipholpakket van 2023 het prijsniveau op de benchmarkluchthavens. Het (ongewogen) gemiddelde hiervan levert vervolgens het doorsnee prijsniveau per *turnaround* voor elk van de drie typen op.²⁴

Omdat we voor elke benchmarkluchthaven uitgaan van het Schipholpakket van 2023, vertekenen variaties tussen luchthavens in de vervoerssamenstelling de uitkomsten niet. De consequentie hiervan is wel dat het berekende prijsniveau per *turnaround* niet gelijk is aan het daadwerkelijke prijsniveau per *turnaround* op de luchthavens.

Tabel 4.1 toont de gemiddelde kenmerken van de *turnarounds* met het kleine, middelgrote en grote vliegtuigtype in het Schipholpakket van 2023. Uit de tabel blijkt dat het kleine en grote type voornamelijk worden ingezet voor huboperaties (hoog aandeel transfer) en het middelgrote type vooral voor point-to-pointoperaties (laag aandeel transfer).

²⁴ Vanwege deze aanpak is het niet mogelijk om de doorsnee prijsniveaus per *turnaround* die in eerdere edities van deze benchmark zijn gerapporteerd, te vergelijken met de doorsnee prijsniveaus in deze editie. De eerdere edities zijn namelijk gebaseerd op een ander Schipholpakket. Als in dit Schipholpakket het percentage nachtvluchten bijvoorbeeld hoger is, krijgen de tarieven voor nachtvluchten een hoger gewicht in de berekening van het doorsnee prijsniveau. Dit kan ervoor zorgen dat het doorsnee prijsniveau anders is, zelfs als alle tarieven hetzelfde zijn gebleven.

Tabel 4.1 Het kleine en middelgrote type worden vooral ingezet op Europese bestemmingen, terwijl het grote type voornamelijk wordt gebruikt voor intercontinentale bestemmingen

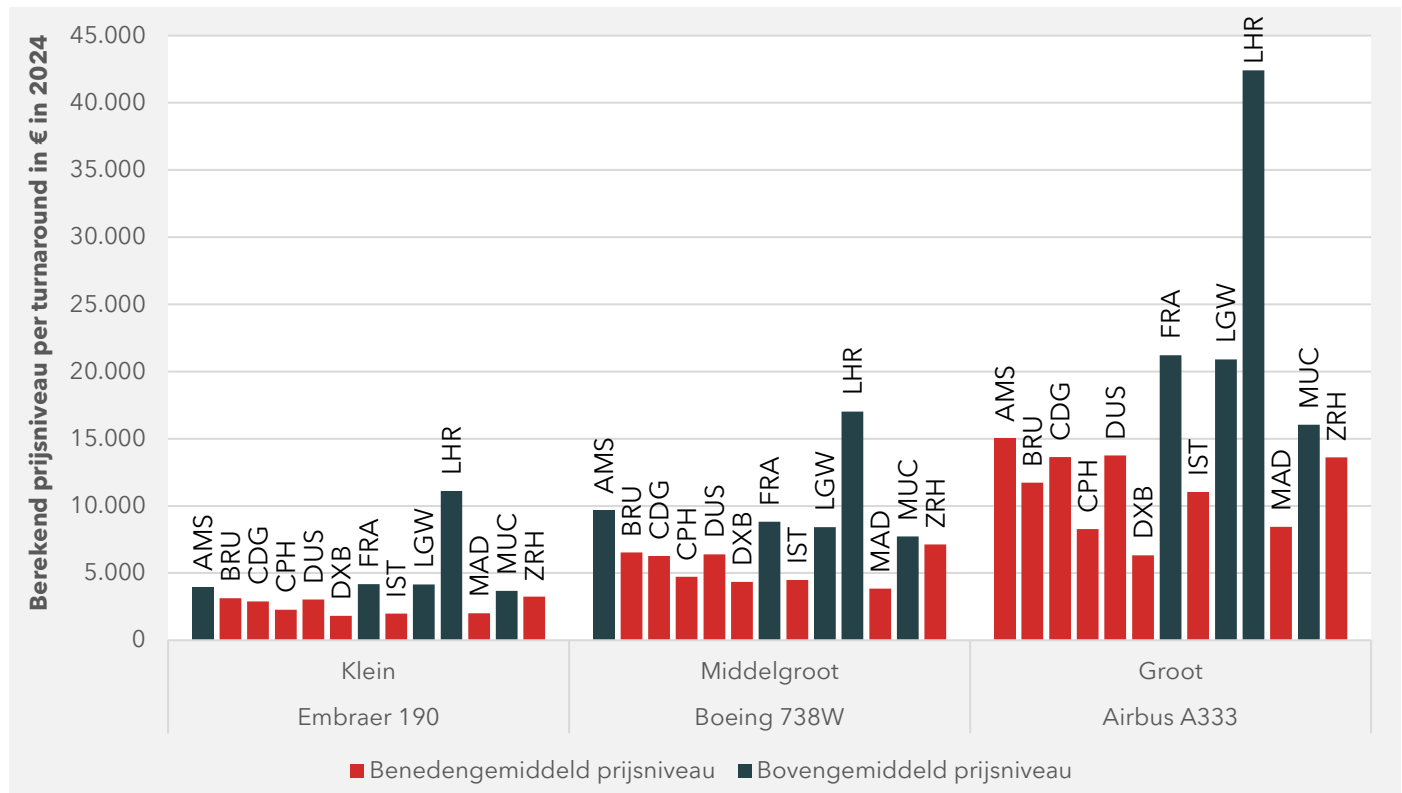
Vliegtuigtype	Embraer 190	Boeing 738W	Airbus A333
Kenmerk	Klein	Middelgroot	Groot
Gewicht in ton (MTOW)	46	73	235
Stoelen	100	187	292
Afhandeling	disconnected	connected	connected
Bezettingsgraad	80%	83%	84%
Aandeel transfer	60%	35%	58%
Bestemming	EUR	EUR	ICA
Aandeel nachtvluchten	1%	8%	5%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Voor de berekening van het aandeel nachtvluchten hanteren we Schiphols definitie van de nachtperiode (23:00 – 06:00).

Schiphol heeft in 2024 voor het kleine vliegtuigtype het op drie na hoogste prijsniveau, voor het middelgrote vliegtuigtype het op een na hoogste prijsniveau en voor het grote type het op vier na hoogste prijsniveau (zie Figuur 4.1). Deze uitkomsten bevestigen de observatie in paragraaf 3.2.2 dat op Schiphol van alle benchmarkluchthavens het prijsniveau het sterkst wordt gedifferentieerd tussen O/D- en transferpassagiers. In de ranking van het prijsniveau staat Schiphol namelijk bij het kleine en grote type (hoog transferpercentage) op een lagere positie dan bij het middelgrote type (laag transferpercentage). Bij het grote type speelt ook mee dat Schiphol geen onderscheid maakt naar bestemming in de passagiersgelden en -belastingen. Het prijsniveau voor langeafstandsvluchten – die voornamelijk worden uitgevoerd met grote vliegtuigtypen – valt daardoor lager uit.

Figuur 4.1 Londen Heathrow heeft voor elk vliegtuigtype het hoogste prijsniveau in 2024



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Voor het grote toestel is vooral de vergelijking met de andere grote Europese hubs (Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle) relevant. Kleinere luchthavens hebben een minder uitgebreid intercontinentaal netwerk, waardoor er veel minder met grote toestellen wordt gevlogen. Het prijsniveau van Schiphol voor het grote toestel is aanzienlijk lager dan dat van Londen Heathrow en Frankfurt. Wat Parijs Charles de Gaulle betreft is het prijsniveau ongeveer 10 procent hoger.

Londen Heathrow kent het hoogste prijsniveau per *turnaround* voor elk van de drie vliegtuigtypen in 2024. Het prijsniveau op Londen Heathrow voor het kleine type is zelfs drie keer hoger dan het gemiddelde voor alle benchmarkluchthavens. Het feit dat op Londen Heathrow als enige luchthaven de landingsgelden niet afhangen van het gewicht (MTOW) van het vliegtuig speelt hierbij een belangrijke rol. Als gevolg daarvan "profiteren" de kleine vliegtuigen op Londen Heathrow niet van hun lage gewicht. Dubai is de luchthaven met het laagste prijsniveau voor het kleine en het grote vliegtuigtype. Voor het middelgrote vliegtuigtype is dat Madrid.

Gemeten over alle luchthavens in de benchmark bedraagt het (ongewogen) gemiddelde prijsniveau per *turnaround* voor het kleine vliegtuigtype (Embraer 190) ongeveer 3.700 euro in 2024. Voor het middelgrote (Boeing 737-800W) en grote (Airbus A330-300) toestel liggen de gemiddelde prijsniveaus respectievelijk een factor twee en vier hoger (zie Tabel 4.2). Schiphol's prijsniveau voor het grote vliegtuigtype ligt onder het (ongewogen) gemiddelde voor alle benchmarkluchthavens (-3 procent). Het prijsniveau voor het kleine (+9 procent) en het middelgrote vliegtuigtype (+32 procent) ligt boven het gemiddelde.

Echter, het zeer hoge prijsniveau op Londen Heathrow vertekent het gemiddelde. Zonder deze luchthaven vallen de gemiddelde prijsniveaus per *turnaround* aanzienlijk lager uit: 3.000 euro voor het kleine vliegtuigtype, 6.500 euro voor het middelgrote vliegtuigtype en 13.300 euro voor het grote vliegtuigtype. In dat geval ligt Schiphol's prijsniveau voor elk van de typen boven het gemiddelde.

Tabel 4.2 Schiphol heeft voor het meest voorkomende wide body toestel een lager prijsniveau dan gemiddeld

Vliegtuigtype	Kenmerk	Gemiddeld prijsniveau 2024	Afwijking van het gemiddeld prijsniveau												
			AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Embraer 190	Klein	3.700	9%	-14%	-21%	-38%	-17%	-50%	15%	-46%	14%	204%	-45%	1%	-11%
Boeing 738W	Middelgroot	7.300	32%	-11%	-14%	-36%	-13%	-41%	20%	-39%	15%	132%	-48%	5%	-3%
Airbus A333	Groot	15.600	-3%	-25%	-12%	-47%	-12%	-59%	36%	-29%	34%	172%	-46%	3%	-13%

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

4.2 Differentiaties in het prijsniveau per *turnaround*

4.2.1 Differentiatie naar passagierssegment (O/D en transfer)

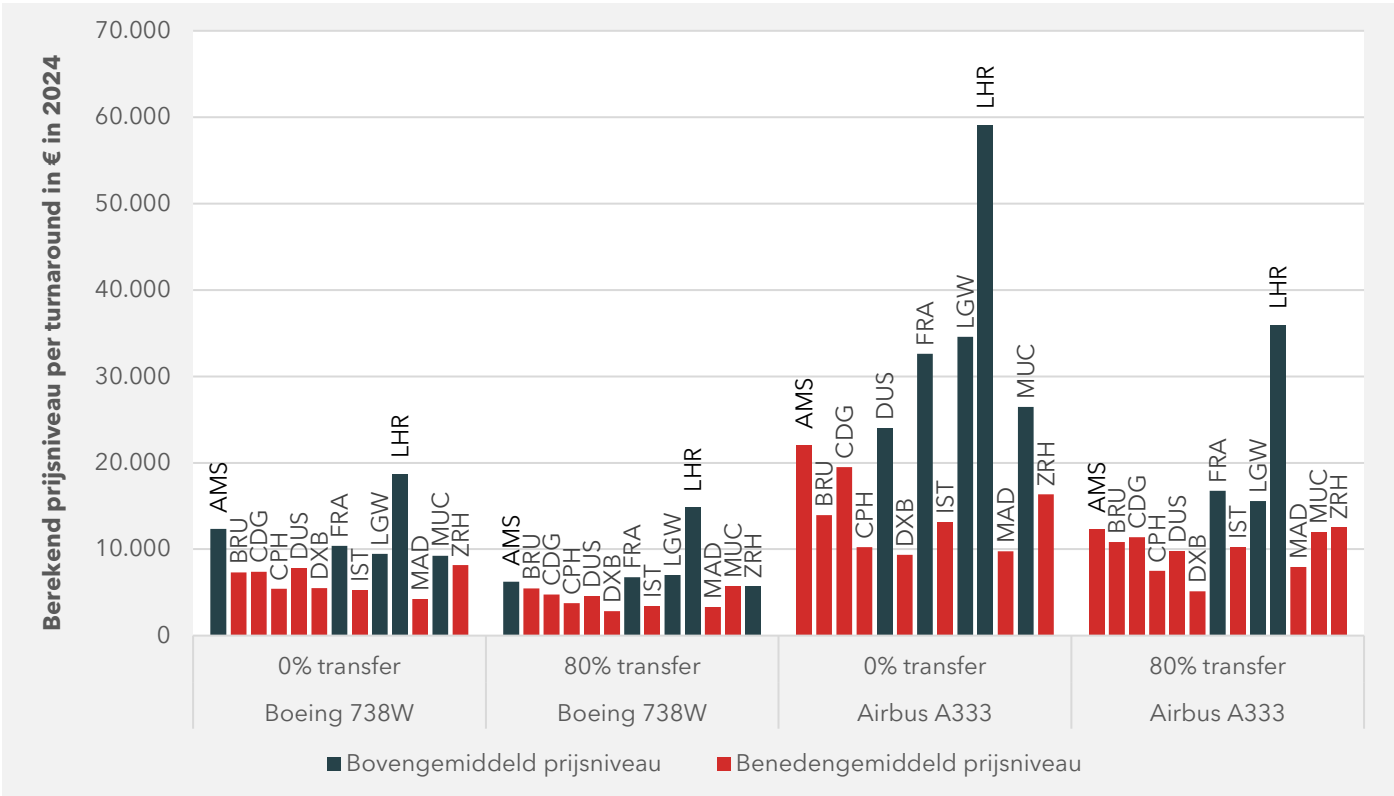
Voor de analyse van de differentiatie naar passagierssegment in het prijsniveau per *turnaround* gebruiken we het meest voorkomende narrow en wide body toestel op Schiphol in 2023: de Boeing 738W en de Airbus A333. Voor deze twee typen variëren we het aandeel transferpassagiers. Door al het overige constant te houden maken we zo de differentiatie naar O/D- en transferpassagiers in het prijsniveau zichtbaar. We rekenen bij deze analyse met een grote bandbreedte in de percentages, zodat de differentiatie naar type passagier zo scherp mogelijk naar voren komt. Een transferaandeel van 0 procent past bij een pure point-to-pointoperatie. Een aandeel van 80 procent correspondeert met een bestemming van de hubcarrier met een beperkte lokale vraag, die wordt gebruikt om het transfernetwerk te 'voeden' (een zogenaamde 'feederbestemming').

Op alle luchthavens is het prijsniveau per *turnaround* ceteris paribus hoger wanneer alleen met O/D-passagiers gevlogen wordt (0 procent transfer). Over het algemeen geldt dat naarmate het transferaandeel toeneemt, het prijsniveau afneemt. Dit volgt ook uit de analyse in het vorige hoofdstuk: passagiersgelden, securitygelden en -heffingen en passagiersbelastingen zijn veelal gedifferentieerd naar O/D- en transferpassagiers, waarbij hogere tarieven gelden voor O/D-passagiers.

De differentiatie naar passagierssegment in het prijsniveau per *turnaround* is het sterkst bij het grote vliegtuigtype. Dit geldt met name voor de Britse en Duitse luchthavens. De verklaring hiervoor is de hoge passagiersbelasting voor langeafstandsvluchten op deze luchthavens. Transferpassagiers zijn uitgezonderd van deze belasting. Als gevolg hiervan is op de Britse en Duitse luchthavens het prijsniveau van langeafstandsvluchten voor O/D-passagiers aanzienlijk hoger dan voor transferpassagiers. Omdat langeafstandsvluchten met name worden uitgevoerd door grote vliegtuigtypen, heeft dit tot gevolg dat er op de Britse en Duitse luchthavens voor grote vliegtuigtypen een aanzienlijk verschil bestaat tussen het prijsniveau per *turnaround* voor O/D-passagiers en dat voor transferpassagiers.

Voor middelgrote vliegtuigtypen die op kortere afstanden worden ingezet zoals de Boeing 738W speelt het transferaandeel een beperktere rol door de minder hoge belastingtarieven. Schiphol is relatief goedkoper in geval van een hoog transferaandeel. Tabel 4.3 laat namelijk zien dat bij een transferpercentage van 0 procent Schiphols prijsniveau 44 procent hoger is dan het gemiddelde, terwijl bij een percentage van 80 procent het prijsniveau slechts 9 procent hoger ligt. Hetzelfde geldt voor Parijs Charles de Gaulle, de Duitse luchthavens, Dubai en Istanbul.

Figuur 4.2 Prijsniveau per turnaround daalt naarmate het aandeel transfer toeneemt



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Tabel 4.3 Wat betreft het grote type is Schiphols prijsniveau bij zowel een transferpercentage van 0 als 80 procent lager dan gemiddeld

Vliegtuig-type	Kenmerk	Gemiddeld prijsniveau 2024	Afwijking van het gemiddeld prijsniveau												
			AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Boeing 738W	0% transfer	8.600	44%	-14%	-14%	-36%	-9%	-36%	21%	-38%	11%	118%	-50%	8%	-5%
Boeing 738W	80% transfer	5.700	9%	-4%	-17%	-34%	-21%	-50%	18%	-40%	23%	159%	-42%	0%	1%
Airbus A333	0% transfer	22.400	-2%	-38%	-13%	-54%	7%	-58%	46%	-41%	54%	164%	-56%	18%	-27%
Airbus A333	80% transfer	12.900	-4%	-16%	-12%	-42%	-24%	-60%	30%	-21%	21%	178%	-39%	-7%	-3%

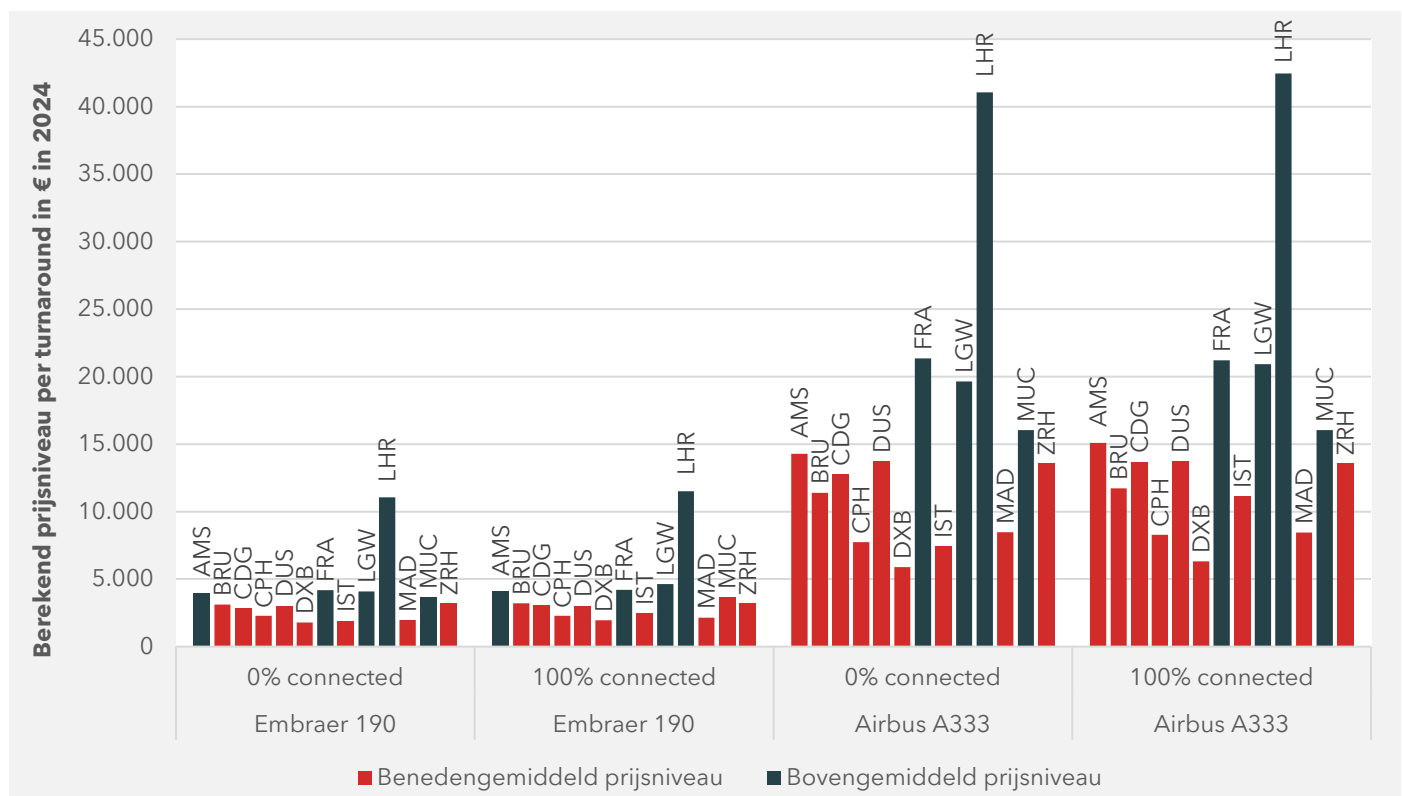
Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

4.2.2 Differentiatie naar type afhandeling

Vliegtuigen kunnen aan de gate worden afgehandeld (connected) of op het platform (disconnected). Differentiatie naar type afhandeling vindt voornamelijk plaats via gedifferentieerde tarieven in de parkeergelden of landingsgelden en via het al dan niet in rekening brengen van een afzonderlijke boarding bridge charge die alleen geldt voor connected afhandeling. Voor de analyse kiezen we een toestel dat op Schiphol in 97 procent van de gevallen aan de gate wordt afgehandeld (Airbus A333) en een toestel dat in 89 procent van de gevallen op het platform wordt afgehandeld (Embraer 190). Voor deze twee vliegtuigtypen variëren we het aandeel gateafhandeling van 0 tot 100 procent, terwijl het overige constant wordt gehouden.²⁵

Het effect van connected of disconnected afhandeling op het prijsniveau per *turnaround* is beperkt (zie Figuur 4.3). Gemiddeld over alle luchthavens is het prijsniveau bij gate-afhandeling 4,9 procent hoger voor het kleine vliegtuigtype en 4,8 procent hoger voor het grote vliegtuigtype. Deze verschillen zijn klein vergeleken met de verschillen wanneer de vliegtuiggrootte of de vervoersmix (O/D versus transfer) gevarieerd worden.

Figuur 4.3 Type afhandeling heeft beperkte invloed op het prijsniveau per *turnaround*



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Sommige luchthavens differentiëren hun tarieven voor het type afhandeling wel sterker dan andere. Zo is Istanbul bijvoorbeeld relatief duur voor connected afhandeling, doordat de luchthaven een afzonderlijke boarding bridge charge in rekening brengt. Schiphol maakt in de landingsgelden onderscheid naar connected en disconnected

²⁵ Op Schiphol zijn er zowel vliegtuigtypen die vrijwel alleen aan de gate worden afgehandeld als vliegtuigtypen die vrijwel alleen op de apron worden afgehandeld (zie Bijlage H). De range is daarom realistisch.

afhandeling. Die differentiatie is beperkt en leidt derhalve niet tot grote verschillen in de totale prijsniveaus per *turnaround*.

Tabel 4.4 Gateafhandeling slechts beperkt duurder dan afhandeling op het platform

Vliegtuigtype	Kenmerk	Afwijking van het gemiddeld prijsniveau													
		Gemiddeld prijsniveau 2024	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Embraer 190	0% connected	3.600	9%	-14%	-21%	-37%	-17%	-51%	15%	-47%	13%	204%	-45%	1%	-10%
Embraer 190	100% connected	3.800	7%	-16%	-19%	-40%	-20%	-49%	10%	-35%	21%	202%	-44%	-4%	-15%
Airbus A333	0% connected	14.900	-4%	-23%	-14%	-48%	-8%	-60%	44%	-50%	32%	176%	-43%	8%	-9%
Airbus A333	100% connected	15.600	-3%	-25%	-12%	-47%	-12%	-59%	36%	-28%	34%	172%	-46%	3%	-13%

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

5 Conclusie

In 2024 hebben drie luchthavens een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau. De luchthavens met een hoger prijsniveau zijn: Londen Heathrow, Frankfurt en Londen Gatwick. In vergelijking met 2023 stijgt het nominale prijsniveau op Schiphol in 2024 met 13,2 procent.

Dit onderzoek biedt inzicht in Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen ten opzichte van twaalf concurrerende luchthavens. De prijsniveaus van de luchthavens zijn vergeleken door hun opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen te berekenen. Hoe hoger de opbrengsten, hoe hoger het prijsniveau. De opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen worden voor elk jaar en voor elke luchthaven gebaseerd op dezelfde set verkeer, namelijk het verkeerspakket van Schiphol in 2023.

In 2024 hebben drie van de twaalf benchmarkluchthavens een hoger prijsniveau dan Schiphol en negen een lager prijsniveau. De negen luchthavens met een lager prijsniveau zijn: München, Düsseldorf, Zürich, Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Istanbul, Kopenhagen, Madrid en Dubai. De mate waarin het prijsniveau van deze luchthavens verschilt van dat van Schiphol loopt uiteen. Zo is het prijsniveau van München en Düsseldorf respectievelijk 7 en 11 procent lager, terwijl Kopenhagen, Madrid en Dubai een prijsniveau hebben dat ongeveer 50 procent lager ligt. Londen Heathrow, Frankfurt en Londen Gatwick hebben een hoger prijsniveau dan Schiphol in 2024. In vergelijking met 2023 blijft het aantal luchthavens met een hoger prijsniveau dan Schiphol hetzelfde.

Havengelden (landingsgelden, parkeergelden en passagiersgelden) vormen het grootste deel in de prijsopbouw. In 2024 bedraagt het aandeel van deze gelden in het totale prijsniveau gemiddeld voor alle luchthavens 62 procent. Na de havengelden leveren de securitygelden en -heffingen en de passagiersbelastingen op de meeste luchthavens een aanzienlijke bijdrage aan het prijsniveau.

Het nominale prijsniveau op Schiphol neemt in 2024 met 13,2 procent toe ten opzichte van 2023. Ongeveer een derde van deze stijging is toe te schrijven aan hogere passagiersgelden. Verhogingen van de securitygelden en passagiersbelastingen nemen elk ongeveer een kwart van de totale stijging voor hun rekening. De rest van de stijging (ongeveer 15 procent) wordt verklaard door een toename van de landingsgelden en ATC-heffingen.

Kopenhagen noteert de grootste stijging van het totale nominale prijsniveau tussen 2023 en 2024 (+28,7 procent). Naast Kopenhagen en Schiphol laten ook Frankfurt (+10,3 procent) en München (+10,0 procent) een groei met dubbele cijfers zien. Op vier luchthavens daalt het prijsniveau: Londen Heathrow (-7,4 procent), Dubai (-2,8 procent), Madrid (-1,4 procent) en Istanbul (-0,8 procent).

Schiphols nominale prijsniveau neemt van alle luchthavens het sterkst toe tussen 2013 en 2024 (+95,3 procent). Ongeveer 60 procent van deze toename is toe te schrijven aan de introductie en de verhoging van de Nederlandse vliegbelasting. Istanbul (+82,5 procent) en Dubai (+69,1 procent) noteren ook relatieve hoge stijgingen in het nominale prijsniveau. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau afgenomen is in vergelijking met 2013 (-13,0 procent).

Wanneer de ontwikkeling van het prijsniveau gecorrigeerd wordt voor inflatie, neemt in de periode 2013 – 2024 op drie benchmarkluchthavens het prijsniveau af. Schiphol laat de grootste stijging in het reële prijsniveau zien tussen

2013 en 2024 (+49,8 procent). De introductie en verhoging van de Nederlandse vliegbelasting zijn de belangrijkste oorzaken van deze prijsniveaustijging.

Op de meeste benchmarkluchthavens worden de passagiersgelden, securitygelden en -heffingen en de passagiersbelastingen gedifferentieerd naar passagierssegment (O/D en transfer). Schiphol differentieert relatief sterk tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden. De luchthaven past een sterkere differentiatie toe dan zijn grote hubconcurrenten: Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Madrid. De differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in het securitysegment op Schiphol komt overeen met de differentiaties die op de meeste andere luchthavens worden toegepast. De passagiersbelasting die op Schiphol van kracht is, wordt uitsluitend geheven over O/D-passagiers. Dit is ook het geval op de andere benchmarkluchthavens waar een passagiersbelasting geheven wordt (met uitzondering van Dubai).

Op Schiphol bedraagt het gemiddelde totale prijsniveau voor transferpassagiers (inclusief passagiersbelastingen) 39 procent van het totale prijsniveau voor O/D-passagiers. Daarmee wordt op Schiphol van alle benchmarkluchthavens het totale prijsniveau het sterkst gedifferentieerd tussen O/D- en transferpassagiers.

Ten slotte biedt het onderzoek inzicht in de prijsniveaus van de verschillende luchthavens per *turnaround*, oftewel de prijs van een enkele start en landing met een bepaald vliegtuigtype. Voor deze analyse worden het meest voorkomende kleine, middelgrote en grote vliegtuigtype gebruikt. Schiphols prijsniveau per *turnaround* voor het grote vliegtuigtype ligt onder het gemiddelde voor alle benchmarkluchthavens. Wat betreft het kleine en middelgrote vliegtuigtype ligt Schiphols prijsniveau respectievelijk 9 en 32 procent boven het gemiddelde. Daarnaast blijkt uit de analyse dat op alle luchthavens het prijsniveau per *turnaround* gedifferentieerd wordt naar passagierssegment (O/D en transfer). De differentiatie van het prijsniveau per *turnaround* naar type afhandeling (connected of disconnected) is beperkt.

Bijlage A Aannames

Hieronder volgen de aannames die ten grondslag liggen aan de berekening van de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen algemeen geldende aannames en luchthavenspecifieke aannames.

Algemeen:

- Vliegtuigtypen die voor meer dan de helft naar intercontinentale bestemmingen vliegen parkeren zes uur aan de gate. Vliegtuigtypen die voor meer dan de helft intra-Europees vliegen parkeren twee uur op de apron.²⁶ Deze parkeertijden dienen als input voor zowel de parking charges als de boarding bridge charges en electricity charges;²⁷
- De werkelijke verkeersgegevens van Schiphol vormen de input voor de berekening van de peak/off-peak/nachtverdeling voor de betrokken luchthavens;
- Het benchmarkmodel onderscheidt zes geografische gebieden, te weten: binnenland, EU (Schengen), EU (niet-Schengen), Europa (niet-EU en Schengen), Europa (niet-EU en niet-Schengen) en intercontinentaal;
- De geluidscategorisering is op sommige luchthavens afhankelijk van de cumulatieve afwijking van de standaard geluidsniveaus op drie meetpunten, zoals vastgesteld door ICAO (fly-over, sideline en approach). De werkelijke geluidsniveaus zijn afkomstig van Schiphol en zijn beschikbaar op vluchtniveau;
- Voor zover aanwezig zijn de boarding bridge charge en de electricity charge in het model onderdeel van de parkeergelden;
- De omrekening van Britse ponden, Zwitserse franken, VAE dirhams, Amerikaanse dollars, Turkse lira en Deense kronen naar euro geschiedt ten behoeve van de vergelijkbaarheid over de tijd voor alle jaren op basis van de gemiddelde koers in april 2024;²⁸
- Afzonderlijke gelden voor check-in en bagageafhandeling per passagier zijn voor vergelijkingsdoeleinden opgenomen in de passagiersgelden;
- Voor zover aanwezig is de PRM-charge (vergoeding voor personen met beperkte mobiliteit) in de analyse als onderdeel van de passagiersgelden beschouwd;
- Voor de omrekening van de maandelijkse huurprijzen voor check-in desks naar prijzen per O/D-passagier is voor elke luchthaven uitgegaan van het aantal check-in desks (333) en selfservice check-in faciliteiten (100) op Schiphol.²⁹ Hierbij is aangenomen dat deze faciliteiten volledig gebruikt worden in de piekmaand juli. Voor de andere maanden is uitgegaan van een gebruik naar rato van het aantal passagiers in de betreffende maand op Schiphol;³⁰

²⁶ Deze parkeerduren zijn afkomstig van informatie van Schiphol en zijn gemiddelden. Individuele vluchten kunnen een kortere of langere parkeertijd hebben. Gezien de beperkte omvang van de parkeergelden in het totale prijsniveau leiden andere aannames niet tot een heel ander beeld.

²⁷ In werkelijkheid kan het zo zijn dat een vliegtuig een deel van de parkeertijd niet aan de gate doorbrengt. Voor dat deel worden dan in de praktijk geen boarding bridge charge en electricity charge in rekening gebracht. In de berekening van de opbrengsten is daar geen rekening mee gehouden. De impact op het totale prijsniveau is vermoedelijk gering.

²⁸ Naast veranderingen in tarieven zorgen fluctuaties in wisselkoersen ook voor verschillen in de prijsniveaus tussen jaren. Zo was de gemiddelde koers van de Zwitserse frank in 2023 1,03 euro en in 2024 1,02 euro. Onafhankelijk van de ontwikkeling van de verkeersmix, leidt deze wisselkoersontwikkeling in deze editie van de benchmark tot lagere opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen (in euro) voor Zürich voor 2023 dan in de vorige editie van de benchmarkstudie.

²⁹ Deze gegevens zijn aangeleverd door Schiphol.

³⁰ Het aandeel hiervan in het totale prijsniveau is zeer gering. Aannames hieromtrent hebben derhalve een verwaarloosbaar effect op de resultaten.

- Voor de vaststelling van het tarief van de passagiersbelastingen is net zoals voor passenger based havengelden (met name passagiersgelden en securitygelden) uitgegaan van de eerste bestemming;³¹
- Istanbul, Madrid en Zürich maken in hun tarieven onderscheid tussen de self-bag drop en de check-in desk. Wij laten de self-bag drop buiten beschouwing omdat niet bekend is hoeveel passagiers hiervan gebruikmaken;
- Incentive programs voor luchtvaartmaatschappijen worden niet meegenomen;³²
- Op sommige luchthavens zijn kinderen tot twee jaar uitgezonderd van (een deel van de) luchthavengelden en overheidsheffingen. Wij houden daar in de modelexercities geen rekening mee, omdat de Schipholstatistieken geen informatie bevatten over de leeftijd van de reizigers.

Schiphol:

- De hoogte van de landingsgelden bepalen we op basis van de geluidscategorie waartoe het gebruikte vliegtuigtype behoort;
- Schiphol brengt een lagere passenger service charge in rekening voor vluchten die vertrekken vanaf Schiphol-Oost. In de modelberekeningen is hier geen rekening mee gehouden, omdat de Schipholstatistieken geen inzicht bieden in het gebruik van Schiphol-Oost.

Parijs Charles de Gaulle:

- Voor de verhouding business class/economy class zijn de volgende cijfers gehanteerd: 6 procent/94 procent. Deze aanname dient als input voor de berekening van de solidariteitsbelasting. Deze belasting heeft verschillende tarieven voor business class en economy class reizigers;
- Transferpassagiers nemen gemiddeld één koffer mee. Deze aanname wordt gebruikt voor de berekening van de 'baggage charge' op Parijs Charles de Gaulle;
- Parijs Charles de Gaulle brengt de kosten voor de-icing op twee manieren in rekening. Luchtvaartmaatschappijen moeten per landing tussen 15 oktober en 15 mei een vast bedrag betalen. Daarnaast moet een bedrag per de-icing betaald worden. Omdat niet bekend is welke vluchten gebruik hebben gemaakt van de-icing wordt alleen het bedrag per landing meegenomen in de berekening.

Kopenhagen:

- Kopenhagen biedt luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid om een parkeerplek te huren. Wij nemen aan dat maatschappijen niet gebruikmaken van deze mogelijkheid.

Frankfurt:

- De central ground handling infrastructure charge is onderdeel van de passagiersgelden.

³¹ Voor de vaststelling van het passagiersbelastingtarief geldt in de praktijk de finale bestemming, welke afwijkt van de eerste bestemming als sprake is van een doortransfer. De voor dit onderzoek gebruikte Schipholstatistieken bevatten geen informatie over de finale bestemming. De omvang van de onderschatting van de totale opbrengsten uit passagiersbelastingen is voor de Britse luchthavens het grootst, omdat het absolute verschil tussen het short-haultarief (<2.000 mijl) en het long-haultarief het grootst is.

³² Voor luchthavens met een incentive program geldt dat het daadwerkelijke prijsniveau lager is dan het prijsniveau dat in deze benchmark gerapporteerd wordt. Het incentive program van Zürich betreft bijvoorbeeld een korting aan luchtvaartmaatschappijen op de passenger service charge. De hoogte van deze korting is afhankelijk van het aantal passagiers dat een luchtvaartmaatschappij vanaf Zürich vervoert. De korting bedraagt maximaal 10 procent. Het incentive program van Zürich verlaagt dus voornamelijk het prijsniveau voor de home carrier op Zürich.

Londen Heathrow en Londen Gatwick:

- In de air passenger duty wordt onderscheid gemaakt tussen lowest class of travel / economy class en standard rate / business class. Voor de berekening van de air passenger duty geldt dezelfde business class/economy class verhouding als genoemd bij Parijs Charles de Gaulle;
- Met ingang van 1 maart 2016 hoeft er voor kinderen onder de 16 jaar die reizen in lowest class of travel geen air passenger duty betaald te worden. Wij houden daar in de modelexercities geen rekening mee, omdat de Schipholstatistieken geen informatie bevatten over de leeftijd van de reizigers;
- De remote stand rebate in de passagiersgelden geldt als een vliegtuig niet aan de gate staat (disconnected).

Madrid:

- De aerodrome service charge maakt deel uit van de landingsgelden.

Zürich:

- Het aandeel transfervracht is 10 procent. Deze aanname dient als input voor de berekening van de vrachtbelasting op Zürich. Deze belasting heeft verschillende tarieven voor import- en transfervracht;
- Zürich brengt de kosten voor de-icing (net als Parijs Charles de Gaulle) op twee manieren in rekening: via een vast bedrag per landing en een bedrag per daadwerkelijke de-icing. Omdat niet bekend is welke vluchten gebruik hebben gemaakt van de-icing wordt alleen het bedrag per landing meegenomen in de berekening.

Dubai:

- De security charge per vliegtuigbeweging wordt niet standaard in rekening gebracht en is daarom niet in de berekening meegenomen;
- De security charge per departing integrator flight is eveneens buiten beschouwing gelaten. Integrators zijn pakketvervoerders als DHL en FedEx die in vergelijking met het overige verkeer een bescheiden rol spelen in het 'Schipholpakket';
- De advanced passenger information (API) fee en passenger facility charge worden beschouwd als een passagiersbelasting. Deze heffingen komen ten goede van respectievelijk de douanediens van de Verenigde Arabische Emiraten en het emiraat van Dubai.

Istanbul:

- Het tarief voor de landingsgelden (per ton MTOW) is afhankelijk van het aantal landingen dat een luchtvaartmaatschappij per jaar uitvoert op Istanbul. De luchthaven hanteert drie verschillende categorieën: i) minder dan 2.000 landingen (12,90 euro); ii) 2.000 - 4.000 landingen (12,36 euro); iii) meer dan 4.000 landingen (11,61 euro). Op basis van het verkeer op Schiphol in 2023 is het gemiddelde tarief voor de landingsgelden in 2024 11,61 euro;
- In de check-in charge zijn de kosten voor de check-in transit counter buiten beschouwing gelaten;
- De follow-me charge en lighting charge zijn onderdeel van de landingsgelden;
- De approach charge is aangemerkt als ATC-heffing.

Bijlage B Prijsniveaus historische jaren

Tabel B.1 Prijsniveaus in 2013 (mln. €)

2013	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Landingsgelden	192	78	107	137	140	83	44	143	148	335	263	98	201
Parkeergelden	-	26	62	22	41	42	29	120	45	66	88	37	23
Passagiersgelden	368	557	498	348	405	362	721	306	464	1.178	572	505	529
Overige gelden	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	37
Havengelden	559	668	667	507	587	487	794	569	658	1.578	923	640	789
Emissiegelden	-	-	-	7	10	-	20	-	20	30	-	10	17
Securitygelden	324	200	-	166	23	24	38	-	-	-	105	21	397
Securityheffingen	-	-	297	-	89	-	158	-	-	-	18	130	-
Securitygelden en -heffingen	324	200	297	166	112	24	196	-	-	-	122	151	397
Geluidsgelden	-	-	-	-	-	-	76	-	-	-	-	119	226
Geluidsheffingen	32	-	13	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-
Geluidsgelden en -heffingen	32	-	13	-	-	-	86	-	-	-	-	119	226
ATC-heffingen	54	28	80	61	61	4	61	9	5	47	6	61	101
Passagiersbelastingen	-	-	225	-	277	-	277	-	631	631	-	277	-
Totaal	970	896	1.282	741	1.046	515	1.434	578	1.314	2.286	1.051	1.258	1.531
% Afwijking prijsniveau t.o.v. AMS	0%	-8%	32%	-24%	8%	-47%	48%	-40%	35%	136%	8%	30%	58%
% Havengelden	58%	75%	52%	68%	56%	95%	55%	98%	50%	69%	88%	51%	52%
% Emissiegelden	-	-	-	1%	1%	-	1%	-	2%	1%	-	1%	1%
% Securitygelden en -heffingen	33%	22%	23%	22%	11%	5%	14%	-	-	-	12%	12%	26%
% Geluidsgelden en -heffingen	3%	-	1%	-	-	-	6%	-	-	-	-	9%	15%
% ATC-heffingen	6%	3%	6%	8%	6%	1%	4%	2%	0%	2%	1%	5%	7%
% Passagiersbelastingen	-	-	18%	-	26%	-	19%	-	48%	28%	-	22%	-

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Berekend prijsniveau per afzonderlijke categorie op basis van het 'Schipholpakket' uit 2023.

Tabel B.2 Prijsniveaus in 2018 (mln. €)

2018	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Landingsgelden	151	90	135	124	192	97	47	150	246	528	252	112	159
Parkeergelden	-	29	83	20	40	49	31	124	92	65	83	42	111
Passagiersgelden	299	573	489	391	421	362	771	362	512	1.118	494	584	613
Overige gelden	-	7	-	0	-	-	-	-	-	-	0	1	37
Havengelden	450	700	707	535	653	509	849	636	850	1.711	828	739	919
Emissiegelden	-	-	-	7	10	-	20	-	24	62	-	10	17
Securitygelden	275	189	-	191	27	24	39	-	-	-	90	28	334
Securityheffingen	-	-	324	-	130	-	223	-	-	-	18	182	-
Securitygelden en -heffingen	275	189	324	191	156	24	262	-	-	-	108	211	334
Geluidsgelden	-	-	-	-	-	-	98	-	20	-	-	143	63
Geluidsheffingen	-	-	18	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-
Geluidsgelden en -heffingen	-	-	18	-	-	-	108	-	20	-	-	143	63
ATC-heffingen	53	68	58	43	43	4	43	9	5	5	6	43	111
Passagiersbelastingen	-	-	173	-	275	331	275	-	660	660	-	275	-
Totaal	778	957	1.279	776	1.138	867	1.558	646	1.560	2.438	943	1.421	1.444
% Afwijking prijsniveau t.o.v. AMS	0%	23%	64%	0%	46%	12%	100%	-17%	101%	213%	21%	83%	86%
% Havengelden	58%	73%	55%	69%	57%	59%	54%	99%	54%	70%	88%	52%	64%
% Emissiegelden	-	-	-	1%	1%	-	1%	-	2%	3%	-	1%	1%
% Securitygelden en -heffingen	35%	20%	25%	25%	14%	3%	17%	-	-	-	11%	15%	23%
% Geluidsgelden en -heffingen	-	-	1%	-	-	-	7%	-	1%	-	-	10%	4%
% ATC-heffingen	7%	7%	5%	6%	4%	0%	3%	1%	0%	0%	1%	3%	8%
% Passagiersbelastingen	-	-	13%	-	24%	38%	18%	-	42%	27%	-	19%	-

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Berekend prijsniveau per afzonderlijke categorie op basis van het 'Schipholpakket' uit 2023.

Tabel B.3 Prijsniveaus in 2023 (mln. €)

2023	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Landingsgelden	210	148	144	124	341	112	52	293	301	1.747	245	88	159
Parkeergelden	-	41	85	15	39	57	34	224	125	85	80	-	108
Passagiersgelden	490	681	532	393	504	362	906	447	696	1.313	474	597	619
Overige gelden	1	9	-	0	-	-	-	-	-	-	0	2	37
Havengelden	700	879	761	531	883	532	991	964	1.122	3.144	800	687	923
Emissiegelden	26	27	-	7	10	-	22	-	80	163	-	31	17
Securitygelden	375	254	-	180	38	24	44	91	-	8	84	31	334
Securityheffingen	-	-	298	-	136	-	248	-	-	-	19	246	-
Securitygelden en -heffingen	375	254	298	180	174	24	292	91	-	8	103	277	334
Geluidsgelden	-	-	-	-	-	-	100	-	34	-	-	106	89
Geluidsheffingen	-	-	21	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-
Geluidsgelden en -heffingen	-	-	21	-	-	-	110	-	34	-	-	106	89
ATC-heffingen	74	68	69	56	86	4	86	17	7	7	9	86	154
Passagiersbelastingen	503	74	233	-	416	331	416	-	717	717	-	416	-
Totaal	1.679	1.301	1.383	774	1.569	890	1.917	1.072	1.960	4.039	912	1.603	1.516
% Afwijking prijsniveau t.o.v. AMS	0%	-22%	-18%	-54%	-7%	-47%	14%	-36%	17%	141%	-46%	-4%	-10%
% Havengelden	42%	68%	55%	69%	56%	60%	52%	90%	57%	78%	88%	43%	61%
% Emissiegelden	2%	2%	-	1%	1%	-	1%	-	4%	4%	-	2%	1%
% Securitygelden en -heffingen	22%	20%	22%	23%	11%	3%	15%	8%	-	0%	11%	17%	22%
% Geluidsgelden en -heffingen	-	-	2%	-	-	-	6%	-	2%	-	-	7%	6%
% ATC-heffingen	4%	5%	5%	7%	5%	0%	4%	2%	0%	0%	1%	5%	10%
% Passagiersbelastingen	30%	6%	17%	-	27%	37%	22%	-	37%	18%	-	26%	-

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: Berekend prijsniveau per afzonderlijke categorie op basis van het 'Schiphol pakket' uit 2023.

Bijlage C Tariefgrondslagen in 2024

	Landingsgelden	Parkeergelden	Passagiersgelden
Schiphol	• Per start en landing • MTOW • <i>(dis)Connected</i> • Vracht/passagiers • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Eerste 6 uur en 15 minuten gratis • Dag/nacht	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Schiphol Centrum/Schiphol Oost
Brussel	• Per start en landing • Vaste unit rate • MTOW • Vracht/passagiers • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Pax- / vrachtvliegtuig • Eerste 8 uur (vrachtvliegtuig) of eerste 2/4 uur (paxvliegtuig) gratis • Dag/nacht • <i>Electricity charge</i>: variabele heffing per kwartier	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers (ook in <i>CUP-fee</i>³³)
Parijs Charles de Gaulle	• Per landing • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Dag/nacht • <i>(dis)Connected</i> • <i>Electricity charge</i>: heffing per vliegtuigbeweging • <i>Electricity charge</i>: onderscheid tussen bestemmingen • <i>Electricity charge</i>: onderscheid tussen (dis)connected • <i>De-icing fee</i>: onderscheid naar vliegtuig grootte	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers (ook in <i>baggage charge</i>) • Onderscheid tussen bestemmingen (ook in <i>check-in charge</i>) • Onderscheid transfertarief voor <i>baggage charge</i> tussen terminals
Kopenhagen	• Per start • MTOW • Terminal	• MTOW • <i>(dis)Connected</i> • Eerste 3 uur (connected) of eerste 6 uur (disconnected) gratis • Dag/nacht (alleen connected)	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen terminals
Düsseldorf	• Per start en landing • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Eerste 3 uur gratis • <i>Position charges</i>: variabele heffing per vliegtuigbeweging³⁴	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers (ook in <i>CUTE-charge</i>) • Onderscheid tussen bestemmingen
Frankfurt	• Per start en landing • MTOW • Additionele variabele heffing per passagier en per 100 kg vracht	• <i>(dis)Connected</i> • Vliegtuig grootte • Dag/nacht	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen vliegtuig grootte en (dis)connected (<i>ground handling charges</i>)
Londen Gatwick	• Per start en landing • Seizoen • <i>Peak/off-peak</i> • Dag/nacht	• MTOW • Dag/nacht • <i>Peak/off-peak</i>	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers in de <i>check-in charge</i> en <i>baggage charge</i> • <i>Remote stand rebate</i>
Londen Heathrow	• Per start en landing • Dag/nacht • Geluidsproductie	• 30 minuten gratis voor narrow body, 90 minuten voor wide body • <i>Wide body/narrow body</i> • Dag/nacht	• Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen zomer- en winterseizoen • <i>Remote stand rebate</i>
Madrid	• Per landing • MTOW	• MTOW (ook in <i>Electricity charge</i>) • Gratis tussen 00:00 en 06:00	• Onderscheid tussen bestemmingen

³³ De *CUP- / CUTE-fee* is een vergoeding voor het gebruik van de gemeenschappelijke incheckbalies en boarding gates.
³⁴ De *position charge* is een vergoeding voor het gebruik van het elektriciteitsnetwerk van de luchthaven en de boarding bridge.

	Landingsgelden	Parkeergelden	Passagiersgelden
München	• Geluidsproductie • Dag/nacht	• <i>Boarding bridge charge</i>: variabele heffing per kwartier	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
	• Per start en landing • MTOW • Dag/nacht • Geluidsproductie	• MTOW • Eerste 4 uur gratis	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid <i>rebate</i> tussen <i>remote</i> en <i>boarding station position aircraft</i>
Zürich	• Per landing • MTOW	• MTOW (ook in <i>de-icing fee</i> en <i>electricity charge</i>) • Eerste 30, 60 of 90 minuten gratis, afhankelijk van gewicht	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • <i>Baggage charge</i>: onderscheid naar MTOW
Dubai	• Per landing • MTOW	• <i>Wide body/narrow body</i> • Eerste 1,5 uur gratis voor narrow body vliegtuigen, 3 uur voor wide body vliegtuigen • <i>Boarding bridge charge</i>: vaste heffing per uur	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Istanbul	• Per landing • MTOW • Afhankelijk van het aantal landingen (per luchtvaartmaatschappij) • <i>Lighting charge</i>: vaste heffing per beweging • <i>Follow-me charge</i>: onderscheid tussen bestemmingen	• MTOW • Eerste 2 uur gratis • <i>Boarding bridge charge</i>: MTOW • <i>Boarding bridge charge</i>: 25 procent hoger per half uur na twee uur	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen

	Vrachtgelden	Geluidsgelden	Securitygelden
Schiphol	• Geen	• Geen	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Brussel	• Geen	• Geen	• Per vertrekkende passagier
Parijs Charles de Gaulle	• Geen	• Geen	• Geen
Kopenhagen	• Geen	• Geen	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Düsseldorf	• Geen	• Geen	• Per vertrekkende passagier
Frankfurt	• Geen	• Per start en landing • <i>Surcharge</i> voor de nacht per start en landing • Geluidsproductie • MTOW	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en 100 kg verscheepte vracht
Londen Gatwick	• Geen	• Per start en landing • Geluidsproductie • Dag/nacht • Seizoen	• Geen
Londen Heathrow	• Geen	• Geen	• Geen
Madrid	• Geen	• Geen	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
München	• Per 100 kg vracht per vliegtuigbeweging	• Per landing • Geluidsproductie • Dag/nacht	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en 100 kg verscheepte vracht
Zürich	• Per kg verscheepte vracht • Onderscheid tussen O/D en transfer	• Per landing • <i>Surcharge</i> voor de nacht (onderscheid tussen start en landing) • Geluidsproductie	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Dubai	• Geen	• Geen	• Afzonderlijk per vliegtuigbeweging en per vertrekkende passagier. Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Istanbul	• Geen	• Geen	• Per vertrekkende passagier

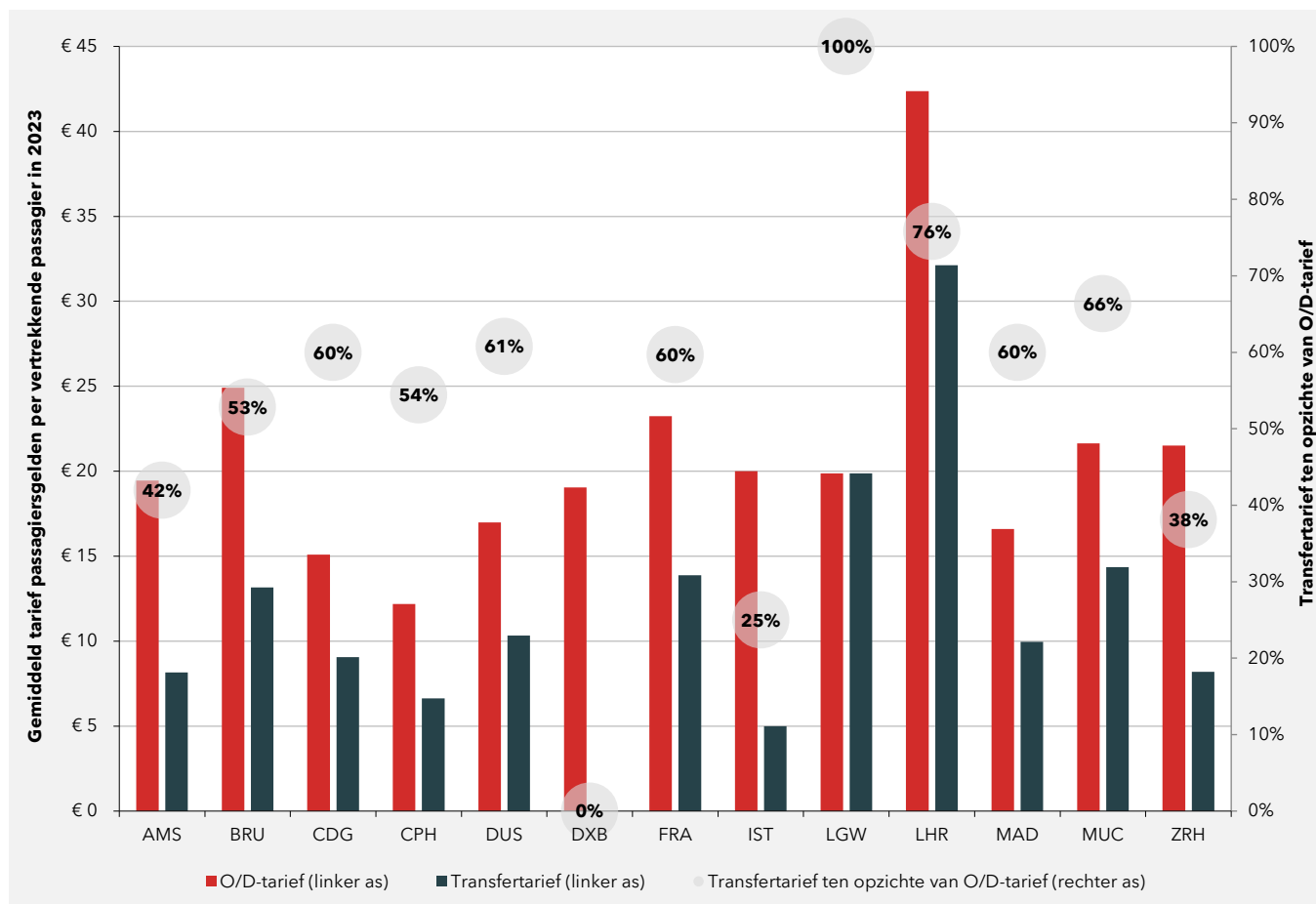
	Emissiegelden	ATC-heffingen	Geluidsheffingen
Schiphol	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Brussel	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate • Geluidsproductie • Dag/nacht • <i>Optimisation factor</i>	• Geen
Parijs Charles de Gaulle	• Geen	• MTOW • Vaste unit rate	• Per start • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht
Kopenhagen	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Düsseldorf	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Frankfurt	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en 100 kg verscheepte vracht • Geluidsproductie • Dag/nacht
Londen Gatwick	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Londen Heathrow	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Madrid	• Geen	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
München	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Zürich	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Dubai	• Geen	• MTOW • Vaste heffing per vliegtuigbeweging	• Geen
Istanbul	• Geen	• Vaste heffing per landing	• Geen

	Securityheffingen	Passagiersbelasting en overige heffingen
Schiphol	• Geen	• Vliegbelasting: • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Slot coordination fee: • Per start en landing
Brussel	• Geen	• BCAA-charge: • Per vertrekkende passagier • Regulator fee: • Per start en landing • Slot allocation fee: • Per start en landing • Inschepingstax: • Onderscheid tussen bestemmingen
Parijs Charles de Gaulle	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en ton verscheepte vracht • Onderscheid tussen O/D en transferpassagiers	• Civil aviation tax: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen vertrekkende passagier en ton verscheepte vracht • Onderscheid tussen O/D en transferpassagiers • Solidarity tax: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen economy class en business class • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Kopenhagen	• Geen	• Slot allocation fee: • Per turnaround
Düsseldorf	• Per vertrekkende passagier • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen	• Flugsteuer: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Frankfurt	• Per vertrekkende passagier • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen	• Flugsteuer: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Londen Gatwick	• Geen	• Air passenger duty: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen economy class en business class • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Londen Heathrow	• Geen	• Air passenger duty: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen economy class en business class • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Madrid	• Per vertrekkende passagier	• Charge on slot allocation • Per start en landing
München	• Per vertrekkende passagier • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen	• Flugsteuer: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Zürich	• Geen	• Geen
Dubai	• Geen	• Advanced passenger information (API) fee: • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Passenger facility charge: • Per vertrekkende passagier
Istanbul	• Geen	• Geen

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

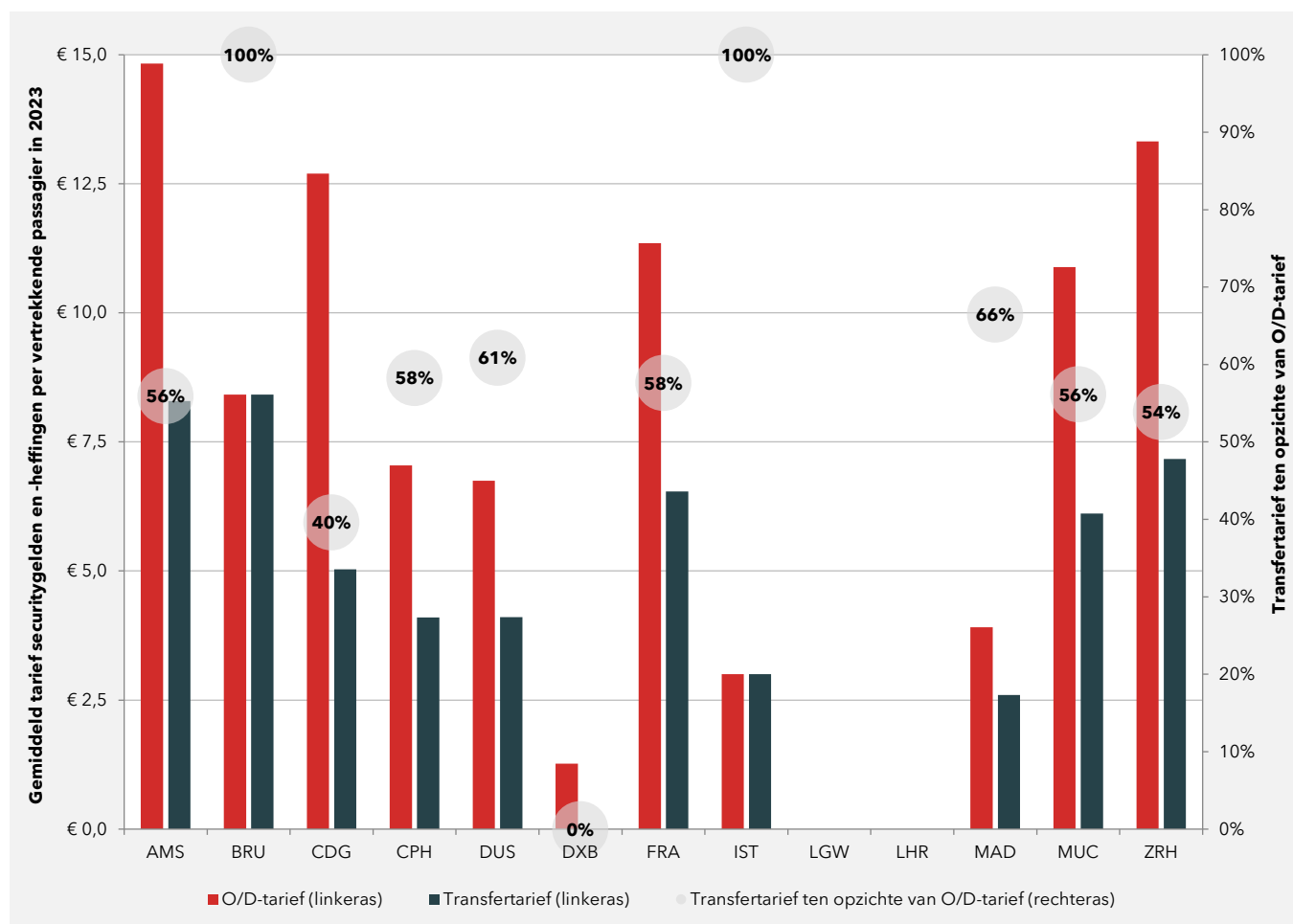
Bijlage D Differentiaties naar vervoerssegment in 2023

Figuur D.1 Differentiatie naar vervoerssegment in de passagiersgelden in 2023



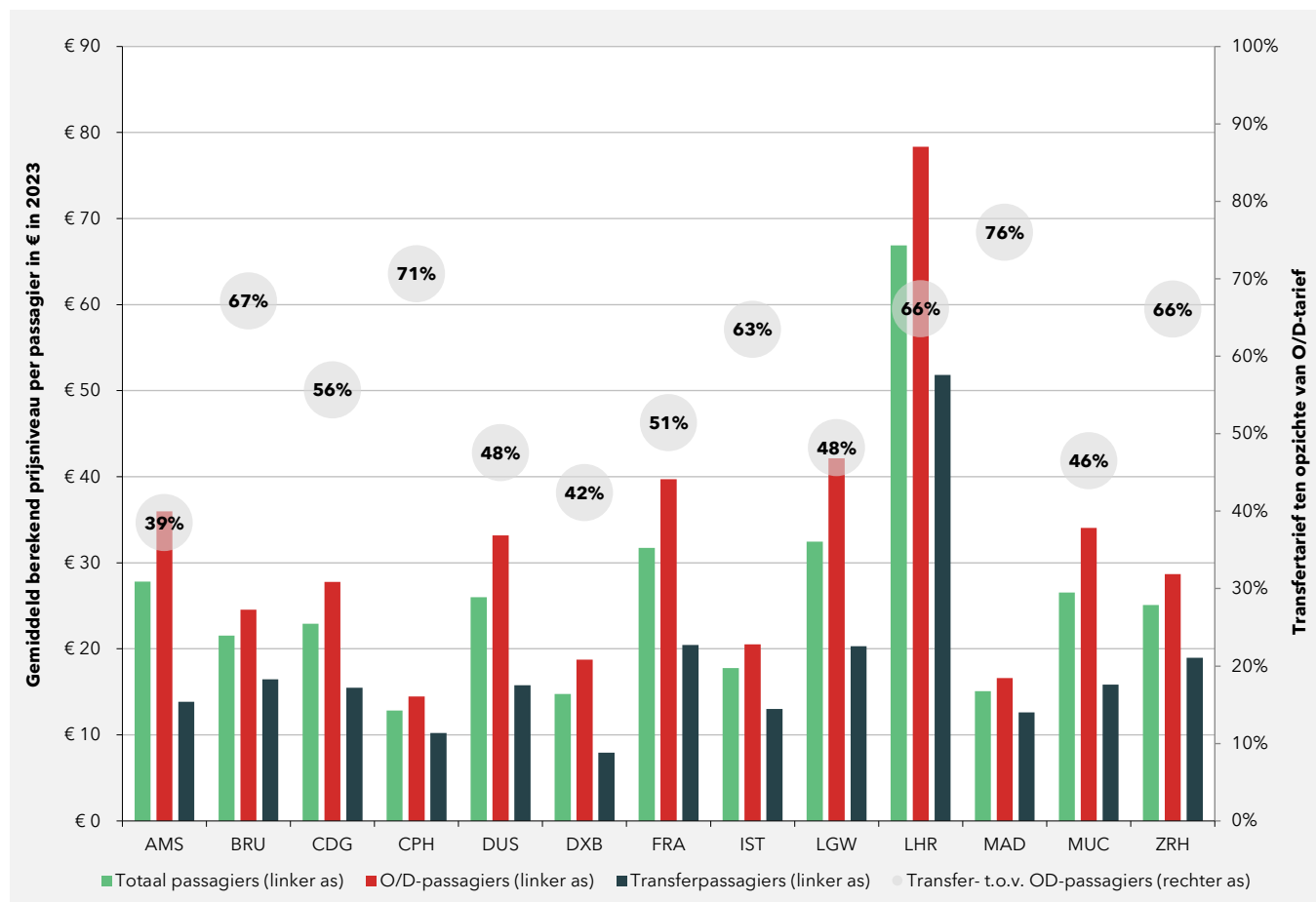
Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Figuur D.2 Differentiatie naar vervoerssegment in het securitysegment in 2023



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Figuur D.3 Differentiatie naar vervoerssegment in het totale prijsniveau in 2023



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Bijlage E Ontwikkeling prijsniveau over de tijd (gecorrigeerd voor inflatie)

Tabel E.1 Ontwikkeling reële prijsniveau over de periode 2013 - 2024

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Verandering 2013-24													
Landingsgelden	-2%	67%	5%	-10%	86%	-28%	-3%	53%	64%	278%	-37%	-27%	-39%
Parkeergelden		21%	5%	-35%	-28%	-49%	-4%	43%	121%	-2%	-27%	-100%	257%
Passagiersgelden	18%	-8%	-13%	12%	-2%	-24%	5%	11%	23%	-27%	-36%	-2%	-6%
Overige gelden	Nieuw	-1%		Nieuw							Nieuw	95%	-24%
Havengelden	11%	2%	-8%	4%	17%	-27%	4%	29%	39%	39%	-35%	-11%	-7%
Emissiegelden	Nieuw	Nieuw		-13%	-24%		-6%		209%	247%		154%	-24%
Securitygelden	2%	-2%		9%	36%	-24%	-3%	Nieuw		Nieuw	-34%	6%	-36%
Securityheffingen			-28%		17%		23%				-17%	45%	
Securitygelden en -heffingen	2%	-2%	-28%	9%	21%	-24%	18%	Nieuw		Nieuw	-31%	39%	-36%
Geluidsgelden							-2%		Nieuw			-27%	-70%
Geluidsheffingen	-100%		40%				-30%						
Geluidsgelden en -heffingen	-100%		40%				-5%		Nieuw			-27%	-70%
ATC-heffingen	6%	136%	-36%	-25%	14%	-24%	14%	45%	11%	-88%	15%	14%	17%
Passagiersbelasting en	Nieuw	Nieuw	-20%		40%	Nieuw	40%		-12%	-12%		40%	
Totaal	49,8%	14,2%	-15,9%	2,7%	23,2%	28,4%	12,7%	40,8%	19,0%	25,0%	-34,6%	7,2%	-22,6%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: De ontwikkeling van het prijsniveau wordt gecorrigeerd voor inflatie met de geharmoniseerde consumentenprijsindex (HICP) van Eurostat/ECB. Voor elke benchmarkluchthaven gebruiken we het inflatiecijfer voor de EU als geheel. Zodoende worden de resultaten niet vertekend door inflatieverschillen tussen de landen waar de benchmarkluchthavens gevestigd zijn.

Tabel E.2 Ontwikkeling reële prijsniveau over de periode 2023 – 2024

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Verandering 2023-24													
Landingsgelden	13,7%	11,8%	-0,9%	27,3%	-2,1%	-32,5%	6,7%	-4,6%	3,2%	-7,5%	-13,2%	3,5%	-2,3%
Parkeergelden		-0,4%	-1,8%	20,7%	-2,3%	-52,0%	6,9%	-2,3%	2,3%	-1,7%	2,1%		-2,3%
Passagiersgelden	13,6%	-3,3%	4,6%	27,2%	0,7%	-2,3%	6,6%	-2,7%	4,9%	-16,3%	-1,4%	6,0%	2,9%
Overige gelden	-4,4%	-2,9%		-2,3%							-2,3%	5,2%	-2,3%
Havengelden	13,6%	-0,6%	2,8%	27,0%	-0,5%	-14,0%	6,6%	-3,2%	4,1%	-11,0%	-4,7%	5,7%	1,2%
Emissiegelden	-2,3%	-1,2%		19,8%	-2,3%		6,9%		0,2%	-18,5%		3,7%	-2,3%
Securitygelden	12,5%	-1,2%		28,7%	4,6%	-2,3%	6,7%	-2,3%		2,1%	5,4%	-6,4%	-2,3%
Securityheffingen			-8,0%		-2,3%		0,1%				-2,3%	-2,3%	
Securitygelden en -heffingen	12,5%	-1,2%	-8,0%	28,7%	-0,8%	-2,3%	1,1%	-2,3%		2,1%	4,0%	-2,8%	-2,3%
Geluidsgelden							-4,8%		4,9%			3,7%	-2,3%
Geluidsheffingen			8,4%				-7,1%						
Geluidsgelden en -heffingen			8,4%				-5,1%		4,9%			3,7%	-2,3%
ATC-heffingen	-1,5%	24,5%	-4,7%	4,2%	3,5%	-2,3%	3,5%	-2,3%	8,5%	8,5%	-2,3%	3,5%	-1,9%
Passagiersbelastingen	7,3%	-2,3%	-1,2%		19,1%	9,0%	19,1%		-1,6%	-1,6%		19,1%	
Totaal	10,5%	0,5%	-0,5%	25,7%	4,9%	-5,1%	7,7%	-3,1%	1,9%	-9,6%	-3,7%	7,4%	-0,2%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Noot: De ontwikkeling van het prijsniveau wordt gecorrigeerd voor inflatie met de geharmoniseerde consumentenprijsindex (HICP) van Eurostat/ECB. Voor elke benchmarkluchthaven gebruiken we het inflatiecijfer voor de EU als geheel. Zodoende worden de resultaten niet vertekend door inflatieverschillen tussen de landen waar de benchmarkluchthavens gevestigd zijn.

Bijlage F Ontwikkeling prijsniveau per component tussen 2013 en 2024

Tabel F.1 Ontwikkeling van het prijsniveau per tariefcomponent in de periode 2013 - 2024

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Verandering 2013-24													
Landingsgelden	27%	126%	33%	18%	142%	-6%	23%	96%	315%	348%	-18%	-7%	-21%
Parkeergelden		56%	34%	-15%	-6%	-33%	23%	84%	170%	34%	-6%	-100%	367%
Passagiersgelden	54%	19%	11%	43%	25%	0%	32%	45%	59%	-14%	-14%	26%	23%
Overige gelden	Nieuw	29%		Nieuw							-47%	133%	0%
Havengelden	45%	33%	17%	34%	50%	-4%	31%	67%	101%	64%	-14%	14%	21%
Emissiegelden	Nieuw	Nieuw		14%	0%		23%		287%	300%		232%	0%
Securitygelden	33%	27%		39%	78%	0%	26%	Nieuw		Nieuw	-10%	13%	-16%
Securityheffingen			-16%		35%		53%				9%	79%	
Securitygelden en -heffingen	33%	27%	-16%	39%	43%	0%	48%	Nieuw		Nieuw	-7%	69%	-16%
Geluidsgelden							39%		Nieuw			-7%	24%
Geluidsheffingen	-100%		83%				-6%						
Geluidsgelden en -heffingen	-100%		83%				33%		Nieuw			-7%	24%
ATC-heffingen	38%	209%	-14%	3%	48%	Nieuw	48%	85%	Nieuw	-85%	51%	48%	29%
Passagiersbelasting en	Nieuw	Nieuw	1%		83%	Nieuw	83%		15%	15%		83%	
Totaal	95,3%	48,1%	4,6%	32,6%	57,3%	69,1%	44,1%	82,5%	64,1%	51,9%	-13,0%	36,9%	11,1%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Bijlage G Prijsniveaus per *turnaround* in 2024

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Embraer 190													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	480	372	480	321	517	162	213	673	1.465	7.787	454	195	317
Parkeergelden		12	130		85	17	84	64	105	213	133		167
Passagiersgelden	1.280	1.576	1.127	1.225	1.229	617	2.144	922	1.768	2.304	1.120	1.571	1.472
Overige gelden	4	27		1							1	0	0
Havengelden	1.763	1.988	1.737	1.547	1.831	796	2.441	1.659	3.338	10.303	1.709	1.766	1.955
Emissiegelden	45	47		14	17		42		147	234		57	29
Securitygelden	1.012	685		552	109	41	123	241		22	217	74	776
Securityheffingen			573		315		588				51	569	
Securitygelden en -heffingen	1.012	685	573	552	423	41	711	241		22	267	643	776
Geluidsgelden							205		123			452	56
Geluidsheffingen			109				25						
Geluidsgelden en -heffingen			109				229		123			452	56
ATC-heffingen	211	242	188	169	255	15	255	80	21	21	24	255	435
Passagiersbelastingen	941	161	288		503	960	503		521	521		503	
Totaal	3.973	3.124	2.895	2.281	3.030	1.812	4.181	1.980	4.151	11.100	2.000	3.676	3.252

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Boeing 738W													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	1.191	852	617	512	715	259	251	998	1.452	9.500	731	314	581
Parkeergelden		99	423		85	140	127	624	342	196	263		267
Passagiersgelden	2.953	3.462	2.368	2.707	2.655	1.920	4.345	2.327	3.964	4.795	2.256	3.290	3.260
Overige gelden	4	45		1							1	0	1
Havengelden	4.149	4.458	3.408	3.220	3.455	2.318	4.724	3.950	5.759	14.490	3.250	3.604	4.110
Emissiegelden	108	112		34	40		99		386	553		134	69
Securitygelden	2.230	1.313		1.226	208	128	236	462		41	470	142	1.725
Securityheffingen			1.466		705		1.317				97	1.276	
Securitygelden en -heffingen	2.230	1.313	1.466	1.226	913	128	1.553	462		41	567	1.418	1.725
Geluidsgelden							405		325			570	621
Geluidsheffingen			156				45						
Geluidsgelden en -heffingen			156				450		325			570	621
ATC-heffingen	293	336	261	234	354	15	354	80	29	29	34	354	603
Passagiersbelastingen	2.928	305	992		1.636	1.889	1.636		1.911	1.911		1.636	
Totaal	9.708	6.524	6.284	4.714	6.399	4.350	8.816	4.492	8.409	17.024	3.851	7.715	7.129

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Airbus A333													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	4.053	2.560	1.261	1.646	878	831	405	2.867	1.718	18.011	2.320	996	1.863
Parkeergelden		724	1.001	533	476	426	492	4.530	2.214	1.317	1.135		1.706
Passagiersgelden	3.961	4.839	6.627	3.776	3.859	1.975	8.989	2.836	6.175	11.662	4.088	5.001	4.780
Overige gelden	4	67		1							1	13	258
Havengelden	8.018	8.189	8.890	5.956	5.213	3.233	9.886	10.233	10.107	30.990	7.545	6.010	8.607
Emissiegelden	259	270		82	97		239		604	1.333		323	166
Securitygelden	3.117	2.085		1.701	330	132	386	734		66	667	236	2.393
Securityheffingen			1.797		971		1.813				154	1.757	
Securitygelden en -heffingen	3.117	2.085	1.797	1.701	1.302	132	2.199	734		66	821	1.993	2.393
Geluidsgelden							1.653		157			580	1.069
Geluidsheffingen			129				95						
Geluidsgelden en -heffingen			129				1.749		157			580	1.069
ATC-heffingen	663	761	592	530	801	23	801	80	65	65	76	801	1.366
Passagiersbelastingen	3.013	413	2.232		6.338	2.928	6.338		9.963	9.963		6.338	
Totaal	15.070	11.719	13.640	8.268	13.751	6.315	21.212	11.047	20.896	42.417	8.442	16.045	13.600

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Boeing 738W (0% transfer)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	1.191	852	617	512	715	259	251	998	1.452	9.500	731	314	581
Parkeergelden		99	396		85	140	127	624	342	196	263		267
Passagiersgelden	3.643	4.098	2.482	3.202	3.076	2.935	4.781	3.127	4.012	5.438	2.578	3.701	3.970
Overige gelden	4	45		1							1	0	1
Havengelden	4.839	5.094	3.495	3.715	3.876	3.334	5.159	4.750	5.807	15.134	3.572	4.015	4.820
Emissiegelden	108	112		34	40		99		386	553		134	69
Securitygelden	2.632	1.313		1.458	208	196	236	462		41	546	142	2.053
Securityheffingen			1.973		846		1.580				97	1.530	
Securitygelden en -heffingen	2.632	1.313	1.973	1.458	1.054	196	1.816	462		41	643	1.672	2.053
Geluidsgelden							405		325			570	621
Geluidsheffingen			156				45						
Geluidsgelden en -heffingen			156				450		325			570	621
ATC-heffingen	293	336	261	234	354	15	354	80	29	29	34	354	603
Passagiersbelastingen	4.477	467	1.516		2.502	1.957	2.502		2.922	2.922		2.502	
Totaal	12.349	7.322	7.402	5.441	7.826	5.501	10.380	5.292	9.468	18.679	4.249	9.247	8.167

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Boeing 738W (80% transfer)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	1.191	852	617	512	715	259	251	998	1.452	9.500	731	314	581
Parkeergelden		99	396		85	140	127	624	342	196	263		267
Passagiersgelden	2.048	2.627	2.217	2.057	2.103	587	3.774	1.278	3.901	3.950	1.833	2.750	2.328
Overige gelden	4	45		1							1	0	1
Havengelden	3.243	3.623	3.230	2.571	2.904	986	4.153	2.900	5.696	13.645	2.827	3.064	3.178
Emissiegelden	108	112		34	40		99		386	553		134	69
Securitygelden	1.703	1.313		921	208	39	236	462		41	371	142	1.295
Securityheffingen			801		521		972				97	942	
Securitygelden en -heffingen	1.703	1.313	801	921	729	39	1.208	462		41	468	1.083	1.295
Geluidsgelden							405		325			570	621
Geluidsheffingen			156				45						
Geluidsgelden en -heffingen			156				450		325			570	621
ATC-heffingen	293	336	261	234	354	15	354	80	29	29	34	354	603
Passagiersbelastingen	895	93	303		500	1.800	500		584	584		500	
Totaal	6.242	5.478	4.753	3.759	4.527	2.840	6.764	3.442	7.020	14.853	3.329	5.705	5.766

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Airbus A333 (0% transfer)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	4.053	2.560	1.261	1.646	878	831	405	2.867	1.718	18.011	2.320	996	1.863
Parkeergelden		724	1.034	533	476	426	492	4.530	2.214	1.317	1.135		1.706
Passagiersgelden	5.786	6.521	8.104	5.123	5.090	4.660	11.095	4.951	6.302	14.774	5.194	6.139	6.659
Overige gelden	4	67		1							1	13	258
Havengelden	9.842	9.872	10.399	7.303	6.444	5.918	11.992	12.348	10.234	34.103	8.650	7.148	10.485
Emissiegelden	259	270		82	97		239		604	1.333		323	166
Securitygelden	4.180	2.085		2.315	330	311	386	734		66	866	236	3.260
Securityheffingen			3.137		1.344		2.509				154	2.430	
Securitygelden en -heffingen	4.180	2.085	3.137	2.315	1.674	311	2.894	734		66	1.021	2.667	3.260
Geluidsgelden							1.653		157			580	1.069
Geluidsheffingen			129				95						
Geluidsgelden en -heffingen			129				1.749		157			580	1.069
ATC-heffingen	663	761	592	530	801	23	801	80	65	65	76	801	1.366
Passagiersbelastingen	7.110	974	5.258		14.957	3.107	14.957		23.510	23.510		14.957	
Totaal	22.055	13.962	19.515	10.229	23.973	9.359	32.631	13.162	34.570	59.076	9.747	26.475	16.346

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Airbus A333 (80% transfer)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	4.053	2.560	1.261	1.646	878	831	405	2.867	1.718	18.011	2.320	996	1.863
Parkeergelden		724	1.034	533	476	426	492	4.530	2.214	1.317	1.135		1.706
Passagiersgelden	3.252	4.185	6.054	3.253	3.381	932	8.172	2.014	6.125	10.453	3.659	4.558	4.051
Overige gelden	4	67		1							1	13	258
Havengelden	7.309	7.536	8.349	5.432	4.735	2.190	9.069	9.411	10.058	29.781	7.115	5.567	7.877
Emissiegelden	259	270		82	97		239		604	1.333		323	166
Securitygelden	2.704	2.085		1.462	330	62	386	734		66	589	236	2.056
Securityheffingen			1.277		827		1.543				154	1.495	
Securitygelden en -heffingen	2.704	2.085	1.277	1.462	1.157	62	1.929	734		66	743	1.732	2.056
Geluidsgelden							1.653		157			580	1.069
Geluidsheffingen			129				95						
Geluidsgelden en -heffingen			129				1.749		157			580	1.069
ATC-heffingen	663	761	592	530	801	23	801	80	65	65	76	801	1.366
Passagiersbelastingen	1.422	195	1.057		2.991	2.858	2.991		4.702	4.702		2.991	
Totaal	12.357	10.847	11.404	7.506	9.781	5.133	16.777	10.225	15.585	35.947	7.935	11.994	12.534

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Embraer 190 (0% connected)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	466	372	480	321	517	162	213	673	1.465	7.787	454	195	317
Parkeergelden			104		85		77		92	213	116		167
Passagiersgelden	1.280	1.576	1.127	1.225	1.229	617	2.147	922	1.720	2.251	1.120	1.571	1.472
Overige gelden	4	27		1							1	0	0
Havengelden	1.750	1.976	1.711	1.547	1.831	779	2.437	1.595	3.277	10.250	1.691	1.766	1.955
Emissiegelden	45	47		14	17		42		147	234		57	29
Securitygelden	1.012	685		552	109	41	123	241		22	217	74	776
Securityheffingen			573		315		588				51	569	
Securitygelden en -heffingen	1.012	685	573	552	423	41	711	241		22	267	643	776
Geluidsgelden							205		123			452	56
Geluidsheffingen			109				25						
Geluidsgelden en -heffingen			109				229		123			452	56
ATC-heffingen	211	242	188	169	255	15	255	80	21	21	24	255	435
Passagiersbelastingen	941	161	288		503	960	503		521	521		503	
Totaal	3.959	3.112	2.869	2.281	3.030	1.795	4.178	1.916	4.089	11.047	1.983	3.676	3.252

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Embraer 190 (100% connected)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	583	372	480	321	517	162	213	673	1.465	7.787	454	195	317
Parkeergelden		103	330		85	146	133	562	208	213	268		167
Passagiersgelden	1.280	1.576	1.127	1.225	1.229	617	2.121	922	2.141	2.711	1.120	1.571	1.472
Overige gelden	4	27		1							1	0	0
Havengelden	1.867	2.079	1.937	1.547	1.831	925	2.467	2.157	3.813	10.711	1.844	1.766	1.955
Emissiegelden	45	47		14	17		42		147	234		57	29
Securitygelden	1.012	685		552	109	41	123	241		22	217	74	776
Securityheffingen			573		315		588				51	569	
Securitygelden en -heffingen	1.012	685	573	552	423	41	711	241		22	267	643	776
Geluidsgelden							205		123			452	56
Geluidsheffingen			109				25						
Geluidsgelden en -heffingen			109				229		123			452	56
ATC-heffingen	211	242	188	169	255	15	255	80	21	21	24	255	435
Passagiersbelastingen	941	161	288		503	960	503		521	521		503	
Totaal	4.076	3.215	3.096	2.281	3.030	1.942	4.207	2.478	4.625	11.507	2.135	3.676	3.252

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Airbus A333 (0% connected)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	3.259	2.560	1.261	1.646	878	831	405	2.867	1.718	18.011	2.320	996	1.863
Parkeergelden		405	151		476		381	935	2.214	1.317	1.167		1.706
Passagiersgelden	3.961	4.839	6.627	3.776	3.859	1.975	9.250	2.836	4.931	10.301	4.088	5.001	4.780
Overige gelden	4	67		1							1	13	258
Havengelden	7.224	7.871	8.039	5.423	5.213	2.806	10.036	6.638	8.863	29.630	7.577	6.010	8.607
Emissiegelden	259	270		82	97		239		604	1.333		323	166
Securitygelden	3.117	2.085		1.701	330	132	386	734		66	667	236	2.393
Securityheffingen			1.797		971		1.813				154	1.757	
Securitygelden en -heffingen	3.117	2.085	1.797	1.701	1.302	132	2.199	734		66	821	1.993	2.393
Geluidsgelden							1.653		157			580	1.069
Geluidsheffingen			129				95						
Geluidsgelden en -heffingen			129				1.749		157			580	1.069
ATC-heffingen	663	761	592	530	801	23	801	80	65	65	76	801	1.366
Passagiersbelastingen	3.013	413	2.232		6.338	2.928	6.338		9.963	9.963		6.338	
Totaal	14.276	11.400	12.790	7.735	13.751	5.889	21.362	7.452	19.652	41.057	8.474	16.045	13.600

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Airbus A333 (100% connected)													
Landingsgelden (excl. emissiegelden)	4.076	2.560	1.261	1.646	878	831	405	2.867	1.718	18.011	2.320	996	1.863
Parkeergelden		733	1.059	548	476	439	495	4.633	2.214	1.317	1.134		1.706
Passagiersgelden	3.961	4.839	6.627	3.776	3.859	1.975	8.982	2.836	6.211	11.701	4.088	5.001	4.780
Overige gelden	4	67		1							1	13	258
Havengelden	8.040	8.199	8.948	5.971	5.213	3.245	9.882	10.336	10.143	31.029	7.544	6.010	8.607
Emissiegelden	259	270		82	97		239		604	1.333		323	166
Securitygelden	3.117	2.085		1.701	330	132	386	734		66	667	236	2.393
Securityheffingen			1.797		971		1.813				154	1.757	
Securitygelden en -heffingen	3.117	2.085	1.797	1.701	1.302	132	2.199	734		66	821	1.993	2.393
Geluidsgelden							1.653		157			580	1.069
Geluidsheffingen			129				95						
Geluidsgelden en -heffingen			129				1.749		157			580	1.069
ATC-heffingen	663	761	592	530	801	23	801	80	65	65	76	801	1.366
Passagiersbelastingen	3.013	413	2.232		6.338	2.928	6.338		9.963	9.963		6.338	
Totaal	15.093	11.728	13.698	8.283	13.751	6.327	21.208	11.150	20.932	42.456	8.441	16.045	13.600

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

Bijlage H Vliegtuig- en beladingsspecificaties

Tabel H.1 Vliegtuig- en beladingsspecificaties op basis van het Schipholpakket van 2023

Type	MTOW	Vliegbewegingen	Passagiers (x 1.000)	Aandeel transfer	Vracht en post (ton)	Afhandeling (aandeel connected)
Airbus A300-600F	161	1.080	-	0%	18.956	0%
Airbus A319	66	24.206	3.037	3%	863	44%
Airbus A320	75	37.994	5.539	4%	2.869	77%
Airbus A320 NEO	76	19.716	3.023	1%	1.217	49%
Airbus A321	88	5.148	883	23%	1.449	100%
Airbus A321 NEO	92	4.048	678	6%	1.994	96%
Airbus A330-200	229	3.971	896	57%	24.878	92%
Airbus A330-300	235	13.001	3.182	58%	58.848	97%
Airbus A330-900	245	1.948	484	62%	5.813	97%
Airbus A350-900	275	3.403	881	32%	28.644	97%
Airbus A220-300	67	5.826	669	27%	607	99%
Boeing 737-700W	63	12.358	1.444	51%	268	98%
Boeing 737-800W	73	96.559	14.882	35%	2.150	96%
Boeing 737-900W	77	8.273	1.297	55%	407	98%
Boeing 737 MAX-8	82	6.554	1.060	1%	387	83%
Boeing 747-400F	400	5.265	-	0%	339.152	0%
Boeing 747-8F	448	1.436	-	0%	82.821	0%
Boeing 777-200ER	297	8.027	2.266	65%	70.148	98%
Boeing 777-200F	347	5.369	-	0%	338.684	0%
Boeing 777-300ER	351	11.571	4.007	45%	136.042	99%
Boeing 787-10	255	6.142	1.776	66%	63.748	98%
Boeing 787-8	225	6.120	1.412	12%	33.330	91%
Boeing 787-9	252	8.520	2.156	54%	72.938	96%
Bombardier 900	38	4.802	346	5%	52	53%
Embraer 170	34	1.350	91	51%	5	25%
Embraer 175	37	35.621	2.393	64%	48	7%
Embraer 190	46	70.691	5.687	60%	230	11%
Embraer 195	52	1.996	185	5%	102	95%
Embraer 195-E2	58	19.728	2.114	59%	112	18%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken 2023

Bijlage I Wisselkoersen

Tabel I.1 Gemiddelde wisselkoersen in april 2024

Luchthaven	Valuta	€ per eenheid
CPH	DKK	0,134
DXB	AED	0,254
IST	TL	0,029
	USD	1,073
LHR/LGW	GBP	1,167
ZRH	CHF	1,025

Bron: www.x-rates.com



“De wetenschap dat het goed is.”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast 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 2025-26
ISBN 978-90-5220-497-0

Informatie & Disclaimer

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2025 SEO Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

Roetersstraat 29
1018 WB, Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl