

Vergaderjaar 2012–2013

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 135

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2013

Hierbij bied ik u de rapportage van het onderzoek «Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2012» aan¹. Dit onderzoek is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek.

Eén van de aandachtspunten in de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 1) is de continue zorg voor een concurrerend kostenniveau van luchtvaart in Nederland. Met dit jaarlijks uitgevoerde benchmarkonderzoek wordt dit aandachtspunt gemonitord.

De benchmark laat zien hoe duur Schiphol is ten opzichte van tien belangrijke concurrerende luchthavens. Per luchthaven is berekend wat door luchtvaartmaatschappijen voor een vergelijkbaar pakket van «turnarounds» (landen, verblijf en starten van vliegtuigen met passagiers en/of vracht op een luchthaven) betaald moet worden. Het gaat dan vooral om landingsgelden, passagiersgelden, securitygelden/-heffingen, geluidsgelden/-heffingen, passagiersbelastingen en heffingen voor verkeersleiding. Het gaat in de benchmark niet alleen om tarieven en heffingen waarvoor de luchthavens zelf verantwoordelijk zijn, maar ook om andere (overheids)heffingen. Overigens vallen heffingen voor sommige categorieën als security op sommige luchthavens onder de overheidsheffingen en vallen deze op andere luchthavens onder de luchthavengelden.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Schiphol is in 2012 goedkoper dan de meeste concurrerende luchthavens. Londen Heathrow is met afstand de duurste luchthaven. Maar ook Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Zurich, München, Londen Gatwick en Madrid zijn duurder dan Schiphol. Daarmee neemt Schiphol een 8^e plaats in de benchmark in van de lijst van 11 onder-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

zochte luchthavens. Alleen de luchthavens Brussel, Istanbul en Dubai zijn goedkoper dan Schiphol.

- De positie van Schiphol in de benchmark is lager dan in voorgaande jaren doordat de tarieven en heffingen elders sneller zijn gestegen.
- Met uitzondering van Madrid betalen overstappende passagiers (transferpassagiers) op alle luchthavens lagere tarieven dan de passagiers die hun reis op de luchthaven in kwestie beginnen (OD-passagiers). Deze tarievidifferentiatie komt vooral voor in de passagiersgelden, de securitygelden/-heffingen en de passagiersbelastingen. Op Schiphol is de differentiatie van toepassing op de passagiers- en securitygelden.
- Op de luchthavens van Londen en Dubai is het verschil tussen wat luchtvaartmaatschappijen voor een transfer- en een OD-passagier moeten betalen het grootst. Op Parijs Charles de Gaulle, Istanbul en Madrid is dit verschil zeer gering tot nihil. Schiphol neemt een middenpositie in.
- In het onderzoek is ook bekeken wat de positie van Schiphol is als alleen een vliegtuig uitsluitend gevuld met OD-passagiers wordt vergeleken. De positie van Schiphol blijft dan relatief laag. Afhankelijk van het vliegtuig gaat het om een 6^e of 8^e plaats.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld