

Vergaderjaar 2016–2017

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 380**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 februari 2017

Hierbij bied ik u de rapportages aan van de onderzoeken «Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2016» en «Monitor Netwerk-kwaliteit en Staatsgaranties 2016» aan<sup>1</sup>. Deze onderzoeken zijn in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek.

**Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2016**

De benchmark laat zien hoe het kostenniveau op Schiphol is ten opzichte van tien belangrijke concurrerende luchthavens. Per luchthaven is berekend wat door luchtvaartmaatschappijen betaald moet worden voor een pakket van vluchten en vliegtuigtypen dat representatief is voor Schiphol. Het gaat daarbij om zowel de luchthavengelden die de luchthavens zelf in rekening brengen als andere heffingen, zoals de tarieven voor verkeersleiding en overheidsheffingen.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Schiphol is goedkoper dan alle andere belangrijke West-Europese luchthavens en is dit jaar zelfs voor het eerst even goedkoop als Dubai. Istanbul is de enige luchthaven in de benchmark waar luchtvaartmaatschappijen minder hoeven te betalen dan op Schiphol. Londen Heathrow is het duurst en daarna volgen de luchthavens Frankfurt, Londen Gatwick, Parijs Charles de Gaulle, Zurich, München, Madrid en Brussel.
- In 2016 is Schiphol 13% goedkoper geworden. Ten opzichte van 2003 noteert Schiphol met +1% een kleinere toename dan alle andere luchthavens.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## **Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2016**

De monitor onderzoekt de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol en volgt de naleving van de staatsgaranties in het kader van de fusie van Air France met KLM in 2004. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»).

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Over het algemeen heeft het netwerk van Schiphol zich in 2016 positiever ontwikkeld dan die van concurrerende luchthavens. De directe connectiviteit en hubconnectiviteit van Schiphol ontwikkelt zich sterker dan op alle andere onderzochte luchthaven. De indirecte connectiviteit is gedaald, maar Schiphol blijft wat dat betreft op een vierde positie staan.
- Het netwerk van Schiphol vertoont de grootste overlap met dat van Frankfurt. Frankfurt is daarmee Schiphols grootste concurrent. Op de specifieke hubmarkten van Europa naar Afrika, het Midden-Oosten en Azië/Pacific is Istanbul de belangrijkste concurrent van Schiphol.
- De afgelopen jaren heeft het Air France-KLM-netwerk op Schiphol zich beter ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle. Dit houdt in dat Air France KLM zich wat netwerkkwaliteit betreft steeds goed heeft gehouden aan het naleven van de staatsgaranties die destijds met Air France KLM zijn afgesproken.

### **Kabinetsbeleid**

De kwaliteit van het netwerk van luchtverbindingen vanaf Schiphol is van groot belang voor onze economie, werkgelegenheid en voor de vestiging van internationaal opererende ondernemingen. Het kabinetsbeleid richt zich op het creëren van optimale randvoorwaarden om dit netwerk te behouden en te versterken. Tegen deze achtergrond wil het kabinet goed zicht houden op de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit van Schiphol en op de ontwikkeling van het kostenniveau ten opzichte van concurrenten, als belangrijke randvoorwaarde voor behoud van de netwerkkwaliteit. De twee hierboven genoemde jaarlijks uitgevoerde SEO onderzoeken zijn goede instrumenten om dit te monitoren.

Ik ben verheugd over de positieve resultaten van beide onderzoeken, die laten zien dat we op Schiphol over een concurrerend kostenniveau en uitstekende netwerkkwaliteit blijven beschikken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema