

Bijlage: Nadere toelichting drie onderzoeken op het gebied van luchtvaart

Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties

Dit onderzoek wordt jaarlijks in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek. De monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende buitenlandse luchthavens. Daarnaast wordt in het onderzoek het netwerk van Skyteam (Air France KLM en alliantiepartners) 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.

Uit het onderzoek blijkt dat het netwerk van Schiphol in 2014 sterker groeit dan dat van de concurrerende Europese luchthavens. Een combinatie van nieuwe bestemmingen en frequentieverhogingen naar belangrijke (hub)luchthavens heeft tot een toename van de connectiviteit geleid. De luchthavens van Dubai en Istanbul zetten hun sterke groei van de afgelopen jaren voort, waardoor de concurrentie van deze luchthavens op een deel van de Schipholmarkten toeneemt.

Het netwerk van Skyteam heeft zich op Schiphol sinds 2004 op alle fronten aanzienlijk sterker ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle. Dit geldt voor het passagiers- en het vrachtvervoer. De connectiviteit is in 2014 op Schiphol nagenoeg gelijk aan die op Parijs Charles de Gaulle. Wel neemt de concurrentie van Parijs Charles de Gaulle toe: Air France en KLM bedienen via hun hubs steeds meer dezelfde markten.

Schiphol is het best verbonden met China als het gaat om de BRIC-landen. De connectiviteit met China ligt daarmee op hetzelfde niveau als dat van de concurrerende Europese luchthavens. Met de andere BRIC-landen is Schiphol relatief minder goed verbonden, maar de groei van de connectiviteit met Rusland en Brazilië is sinds 2011 sterker dan op de andere Europese luchthavens.

Ten aanzien van vracht wordt opgemerkt dat de gevolgen van de recent aangekondigde plannen van KLM om een deel van de full freighters uit te faseren uiteraard nog niet zichtbaar zijn in deze analyse met betrekking tot 2014. In de monitor 2015 zal hier aandacht aan worden besteed.

Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen

Deze jaarlijkse benchmark wordt uitgevoerd in het kader van het beleidsdoel om een concurrerend kostenniveau te handhaven en de monitoring daarvan. Per luchthaven is berekend wat door luchtvaartmaatschappijen voor een zelfde pakket van vluchten en vliegtuigtypen betaald moet worden. Het gaat daarbij om zowel de luchthavengelden die de luchthavens zelf in rekening brengen als andere heffingen, zoals de tarieven voor verkeersleiding en overheidsheffingen.

Uit het onderzoek blijkt wederom dat Schiphol goedkoper is dan de meeste concurrenten. De Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2014 laat zien dat slechts drie van de onderzochte luchthavens goedkoper zijn dan Schiphol (Brussel, Istanbul en Dubai). De grote concurrerende luchthavens (Londen Heathrow, Frankfurt en Parijs Charles de Gaulle) zijn aanzienlijk duurder. Ook op de luchthavens Londen Gatwick, Zürich, München en Madrid zijn de kosten van het starten en landen derhalve hoger dan op Schiphol. De toename van de tarieven tussen 2003 en 2014 is op Schiphol zelfs het kleinst.

Kansrijke luchtvrachtstromen en corridors

Uit het onderzoek blijkt het grote belang van luchtvracht voor de Nederlandse economie. Schiphol heeft binnen West Europa een relatief groot marktaandeel op luchtvracht van 14% en de luchtvracht op Schiphol groeit in 2014 sterker dan in de omringende luchthavens. Er opereren 25 luchtvrachtmaatschappijen via Schiphol waardoor de connectiviteit op internationale vrachtbestemmingen sterk is. Qua handelsstromen op continentaal niveau is de prognose dat Noord-Oost Azië als groeiemarkt voor luchtvracht het sterkst zal groeien, gevolgd door Latijns-Amerika en Zuid-Oost Azië. De Nederlandse luchtvrachtsector heeft een sterke positie op het vervoer van perishables (m.n. bloemen) alsmede op het vervoer van hoogwaardige (high tech) goederen. De kansen voor luchtvracht liggen met name in de chemische producten (farmaceutica), automotieve en machine-onderdelen, waarvan het Nederlandse marktaandeel op dit moment relatief laag is. Het aantal volledige vrachttoestellen dat wereldwijd wordt ingezet neemt de laatste jaren af ten koste van passagierstoestellen vanwege de wereldwijde overcapaciteit aan aanbod in de luchtvrachtsector. De geplande uitfasering van full-freighters door Air France KLM past in die trend. Dit heeft vanzelfsprekend wel implicaties voor de totale aangeboden full freighter capaciteit (maindeck) via Schiphol.