

Vergaderjaar 2020–2021

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 848

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2021

Hierbij zend ik u de eindrapporten van de «Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2020» en de «Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2020»¹. Beide onderzoeken worden jaarlijks in opdracht van lenW uitgevoerd.

Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties 2020

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.

De monitor laat zien dat de luchtvaartsector hard geraakt is door COVID-19. De connectiviteit van Schiphol is sterk gedaald. Opvallend is dat Schiphol zich in vergelijking met de concurrentie het minst slecht heeft ontwikkeld: andere luchthavens zien een nog sterkere daling in de verschillende connectiviteitsmaten.

Over het algemeen worden de kleinere luchthavens relatief harder geraakt dan de primaire hubs. Bijvoorbeeld Brussel en Düsseldorf, maar ook de Nederlandse regionale luchthavens, hebben te maken met een sterke

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

daling in het aantal vluchten. Buitenlandse maatschappijen beperken hun netwerken tijdens de coronacrisis tot de primaire luchthavens in een land, en zijn sneller geneigd om secundaire bestemmingen te schrappen.

De netwerken van Air France-KLM zijn zowel op Schiphol als op Parijs Charles de Gaulle zwaar getroffen door COVID-19. In verhouding presteert Schiphol iets beter. Schiphol en Parijs Charles de Gaulle kregen tijdens de coronacrisis een sterkere focus op specifieke wereldregio's. De hub carrier concentreert de vluchten op de hub waar de marktvraag het grootst is, om de verliezen enigszins te kunnen beperken.

De aangeboden vrachtcapaciteit van Air France-KLM daalt op beide luchthavens, doordat een groot deel van de bellycapaciteit op intercontinentale passagiersvluchten wegvalt. Om dit verlies deels te compenseren heeft Air France-KLM op bepaalde routes passagierstoestellen ingezet als vrachtvlucht.

Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2020

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.

In de benchmark wordt Schiphol met de belangrijkste concurrerende West-Europese luchthavens vergeleken en met de luchthavens Dubai en Istanbul. De resultaten laten zien dat het totale berekende kostenniveau op Schiphol medio 2020 lager is dan op de meeste andere onderzochte West-Europese luchthavens in de benchmark. Alleen het kostenniveau op Madrid is bijna gelijk aan Schiphol en dat op Kopenhagen is lager. Daarnaast zijn ook de kosten op de verder weg gelegen concurrerende hubs Istanbul en Dubai in 2020 marginaal lager dan de kosten op Schiphol. Het kostenniveau op Londen Heathrow is wederom veruit het hoogste in Europa.

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,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga