

Vergaderjaar 2007–2008

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 98

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 mei 2008

Hierbij bied ik u de eindrapportage van het onderzoek «Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2007» aan¹. Dit onderzoek is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek.

Deze benchmark wordt jaarlijks uitgevoerd als onderdeel van het actieprogramma (7.2.14) van het Kabinetsstandpunt Schiphol (april 2006). Met de benchmark 2007 wordt een overzicht verkregen van de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen op negen Europese luchthavens. Per luchthaven is berekend wat er in de zomerperiodes van 2003, 2006 en 2007 betaald moest worden voor een zelfde pakket vliegverkeer. Dit pakket vliegverkeer is gelijk aan 98% van alle vluchten op Schiphol in 2006. Daarbij gaat het om 45 vliegtuigtypen. Bij de berekeningen zijn aannames gemaakt, zoals bijvoorbeeld over de bezettingsgraden, het percentage transferpassagiers en de bestemmingen.

«Luchthavengelden» zijn heffingen ten bate van de luchthaven: start- en landings-, parkeer- en passagiersgelden, security- en geluidsgelden. «Overheidsheffingen» zijn heffingen ten bate van de overheid: security-, geluids- en overige heffingen. Daarnaast zijn de ATC-heffingen vergeleken. Deze havengelden en heffingen worden door luchtvaartmaatschappijen per «turnaround» (landen, verblijf en starten) betaald.

De benchmark 2007 is uitgebreider dan de vorige. Er zijn negen in plaats van zes luchthavens vergeleken en er zijn aanvullende analyses uitgevoerd naar tariefsdifferentiaties, het effect van de vliegbelasting en, met behulp van enquêtes, achtergronden van een aantal heffingen, zoals doel van de heffingen en daarmee gepaard gaande kosten. Door deze uitbreiding is het onderzoek later dan gebruikelijk afgerond. De volgende benchmark (zomer 2008) wordt in het najaar van dit jaar uitgevoerd.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- London Heathrow is net als voorgaande jaren de duurste luchthaven. Schiphol neemt in de zomer van 2007 een vijfde plaats in, na Parijs Charles de Gaulle, London Gatwick en Frankfurt. Zürich, Brussel, München en vooral Madrid zijn goedkoper dan Schiphol.
- In (zomer) 2007 is de hoogte van de luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol nauwelijks gewijzigd ten opzichte van (zomer) 2006. De enige verandering was de jaarlijkse zeer geringe stijging van de geluidsisolatiekostenheffing.
- Als de vliegbelasting al in de zomer van 2007 zou zijn ingevoerd, zou Schiphol naar een tweede plaats zijn opgeklommen.
- Door de forse verhoging van de air passenger tax op de Londense luchthavens, is Heathrow in 2007 veel duurder dan Schiphol geworden en is Gatwick Schiphol voor het eerst gepasseerd. De verschillen tussen Schiphol en de luchthavens Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt nemen echter af.
- De stijging van de tariefopbrengsten sinds 2003 op Schiphol wordt voor een groot deel (43%) veroorzaakt door de stijging van de security service charge. Ook op Brussel en Zürich zijn de securitygelden na 2003 fors gestegen.
- Op vrijwel alle luchthavens vormen de securitygelden of -heffingen een groot deel van de totale tariefopbrengsten. Een uitzondering is Madrid. Op de Londense luchthavens is geen expliciete securityheffing van toepassing.
- Over tariefsdifferentiaties constateert SEO Economisch Onderzoek het volgende:
 - Bij de passagiersgelden berekent ook een aantal andere luchthavens een lager tarief voor transferpassagiers. Op Schiphol is het tariefsverschil het grootst.
 - Op Schiphol wordt geen onderscheid gemaakt in tarieven tussen groepen bestemmingen, terwijl dit op een aantal andere luchthavens wel gebeurt.
 - De geluidscategorisering van de verschillende luchthavens variëren nogal. Die van Schiphol lijkt het meest effectief.
 - De Londense luchthavens differentiëren hun landingsgelden het scherpst ten gunste van intercontinentale vluchten en vrachtvliegtuigen.

Een belangrijke conclusie uit de achtergrondanalyse is dat (met inachtneming van non respons van de Franse, Duitse en Engelse luchthavens!) Schiphol de enige luchthaven is waar de securitykosten geheel gedekt worden door de opbrengsten uit de securitygelden.

De luchthavens van Brussel, Madrid en Zürich zijn minder transparant, want zij financieren de securitykosten deels uit andere bedrijfsinkomsten.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings