

Vergaderjaar 2021–2022

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 913

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 maart 2022

Hierbij zend ik u de eindrapporten van de «Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2021» en de «Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2021»¹. Beide onderzoeken worden jaarlijks in opdracht van IenW uitgevoerd.

Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2021

Deze monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken.

De monitor vergelijkt het aantal directe verbindingen («directe connectiviteit»), het aantal mogelijke verbindingen met een overstap («indirecte connectiviteit») en de verbindingen die met een overstap via de betreffende luchthaven mogelijk zijn («hubconnectiviteit»). Verbindingen met een overstap worden gewogen voor de kwaliteit die afhangt van de overstap- en omvliegtijd.

Uit de Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2021 blijkt dat de luchtvaartsector in 2021 voorzichtig herstelt van de coronacrisis. In september 2021 ligt de directe connectiviteit van Schiphol nog 35% lager dan in 2019. Vergeleken met de concurrerende luchthavens behoudt Schiphol zijn netwerkqualiteit relatief goed.

Na een sterke teruggang in 2020 zijn de netwerken van Air France KLM op zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle aan het herstellen. Op beide luchthavens is in 2021 nog altijd sprake van een gelijkmatige ontwikkeling.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Over de langere termijn ontwikkelt het Air France KLM netwerk zich beter op Schiphol dan op Parijs Charles de Gaulle. Ook tijdens de coronacrisis is het aandeel van Schiphol in de totale Air France KLM connectiviteit toegenomen. Alleen op vrachtgebied ontwikkelt Air France KLM zich op Parijs Charles de Gaulle de laatste jaren beter dan op Schiphol, mede door het uitfasen van een aantal vrachttoestellen van Martinair en reductie van vrachtcapaciteit door KLM.

Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2021

Deze benchmark geeft een indicatie van het niveau van de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en de belangrijkste concurrerende luchthavens. Deze kosten bestaan uit luchthavengelden, Air Traffic Control (ATC)-heffingen en overheidsheffingen. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden.

Uit de benchmark blijkt dat het prijsniveau van Schiphol in 2021 met 16,6% is gestegen. Ongeveer een kwart van deze stijging wordt veroorzaakt door een toename van de luchthavengelden (met name de passenger service charge) op Schiphol. De introductie van een vliegbelasting in Nederland veroorzaakt het resterende deel van de stijging. Van de twaalf andere luchthavens in de benchmark hebben zeven luchthavens een hoger prijspeil dan Schiphol. Dit zijn Londen Heathrow, Frankfurt, Londen Gatwick, München, Zürich, Düsseldorf en Parijs Charles de Gaulle. Vijf luchthavens hebben een lager prijspeil dan Schiphol. Dit zijn Madrid, Brussel, Istanbul, Kopenhagen en Dubai. De prijsverschillen met Istanbul, Brussel en Madrid zijn daarbij klein. Komende jaren zullen de luchthavengelden op Schiphol gaan stijgen, omdat Schiphol misgelopen inkomsten uit de coronajaren deels gaat verrekenen. Deze verrekeningen zijn nog niet opgenomen in de tarieven over 2021. Daarnaast zal de in het coalitieakkoord aangekondigde verhoging van de vliegbelasting geïmplementeerd worden.

Voor meer resultaten van de twee onderzoeken en nadere uitleg daarover verwijs ik naar de rapporten en de samenvattingen daarin.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers