

**Effecten van alternatieve varianten van de  
vliegbelasting**

eindrapport



Den Haag, 15 oktober 2008  
in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
het Ministerie van Financiën,  
en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

# Effecten van alternatieve varianten van de vliegbelasting

EINDRAPPORT

**significance**  
quantitative research

seo economisch onderzoek

Rapport nr. 08026-M03

Copyright © 2008 Significance, Den Haag + SEO Economisch Onderzoek, Amsterdam.

SIGNIFICANCE & SEO ECONOMISCH ONDERZOEK

# Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	De heffingsvarianten.....	3
3	De resultaten.....	7
	Appendix A – Detail resultaten alternatieve heffingsvarianten.....	11



# 1 Inleiding

Op 1 juli 2008 is de vliegbelasting ingevoerd. Daarbij is sprake van een “Europees” tarief van € 11,25 per vertrekkende passagier en een “intercontinentaal” tarief van € 45 per vertrekkende passagier. De grens tussen beide tarieven is getrokken bij 2500 kilometer, met een correctie voor doorsneden landen: voor landen met bestemmingen aan beide zijden van de 2500 kilometer grens geldt het lage tarief ook voor verder gelegen bestemmingen, mits deze bestemmingen niet verder liggen dan 1000 kilometer van de zonegrens.

De Tweede Kamer heeft de Regering gevraagd om te bekijken of de vliegbelasting verder naar afstand en milieukenmerken gedifferentieerd kan worden (motie Tang c.s.). Voor een eventuele verdere differentiatie naar afstand hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Financiën en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer twee aanvullende varianten geformuleerd, mede naar aanleiding van de bevindingen van een werkgroep waaraan ook de luchtvaartsector heeft deelgenomen. Deze zijn met het Aeolus model (voorheen Airport Catchment Area and Competition model (ACCM)) doorgerekend.

Deze notitie gaat in op de resultaten van deze doorrekening.





## 2 De heffingsvarianten

In het kader van dit onderzoek zijn drie heffingsvarianten doorgerekend:

- **referentievariant**, de belastingvariant zoals per 1 juli 2008 van kracht is (€ 11,25 tot 2500 km, € 45 daarboven, met correctie voor bestemmingen in EU-landen of in andere landen met bestemmingen aan beide zijden van de 2500 km grens. Deze correctie houdt in dat het lage tarief ook geldt voor verder gelegen bestemmingen in deze landen, mits niet verder gelegen dan 1000 km van de zonegrens).
- **alternatief 1**: een variant waarbij de huidige grens wordt verlegd naar 3500 km en, uitgaande van een zelfde opbrengst als in de referentievariant, tot 3500 km een tarief geldt van € 11,79 en daarboven een tarief van € 47,17 (de verhouding tussen het hoge en lage tarief is nagenoeg gelijk aan dezelfde verhouding in de referentievariant). Er is hierbij een correctie voor landen die door de 3500 km grens worden doorsneden. Deze correctie houdt in dat voor een land dat deels is gelegen binnen de 3500 km-zone, het lage tarief mede van toepassing is voor verder gelegen bestemmingen in dat land, voor zover deze niet verder liggen dan 1000 km van de zonegrens.
- **alternatief 2**: een variant waarbij een tussenzone wordt toegevoegd van 2000 tot 5000 km. Hierbij is er geen correctie voor doorsnijding van landen. Het lage en hoge tarief blijven gelijk. Wederom uitgaand van een zelfde opbrengst worden de tarieven: € 11,25 tot 2000 km, € 17,47 tot 5000 km en € 45 boven 5000 km.

De hoogtes van de heffingen zijn zodanig gekozen dat de totale opbrengst in alle gevallen gelijk is.

Het Aeolus model kent 56 geografische zones. Alle vliegvelden binnen een zone zijn gelijkgeschakeld en dus kan dit model niet in alle gevallen precies de juiste heffingshoogte gebruiken. Dit probleem is overkomen door per Aeolus zone een gemiddelde heffing te gebruiken. Deze is gebaseerd op de gemiddelde heffing voor alle luchthavens in een zone, gewogen naar het jaarlijks aantal passagiers op die bestemming<sup>1</sup>.

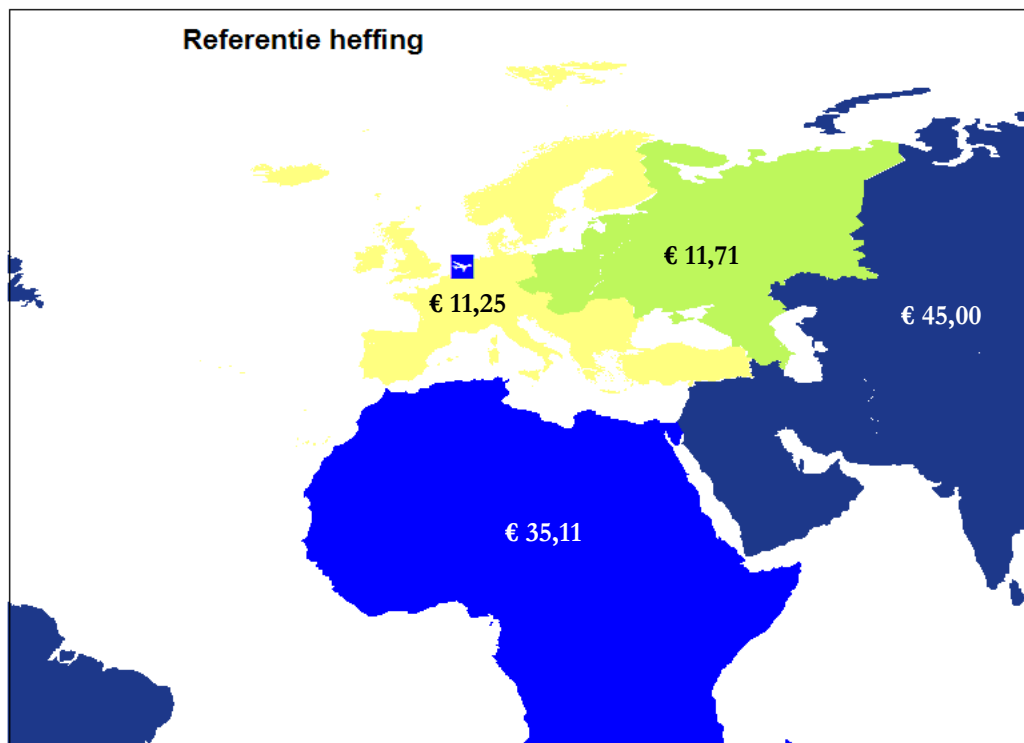
---

<sup>1</sup> Om precies te zijn: het gaat om de heffing gebaseerd op de afstand gemeten vanaf de luchthaven Schiphol en het jaarlijks aantal passagiers vanaf Schiphol. Onderzoek heeft uitgewezen dat het meenemen van de afstanden/passagiersaantallen van de regionale luchthavens nauwelijks tot andere gemiddelde heffingshoogtes aanleiding geeft.

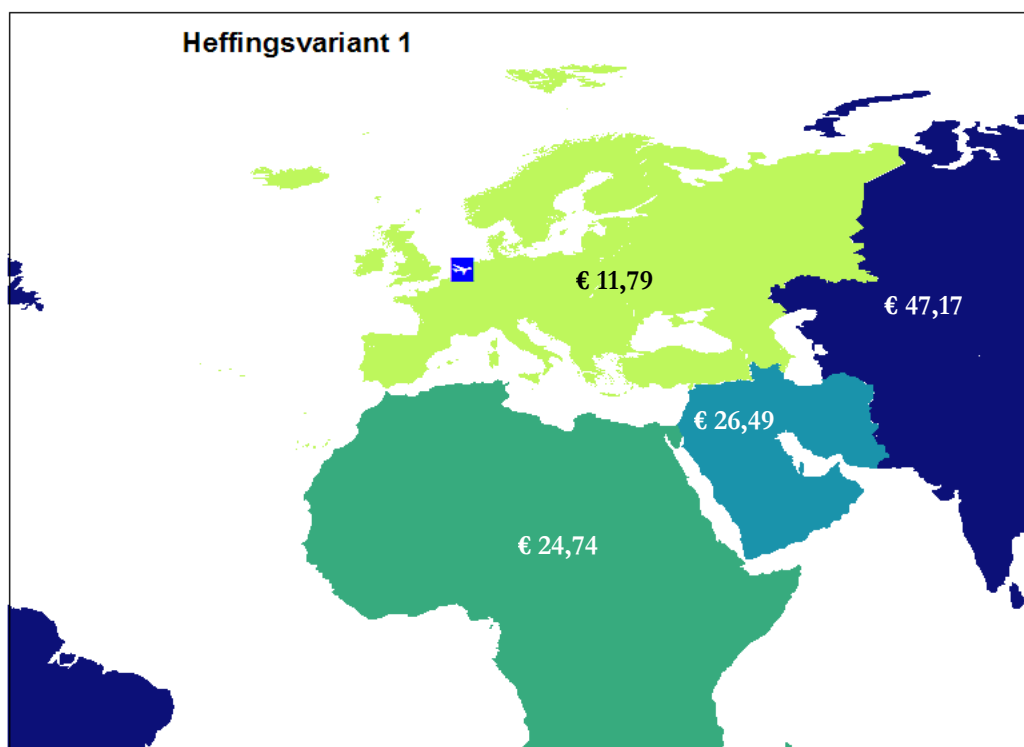
De volgende tabel en figuur laat de gemiddelde heffingshoogte per (relevante) Aeolus zone zien.

**Tabel 1** Gemiddelde heffingshoogte per Aeolus zone

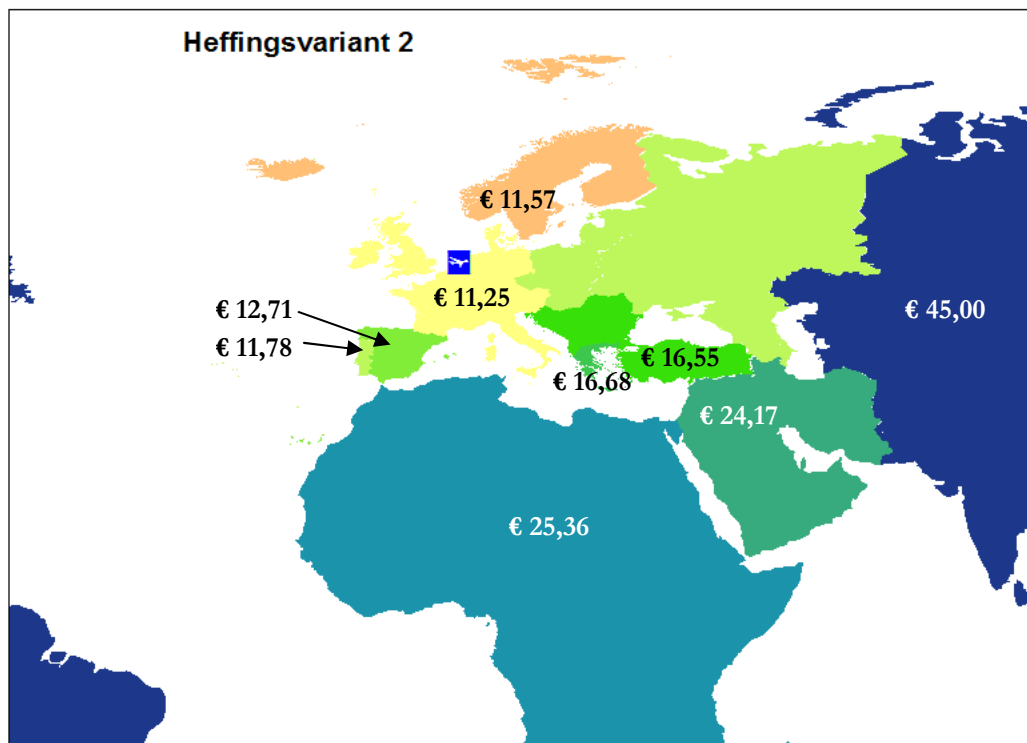
AEOLUS zone	Omschrijving	Heffing referentie	Heffing alternatief 1	Heffing alternatief 2
28 – 36, 38	West&Noord Europa	€ 11,25	€ 11,79	€ 11,25
37	Scandinavië	€ 11,25	€ 11,79	€ 11,57
39	Spanje + Canarische eil.	€ 11,25	€ 11,79	€ 12,71
40	Portugal + Azoren	€ 11,25	€ 11,79	€ 11,78
41	Italië	€ 11,25	€ 11,79	€ 11,25
42	Griekenland / Cyprus	€ 11,25	€ 11,79	€ 16,68
43	Zuidoost Europa	€ 11,25	€ 11,79	€ 16,55
44	Oost Europa	€ 11,71	€ 11,79	€ 12,13
45 - 51	Noord en Zuid Amerika	€ 45,00	€ 47,17	€ 45,00
52	Afrika	€ 35,11	€ 24,74	€ 25,36
53	Midden Oosten	€ 45,00	€ 26,49	€ 24,17
54-56	Azië en Oceanië	€ 45,00	€ 47,17	€ 45,00



**Figuur 1** Gemiddeld tarief per zone (referentievariant)



Figuur 2 Gemiddeld tarief per zone (alternatief 1)



Figuur 3 Gemiddeld tarief per zone (alternatief 1)



### 3 De resultaten

De eerder genoemde varianten van de vliegbelasting leveren slechts marginale verschillen op, zoals onderstaande tabel laat zien. Daarin zijn de resultaten voor de meest relevante indicatoren onderling vergeleken. Deze indicatoren zijn voor de vier door het CPB vastgestelde WLO scenario's (GE, TM, SE en RC) uitgerekend, maar in Tabel 2 is het gemiddelde van de vier scenario's weergegeven.<sup>2</sup> De eerste drie kolommen geven de volumina weer bij de drie heffingsvarianten, de laatste twee kolommen geven de procentuele afwijking ten opzichte van de referentievariant.

Tabel 2 Relevante indicatoren per heffingsvariant (gemiddeld over 4 WLO scenario's)

	Met heffing			% verandering	
	Ref	Alt 1	Alt 2	Alt 1	Alt 2
<b>Passagiers Schiphol (mln.)</b>	<b>52,0</b>	<b>52,0</b>	<b>52,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>
OD Totaal	30,3	30,3	30,3	0,0	-0,3
OD SkyTeam	10,3	10,3	10,3	-0,1	0,0
OD Overige FSC's	9,3	9,4	9,3	+0,3	0,0
OD Low Cost Carriers	10,7	10,7	10,6	-0,1	-0,7
OD binnen Europa	21,7	21,7	21,5	-0,3	-0,9
OD intercontinentaal	8,5	8,6	8,7	+0,8	+1,3
OD zakelijk	10,9	10,9	10,9	0,0	0,0
OD niet-zakelijk	19,5	19,5	19,4	+0,1	-0,4
TRANSFER (alleen SkyTeam)	21,7	21,7	21,7	-0,1	0,0
Transfer zakelijk	9,2	9,2	9,2	-0,1	0,0
Transfer niet-zakelijk	12,5	12,5	12,5	-0,1	0,0
<b>Vracht (kiloton)</b>	<b>1819</b>	<b>1819</b>	<b>1819</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Vliegtuigbewegingen (*1000)</b>	<b>454</b>	<b>454</b>	<b>453</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,3</b>
Passagiersvliegtuigen	432	432	431	0,0	-0,3
SkyTeam	263	262	262	-0,1	-0,1
Overige FCS's	89	89	89	+0,2	-0,3
Low Cost Carriers	80	80	80	-0,1	-0,9
Vrachtvliegtuigen	22	22	22	+0,3	0,0
<b>Passagiers RTM, EIN, MST, GRQ (mln.)</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,7</b>

De referentievariant betreft het huidige regime, zoals dat op 1 juli is ingevoerd. Alternatief 1 verhoogt het Europese tarief tot € 11,79 en het intercontinentale tarief tot € 47,17, in beide gevallen een toename van ongeveer 5%. Daar staat tegenover dat de afstandgrens wordt verlengd tot 3500 km, zodat een klein deel van het intercontinentale verkeer onder het lage tarief gaat vallen. Die compensatie is onvoldoende om de effecten van de vliegbelasting te verlichten. Het aantal passagiers

<sup>2</sup> Volledige resultaten voor alle scenario's staan in Appendix A

op Schiphol blijft gelijk. Wel daalt het Europese verkeer (-0,3%) als gevolg van de hogere Europese tarief, terwijl het intercontinentale verkeer iets stijgt (+0,8%), aangezien de gemiddelde heffing voor Afrika en het Midden-Oosten behoorlijk omlaag gaat. Voor het totaal aantal passagiers op de regionale luchthavens is het verschil met de referentievariant groter (-0,4%), omdat die grensverlegging voor die luchthavens niet of nauwelijks relevant is.

Alternatief 2 kent een tussenzone, van 2000 naar 5000 km, waarvoor een tussentarief van € 17,47 gaat gelden. Voor een klein deel van het Europese verkeer (met name dat naar Turkije en andere afstanden boven de 2000 km) wordt het tarief met meer dan 50% verhoogd, hetgeen (in vergelijking met de referentievariant) een extra daling tot gevolg heeft in het Europese verkeer (-0,9%). Daar staat voor Schiphol tegenover dat voor een aanzienlijk intercontinentaal segment (tussen 2500 en 5000 kilometer) het tarief wordt gehalveerd, waardoor dat aantal passagiers ten opzichte van de referentievariant iets stijgt (+1,3%). Het totaal aantal passagiers op Schiphol daalt met 0,2%, terwijl op de regionale luchthavens het aantal passagiers daalt met 0,7%.

Bovenstaande resultaten gaan uit van een ongerestricteerde ontwikkeling op Schiphol. Er is dus afgezien van (milieu- en fysieke) capaciteitstekorten. Echter, al in 2011 zijn dergelijke tekorten te verwachten, waardoor een klein deel van de ongerestricteerde vraag niet kan worden geacommodeerd en dus uitwijkt naar alternatieve reismogelijkheden of afziet van de vliegreis. Indien op het resterende deel een belasting wordt geheven, treedt daar vraaguitval op en komt er dus weer capaciteit vrij, die door de genoemde verborgen vraag weer wordt opgevuld. Hierdoor zijn de effecten iets beperkter, met name voor transferpassagiers, zoals uit onderstaande tabel blijkt. De verschillen met de ongerestricteerde situatie (als je kijkt naar het relatieve effect van de heffingen) zijn echter klein. Daarbij moet bedacht worden dat slechts in twee van de vier WLO scenario's de capaciteitsgrenzen zijn bereikt.

	Met heffing			% verandering	
	Ref	Alt 1	Alt 2	Alt 1	Alt 2
<b>Passagiers Schiphol (mln.)</b>	<b>50,3</b>	<b>50,3</b>	<b>50,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>
OD Totaal	29,9	29,9	29,8	+0,1	-0,2
OD SkyTeam	10,0	10,0	10,0	-0,1	0,0
OD Overige FSC's	9,3	9,3	9,3	+0,3	-0,1
OD Low Cost Carriers	10,6	10,6	10,5	0,0	-0,6
OD binnen Europa	21,3	21,3	21,1	-0,2	-0,8
OD intercontinentaal	8,6	8,6	8,7	+0,9	+1,3
OD zakelijk	10,8	10,8	10,8	0,0	0,0
OD niet-zakelijk	19,1	19,1	19,1	+0,1	-0,3
TRANSFER (alleen SkyTeam)	20,4	20,4	20,4	-0,1	+0,1
Transfer zakelijk	8,9	8,9	8,9	-0,1	+0,1
Transfer niet-zakelijk	11,5	11,5	11,6	-0,1	+0,1
<b>Vracht (kiloton)</b>	<b>1762</b>	<b>1762</b>	<b>1763</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Vliegtuigbewegingen (*1000)</b>	<b>437</b>	<b>437</b>	<b>436</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>
Passagiersvliegtuigen	416	415	415	0,0	-0,2
SkyTeam	248	248	248	-0,1	0,0
Overige FCS's	88	88	87	0,2	-0,3
Low Cost Carriers	79	79	79	0,0	-0,8
Vrachtvliegtuigen	21	21	21	0,0	+0,1
<b>Passagiers RTM, EIN, MST (mln.)</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>2,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,7</b>

Ook voor wat betreft de lokale milieueffecten op Schiphol laten de modelberekeningen in beide varianten slechts marginale verschillen zien ten opzichte van de referentievariant, Ook mondiale CO2-uitstoot is nauwelijks anders ten opzichte van de referentievariant..





## Appendix A – Detail resultaten alternatieve heffingsvarianten

Alternatief 1 (ongereguleerd)	2011 referentie (ongereguleerd)				2011 Alternatief 1 (ongereguleerd)				Relative verandering				Gemiddeld	
	Global Economy	Strong Europe	Transatlantic Markets	Regional Communities	Global Economy	Strong Europe	Transatlantic Markets	Regional Communities	Global Economy	Strong Europe	Transatlantic Markets	Regional Communities		
<b>Schiphol</b>														
Totaal Passagiers (mln)	61.1	47.8	55.8	43.4	61.1	47.9	55.8	43.4	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>OD totaal (mln)</b>	<b>32.2</b>	<b>29.6</b>	<b>31.4</b>	<b>28.2</b>	<b>32.2</b>	<b>29.6</b>	<b>31.4</b>	<b>28.2</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
OD Skyteam (mln)	12.2	9.1	11.7	8.1	12.2	9.1	11.7	8.1	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
OD overige FSC (mln)	10.1	8.7	9.8	8.8	10.1	8.7	9.9	8.8	0.3%	0.4%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%
OD Low-Cost Carriers (mln)	9.9	11.8	9.8	11.3	9.9	11.8	9.8	11.3	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
OD binnen Europa (mln)	22.9	21.4	22.4	20.2	22.9	21.3	22.4	20.1	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%
OD intercontinentaal (mln)	9.3	8.2	8.9	8.0	9.3	8.3	9.0	8.0	0.8%	0.9%	0.7%	0.8%	0.8%	0.8%
OD zakelijk (mln)	11.6	10.7	11.2	9.9	11.6	10.7	11.2	9.9	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
OD niet-zakelijk (mln)	20.6	18.9	20.2	18.2	20.6	18.9	20.2	18.3	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%
<b>TR Skyteam (mln)</b>	<b>28.9</b>	<b>18.2</b>	<b>24.4</b>	<b>15.3</b>	<b>28.9</b>	<b>18.2</b>	<b>24.4</b>	<b>15.3</b>	<b>-0.1%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>-0.1%</b>
TR zakelijk (mln)	12.1	7.9	10.3	6.5	12.1	7.9	10.3	6.5	0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
TR niet-zakelijk (mln)	16.8	10.3	14.2	8.8	16.8	10.3	14.2	8.8	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
Marktaandeel SkyTeam wiv Transfer	63.1%	53.9%	61.0%	50.8%	63.1%	53.9%	60.9%	50.7%						
Marktaandeel overige FSC	20.0%	20.9%	20.9%	22.8%	20.1%	21.0%	20.9%	22.9%						
Marktaandeel Low-Cost Carriers	16.8%	25.2%	18.1%	26.4%	16.8%	25.2%	18.1%	26.4%						
<b>Vracht (kiloton)</b>	<b>1998.2</b>	<b>1816.5</b>	<b>1813.7</b>	<b>1647.0</b>	<b>1998.2</b>	<b>1816.5</b>	<b>1813.7</b>	<b>1647.0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>Vliegtuigbewegingen (x1000)</b>	<b>521</b>	<b>422</b>	<b>484</b>	<b>389</b>	<b>521</b>	<b>422</b>	<b>484</b>	<b>389</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>Passagiersbewegingen (x1000)</b>	<b>498</b>	<b>398</b>	<b>463</b>	<b>367</b>	<b>498</b>	<b>398</b>	<b>463</b>	<b>367</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
Skyteam (x1000)	329	227	297	198	329	227	296	197	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
ov. FSC (x1000)	96	81	94	84	96	82	94	84	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%
LowCost (x1000)	73	89	73	86	73	89	73	86	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
<b>Vracht (x1000)</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>Overige luchthavens</b>														
<b>RTM, EIN, MST, GRQ totaal (mln)</b>	<b>3.0</b>	<b>2.6</b>	<b>2.9</b>	<b>2.6</b>	<b>3.0</b>	<b>2.6</b>	<b>2.9</b>	<b>2.6</b>	<b>-0.4%</b>	<b>-0.4%</b>	<b>-0.4%</b>	<b>-0.4%</b>	<b>-0.4%</b>	<b>-0.4%</b>
lowcost EUR (mln)	2.2	1.9	2.1	1.9	2.1	1.9	2.1	1.9	-0.5%	-0.5%	-0.4%	-0.4%	-0.5%	-0.5%
overig EUR (mln)	0.8	0.7	0.8	0.6	0.8	0.7	0.8	0.6	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%
restant (mln)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-0.4%	-0.6%	-0.2%	-0.3%	-0.4%	-0.4%
zakelijk (mln)	1.3	1.1	1.2	1.1	1.3	1.1	1.2	1.1	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%
niet-zakelijk (mln)	1.7	1.5	1.7	1.5	1.7	1.4	1.7	1.5	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%
<b>BRU,CRL,CGN,DUS,NRN,LUX totaal (mln)</b>	<b>68.1</b>	<b>63.3</b>	<b>63.6</b>	<b>59.2</b>	<b>68.1</b>	<b>63.3</b>	<b>63.6</b>	<b>59.1</b>	<b>0.0%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
EUR (mln)	47	43	44	40	47	43	44	40	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
restant (mln)	21	20	20	19	21	20	20	19	-0.2%	-0.3%	-0.2%	-0.2%	-0.2%	-0.2%
<b>CDG, FRA totaal (mln)</b>	<b>154.3</b>	<b>147.9</b>	<b>144.9</b>	<b>143.5</b>	<b>154.3</b>	<b>147.9</b>	<b>144.9</b>	<b>143.5</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
OD EUR (mln)	24	21	22	20	24	21	22	20	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
OD non-EUR (mln)	65	61	61	58	65	61	61	58	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Transfer (mln)	65	66	62	66	65	66	62	66	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>Emissies op Schiphol</b>														
<b>Totaal Volume Geluid (TVG)</b>	<b>63.92</b>	<b>62.95</b>	<b>63.54</b>	<b>62.76</b>	<b>63.92</b>	<b>62.95</b>	<b>63.54</b>	<b>62.76</b>						
Vershil 10 <sup>TVG/10</sup>	2.47E+06	1.97E+06	2.26E+06	1.89E+06	2.47E+06	1.97E+06	2.26E+06	1.89E+06	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>CO2 (Mton/jaar)</b>	<b>751.3</b>	<b>597.4</b>	<b>683.5</b>	<b>543.9</b>	<b>751.3</b>	<b>597.2</b>	<b>683.2</b>	<b>543.7</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>NOx (kton/jaar)</b>	<b>3403.6</b>	<b>2670.3</b>	<b>3051.8</b>	<b>2428.4</b>	<b>3402.6</b>	<b>2669.6</b>	<b>3050.6</b>	<b>2427.5</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>VOS (kton/jaar)</b>	<b>395.9</b>	<b>307.5</b>	<b>364.8</b>	<b>295.7</b>	<b>395.7</b>	<b>307.4</b>	<b>364.6</b>	<b>295.6</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>SO2 (kton/jaar)</b>	<b>95.4</b>	<b>75.9</b>	<b>86.8</b>	<b>69.1</b>	<b>95.4</b>	<b>75.8</b>	<b>86.8</b>	<b>69.0</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>PM10 (kton/jaar)</b>	<b>116.1</b>	<b>92.7</b>	<b>104.5</b>	<b>82.4</b>	<b>116.1</b>	<b>92.7</b>	<b>104.5</b>	<b>82.3</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>CO (kton/jaar)</b>	<b>2633.5</b>	<b>2064.9</b>	<b>2414.7</b>	<b>1934.3</b>	<b>2632.5</b>	<b>2064.2</b>	<b>2413.6</b>	<b>1933.6</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>Welvaartseffecten</b>														
Consumentensurplus NL (mln Euro)	-175	-164	-170	-158	-174	-162	-169	-157						





<b>Gemiddelde ticketprijzen Amsterdam Schiphol</b>	
<b>OD totaal</b>	(Euro)
OD Skyteam	(Euro)
OD overige FSC	(Euro)
OD Low-Cost Carriers	(Euro)
OD binnen Europa	(Euro)
OD intercontinentaal	(Euro)
OD zakelijk	(Euro)
OD niet-zakelijk	(Euro)
<b>TR Skyteam</b>	(Euro)
TR zakelijk	(Euro)
TR niet-zakelijk	(Euro)
<b>Gemiddelde ticketprijzen regionale luchthavens (NLD)</b>	
<b>OD totaal</b>	(Euro)
OD Low-Cost Carriers binnen Europa	(Euro)
OD Full-Service Carriers binnen Europa	(Euro)
Totaal intercontinentaal	(Euro)

222	232	222	221
248	267	246	254
235	265	237	253
175	181	178	173
154	162	155	153
392	419	394	397
281	294	282	281
188	197	188	188
426	449	417	423
530	553	517	521
351	370	344	350
160	175	160	166
145	160	147	152
173	191	174	180
601	665	604	620

222	233	223	222
248	267	246	254
235	265	238	253
176	182	178	174
154	162	155	154
389	415	391	394
281	295	282	282
188	197	189	189
426	450	417	423
530	553	517	521
351	370	344	351
160	175	160	166
146	160	147	152
174	191	175	180
600	664	604	619

0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%
0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.4%
0.4%	0.3%	0.4%	0.3%	0.3%
-0.9%	-0.9%	-0.8%	-0.9%	-0.8%
0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%
0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
-0.2%	-0.1%	-0.1%	-0.2%	-0.1%

<b>Type vliegtuigen op Schiphol</b>	
<b>G-gem.</b>	
G-1	
G-2	
G-3	
G-4	
G-5	
G-6	
G-7	
G-8	
G-9	
<b>T-gem.</b>	

<b>3.999</b>	<b>4.005</b>	<b>3.960</b>	<b>3.969</b>
0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
19.6%	18.1%	19.7%	18.4%
17.8%	17.4%	18.0%	17.9%
44.1%	47.2%	44.9%	46.3%
0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
3.3%	3.3%	3.3%	4.1%
9.5%	8.4%	8.8%	8.7%
5.5%	5.5%	5.1%	4.4%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>3.322</b>	<b>3.416</b>	<b>3.301</b>	<b>3.283</b>

<b>4.001</b>	<b>4.008</b>	<b>3.962</b>	<b>3.972</b>
0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
19.6%	18.1%	19.7%	18.4%
17.8%	17.4%	18.0%	17.9%
44.0%	47.1%	44.9%	46.2%
0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
3.3%	3.3%	3.3%	4.1%
9.5%	8.4%	8.8%	8.7%
5.5%	5.5%	5.1%	4.4%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>3.322</b>	<b>3.416</b>	<b>3.301</b>	<b>3.283</b>

<b>0.1%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.1%</b>
<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>

Alternatief 1 (gerestricteerd)	
<b>Schiphol</b>	
Totaal Passagiers (mln)	
<b>OD totaal (mln)</b>	
OD Skyteam (mln)	11.4
OD overige FSC (mln)	9.7
OD Low-Cost Carriers (mln)	9.4
OD binnen Europa (mln)	21.5
OD intercontinentaal (mln)	9.0
OD zakelijk (mln)	11.2
OD niet-zakelijk (mln)	19.3
<b>TR Skyteam (mln)</b>	
TR zakelijk (mln)	10.9
TR niet-zakelijk (mln)	13.5
Marktaandeel Sky Team w/v Transfer	61.4%
Marktaandeel overige FSC	20.9%
Marktaandeel Low-Cost Carriers	17.7%
<b>Vracht (kiloton)</b>	
<b>Vliegtuigbewegingen (x1000)</b>	
<b>Passagiersbewegingen (x1000)</b>	
Skyteam (x1000)	284
ov. FSC (x1000)	91
LowCost (x1000)	69
<b>Vracht (x1000)</b>	

<b>Overige luchthavens</b>	
<b>RTM, EIN, MST, GRQ totaal (mln)</b>	
lowcost EUR (mln)	2.2
overig EUR (mln)	0.7
restant (mln)	0.0
zakelijk (mln)	1.3
niet-zakelijk (mln)	1.7
<b>BRU,CRL,CGN,DUS,NRN,LUX totaal (mln)</b>	
EUR (mln)	48
restant (mln)	21
<b>CDG, FRA totaal (mln)</b>	
OD EUR (mln)	24
OD non-EUR (mln)	65
Transfer (mln)	63

<b>Emissies op Schiphol</b>	
Totaal Volume Geluid (TVG)	
Verscil 10 <sup>TVG/10</sup>	
CO2 (Mton/jaar)	674.3
NOx (kton/jaar)	3062.6
VOS (kton/jaar)	354.9
SO2 (kton/jaar)	85.6
PM10 (kton/jaar)	104.2
CO (kton/jaar)	2361.7

<b>Welvaartseffecten</b>	
Consumentensurplus NL (mln Euro)	

2011 referentie (gerestricteerd)			
Global Economy	Strong Europe	Transatlantic Markets	Regional Communities
55.0	48.0	54.4	43.8
30.5	29.6	31.1	28.2
9.1	9.1	11.4	8.1
8.7	8.7	9.9	8.8
11.8	9.8	11.4	11.4
22.2	20.2		
8.3	8.0		
10.7	9.9		
18.9	18.3		
24.5	18.4	23.3	15.5
8.0	6.6	10.0	6.6
10.4	8.9	13.3	8.9
61.4%	53.9%	60.1%	50.8%
44.5%	38.2%	42.8%	35.4%
20.9%	20.9%	21.3%	22.8%
17.7%	25.2%	18.6%	26.4%
1796.6	1816.5	1788.9	1647.0
464	422	471	390
444	399	450	369
284	228	283	199
91	82	94	84
69	90	73	86
20	23	21	21

3.0	2.6	2.9	2.5
1.9	1.9	2.1	1.9
0.6	0.6	0.7	0.6
0.0	0.0	0.0	0.0
1.3	1.1	1.2	1.1
1.7	1.4	1.7	1.5
69.0	63.7	63.9	60.1
48	43	44	40
21	21	20	20
151.9	142.9	142.5	132.7
24	21	22	19
65	60	61	56
63	62	60	57

63.46	62.95	63.45	62.77
2.22E+06	1.97E+06	2.21E+06	1.89E+06
674.3	598.8	667.0	547.2
3062.6	2678.0	2982.3	2445.7
354.9	308.1	356.5	297.0
85.6	76.0	84.7	69.5
104.2	93.0	102.0	82.9
2361.7	2069.1	2356.2	1944.6

-267	-169	-187	-173
------	------	------	------

2011 Alternatief 1 (gerestricteerd)			
Global Economy	Strong Europe	Transatlantic Markets	Regional Communities
55.0	48.0	54.4	43.8
30.6	29.6	31.1	28.3
9.1	9.1	11.4	8.1
8.7	8.7	9.9	8.8
11.8	9.8	11.4	11.4
22.2	20.2		
8.3	8.1		
10.7	9.9		
18.9	18.3		
24.4	18.3	23.3	15.5
8.0	6.6	10.0	6.6
10.4	8.9	13.3	8.9
61.3%	53.9%	60.0%	50.8%
44.4%	38.2%	42.8%	35.4%
21.0%	21.0%	21.4%	22.8%
17.7%	25.2%	18.6%	26.4%
1796.9	1816.5	1788.9	1647.0
465	422	470	390
445	399	449	369
284	228	283	198
91	82	94	84
69	90	73	86
20	23	21	21

3.0	2.6	2.9	2.5
1.9	1.9	2.1	1.9
0.7	0.6	0.7	0.6
0.0	0.0	0.0	0.0
1.3	1.1	1.2	1.1
1.7	1.4	1.7	1.4
68.9	63.7	63.8	60.1
48	43	44	40
21	21	20	20
151.9	142.7	142.5	132.7
24	21	22	19
65	60	61	56
63	62	60	57

63.46	62.95	63.45	62.77
2.22E+06	1.97E+06	2.21E+06	1.89E+06
674.6	598.6	666.8	547.0
3063.9	2677.4	2981.3	2444.8
354.9	308.0	356.3	296.9
85.7	76.0	84.7	69.5
104.2	92.9	102.0	82.8
2362.5	2068.3	2355.3	1943.9

-263	-169	-186	-172
------	------	------	------

Relatieve verandering				Gemiddeld
Global Economy	Strong Europe	Transatlantic Markets	Regional Communities	
0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%
-0.2%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
0.5%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
0.4%	0.0%	-0.1%	-0.1%	0.0%
-0.1%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.2%
0.9%	0.9%	0.7%	0.8%	0.9%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.3%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
0.0%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
0.4%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%
0.3%	-0.1%	-0.1%	-0.1%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

-0.5%	-0.4%	-0.4%	-0.4%	-0.4%
-0.5%	-0.4%	-0.5%	-0.5%	-0.5%
-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%
-0.5%	-0.6%	-0.3%	-0.3%	-0.4%
-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%
-0.6%	-0.5%	-0.5%	-0.5%	-0.5%
-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
-0.3%	-0.2%	-0.2%	-0.2%	-0.2%
0.0%	-0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	-0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	-0.2%	0.0%	0.0%	-0.1%

0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

--	--	--	--	--

<b>Gemiddelde ticketprijzen Amsterdam Schiphol</b>	
<b>OD totaal</b>	(Euro)
OD Skyteam	(Euro)
OD overige FSC	(Euro)
OD Low-Cost Carriers	(Euro)
OD binnen Europa	(Euro)
OD intercontinentaal	(Euro)
OD zakelijk	(Euro)
OD niet-zakelijk	(Euro)
<b>TR Skyteam</b>	(Euro)
TR zakelijk	(Euro)
TR niet-zakelijk	(Euro)
<b>Gemiddelde ticketprijzen regionale luchthavens (NLD)</b>	
<b>OD totaal</b>	(Euro)
OD Low-Cost Carriers binnen Europa	(Euro)
OD Full-Service Carriers binnen Europa	(Euro)
Totaal intercontinentaal	(Euro)

232	233	224	222
260	268	251	255
245	265	238	254
185	182	179	174
163	162	156	154
401	419	395	397
291	295	284	283
198	197	190	189
450	450	425	425
550	554	524	523
370	371	351	352
162	175	161	167
147	160	147	152
182	194	178	187
631	673	617	635

232	233	224	222
260	268	251	256
244	266	238	254
185	182	179	174
163	162	157	154
398	416	393	395
291	295	285	283
197	197	190	189
450	450	425	425
550	554	524	523
370	371	351	352
162	175	161	167
147	160	147	153
182	194	178	187
631	674	617	635

-0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
-0.2%	0.1%	-0.1%	-0.1%	-0.1%
-0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.1%
0.0%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%
-0.8%	-0.7%	-0.6%	-0.7%	-0.7%
0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
-0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.1%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%
0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%

<b>Type vliegtuigen op Schiphol</b>	
<b>G-gem.</b>	
G-1	
G-2	
G-3	
G-4	
G-5	
G-6	
G-7	
G-8	
G-9	
<b>T-gem.</b>	

<b>4.028</b>	<b>4.007</b>	<b>3.972</b>	<b>3.973</b>
0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
18.6%	18.0%	19.4%	18.4%
17.8%	17.4%	17.9%	17.9%
44.9%	47.1%	45.2%	46.2%
0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
3.4%	3.3%	3.4%	4.1%
9.5%	8.4%	8.8%	8.7%
5.6%	5.5%	5.2%	4.4%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>3.315</b>	<b>3.416</b>	<b>3.299</b>	<b>3.283</b>

<b>4.028</b>	<b>4.008</b>	<b>3.973</b>	<b>3.973</b>
0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
18.6%	18.0%	19.3%	18.4%
17.7%	17.3%	17.9%	17.9%
45.0%	47.2%	45.2%	46.3%
0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
3.4%	3.3%	3.4%	4.1%
9.5%	8.4%	8.8%	8.7%
5.6%	5.5%	5.2%	4.4%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>3.315</b>	<b>3.416</b>	<b>3.298</b>	<b>3.283</b>

<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>
<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>





<b>Gemiddelde ticketprijzen Amsterdam Schiphol</b>	
<b>OD totaal</b>	(Euro)
OD Skyteam	(Euro)
OD overige FSC	(Euro)
OD Low-Cost Carriers	(Euro)
OD binnen Europa	(Euro)
OD intercontinentaal	(Euro)
OD zakelijk	(Euro)
OD niet-zakelijk	(Euro)
<b>TR Skyteam</b>	(Euro)
TR zakelijk	(Euro)
TR niet-zakelijk	(Euro)
<b>Gemiddelde ticketprijzen regionale luchthavens (NLD)</b>	
<b>OD totaal</b>	(Euro)
OD Low-Cost Carriers binnen Europa	(Euro)
OD Full-Service Carriers binnen Europa	(Euro)
Totaal intercontinentaal	(Euro)

232	233	224	222
260	268	251	255
245	265	238	254
185	182	179	174
163	162	156	154
401	419	395	397
291	295	284	283
198	197	190	189
450	450	425	425
550	554	524	523
370	371	351	352
162	175	161	167
147	160	147	152
182	194	178	187
631	673	617	635

233	233	225	223
260	268	251	255
245	266	239	254
185	182	179	174
163	162	157	154
398	415	392	394
291	295	285	283
198	197	190	190
450	450	425	425
550	554	524	523
369	371	351	352
162	175	161	167
147	160	147	153
182	194	178	187
629	673	616	634

0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%
0.1%	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%
0.2%	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%
-0.9%	-0.9%	-0.8%	-0.9%	-0.9%
0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%
0.1%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%
-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
-0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%
0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
-0.2%	-0.1%	-0.2%	-0.2%	-0.2%

<b>Type vliegtuigen op Schiphol</b>	
<b>G-gem.</b>	
G-1	
G-2	
G-3	
G-4	
G-5	
G-6	
G-7	
G-8	
G-9	
<b>T-gem.</b>	

<b>4.028</b>	<b>4.007</b>	<b>3.972</b>	<b>3.973</b>
0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
18.6%	18.0%	19.4%	18.4%
17.8%	17.4%	17.9%	17.9%
44.9%	47.1%	45.2%	46.2%
0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
3.4%	3.3%	3.4%	4.1%
9.5%	8.4%	8.8%	8.7%
5.6%	5.5%	5.2%	4.4%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>3.315</b>	<b>3.416</b>	<b>3.299</b>	<b>3.283</b>

<b>4.030</b>	<b>4.009</b>	<b>3.975</b>	<b>3.975</b>
0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
18.6%	18.0%	19.4%	18.4%
17.7%	17.3%	17.9%	17.9%
44.9%	47.1%	45.1%	46.2%
0.1%	0.1%	0.1%	0.2%
3.4%	3.3%	3.4%	4.1%
9.6%	8.5%	8.9%	8.8%
5.6%	5.5%	5.2%	4.4%
0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<b>3.315</b>	<b>3.416</b>	<b>3.299</b>	<b>3.283</b>

<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.1%</b>	<b>0.1%</b>
<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>0.0%</b>

**significance**  
quantitative research

KONINGINNEGRACHT 23  
2514 AB DEN HAAG  
THE NETHERLANDS

T. +31 70 3121 530  
F. +31 70 3121 531  
INFO@SIGNIFICANCE.NL  
WWW.SIGNIFICANCE.NL