



Aan

Minister

nota

Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2022  
en AEOLUS luchtvaartreferentieprognose 2022

**TER BESLISSING**

**Datum**

4 april 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-89292

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart

Afdeling Internationale

Bereikbaarheid

**Beslistermijn**

20 april 2023

**Bijlage(n)**

3

**Aanleiding**

SEO heeft recent de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2022 opgeleverd, Significantie de nieuwe AEOLUS luchtvaartreferentieprognose 2022. Beide bureaus hebben deze rapporten in opdracht van IenW opgesteld<sup>1</sup>.

Ter ondertekening is een conceptbrief bijgevoegd als begeleidende brief voor verzending van deze rapporten aan de Tweede Kamer.

**Geadviseerd besluit**

Ondertekening van bijgevoegde brief en verzending van de brief en de rapporten aan de Tweede Kamer.

**Kernpunten**

*Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2022*

De benchmark wordt jaarlijks uitgevoerd om het kostenniveau voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol te monitoren. De benchmark vergelijkt het prijsniveau van Schiphol en twaalf belangrijke concurrerende luchthavens. Per luchthaven is berekend wat door luchtvaartmaatschappijen voor een identiek pakket van "turnarounds" (landen, verblijf en starten van vliegtuigen met passagiers en/of vracht op een luchthaven), dat representatief is voor Schiphol, 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.

Het resultaat is gebaseerd op de officiële tarieven uit havengeldregelingen van luchthavens en andere bronnen als het gaat om verkeersleiding en overheidsheffingen. Sinds de benchmark van 2020 kijkt SEO welke tijdelijke kortingen en verruiming van betalingsregelingen er door overheden en luchthavens zijn gegeven<sup>2</sup>. Uit de huidige benchmark blijkt dat deze in 2022 op de meeste luchthavens zijn beëindigd.

<sup>1</sup> Het functionele beheer van AEOLUS is uitbesteed aan RWS. RWS is dus opdrachtgever voor de referentieprognose.

<sup>2</sup> Omdat het tijdelijke regelingen betrof en niet bekend was welke maatschappijen er in welke mate gebruik van maakten, waren deze niet meegenomen in de berekeningen.

### *AEOLUS luchtvaartreferentieprognose 2022*

Het gaat om een referentieprognose die de basis kan vormen voor beleidsonderzoek. De beleidsuitgangspunten op basis van vastgesteld beleid (zie toelichting) worden elk jaar gecheckt. Peildatum is 1 november elk jaar<sup>3</sup>. De verhoging van de vliegbelasting per 1 januari 2023 was aanleiding om de referentieprognose opnieuw op te stellen<sup>4</sup>. Tevens is er een aanpassing in AEOLUS doorgevoerd waardoor het uitwijkgedrag van luchtvaartpassagiers beter gemodelleerd wordt. Uitleg hierover is ook in het rapport te vinden.

#### **Datum**

4 april 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-89292

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Luchtvaart  
Afdeling Internationale  
Bereikbaarheid

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

3

Uit de nu te publiceren 2022-editie blijkt:

- In het hoge scenario is het maximumaantal van 500.000 vliegbewegingen voor alle jaren beperkend. In het lage scenario wordt dit maximum pas in 2034 bereikt. Ondanks de limiet wordt er wel een groei van het aantal passagiers verwacht op Schiphol. Dit komt door steeds grotere en vollere vliegtuigen. Het aantal passagiers op Schiphol groeit tot 2030 minder hard dan in de periode 2000-2017. In het hoge scenario komt dit door het maximumaantal vliegbewegingen. In het lage scenario zorgt het economische scenario voor een demping van de vraag. In beide scenario's speelt ook de verhoging van de vliegbelasting een rol. De groei zal tussen 2030 en 2050 naar verwachting nog verder afvlakken. In het hoge scenario wordt een groei naar 90,2 miljoen passagiers in 2030 en 103,5 miljoen passagiers in 2050 verwacht. In het lage scenario worden de passagiersaantallen geraamd op respectievelijk 84,7 en 99,5 miljoen<sup>5</sup>.
- Door het maximumaantal vliegbewegingen van 500.000 kunnen er in het hoge scenario bijna 25 miljoen passagiers in 2030 en meer dan 80 miljoen passagiers in 2050 jaarlijks niet geacommodeerd worden. In het lage scenario gaat het om ruim 20 miljoen passagiers in 2050. Deze reizigers<sup>6</sup> zullen vanaf of via een andere luchthaven reizen, voor een andere vervoerswijze kiezen of niet meer reizen.
- Voor de Nederlandse regionale luchthavens (Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Groningen) samen wordt in 2050 een groei van het aantal jaarlijkse vliegbewegingen van 9% (Laag) en 55% (Hoog) verwacht ten opzichte van 2017. De groei van het aantal passagiers zal voor diezelfde periode tussen de 49% en 104% liggen (respectievelijk Laag en Hoog).<sup>7</sup>

## **Krachtenveld**

### *AEOLUS luchtvaartreferentieprognose 2022*

- Luchtvaartprognoses en het AEOLUS-model worden voor uiteenlopende doelen en onderzoeken ingezet. Toepassingen zijn onder meer: effectenstudies (bijvoorbeeld van een CO<sub>2</sub>-plafond of van de vliegbelasting), MKBA's en overige welvaartstudies, wegen- en spoorprognoses waarbij het voor- en natransport van luchtvaartreizigers een onderdeel zijn, luchtvaart in

<sup>3</sup> Bij de vorige editie was de peildatum 1 januari 2023, omdat gewacht is op het coalitieakkoord om eventueel nieuw beleid mee te nemen.

<sup>4</sup> De verhoging van de vliegbelasting was op 1 november 2022 in het belastingplan 2023 vastgelegd.

<sup>5</sup> Feitelijk aantal passagiers op Schiphol in 2017: 68,4 miljoen.

<sup>6</sup> Dit zijn de schattingen inclusief transferreizigers.

<sup>7</sup> Voor de regionale luchthavens Rotterdam, Maastricht en Groningen is geen capaciteitslimiet verondersteld voor 2050, omdat als gevolg van onder andere de verwachte inzet van stillere vliegtuigen zeer onzeker is hoeveel verkeer er tegen die tijd binnen de grenswaarden voor geluid in de omzettingsregelingen kan worden afgewikkeld.

- de scenariostudie Welvaart en Leefomgeving (WLO) en de Klimaat- en Energieverkenning (KEV).
- Bij de begeleiding van deze referentieprognose is ook het KiM en het PBL betrokken. Een conceptversie van de rapportage is niet gedeeld met sectorpartijen.

### Toelichting

Onder meer in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het PBL wordt onderscheid gemaakt tussen vastgesteld beleid en voorgenomen (en geagendeerd) beleid. Gebruikelijk is om bij referentieprognoses vastgesteld beleid als basis te kiezen. Ook bij de jaarlijkse check op beleidsuitgangspunten bij deze AEOLUS luchtvaartreferentieprognose is het streven om de beleidsaannames zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met de definitie van 'vaststaand beleid'. De definities die in het KEV worden gehanteerd zijn:

**Vastgesteld beleid:** maatregelen die de Rijksoverheid of de Europese Unie hebben gepubliceerd of de afspraken van marktpartijen, maatschappelijke organisaties en andere overheden die op of voor die datum concreet zijn geformuleerd en bindend zijn vastgelegd.

**Voorgenomen beleid:** beleidsvoornemens die openbaar zijn, officieel zijn medegedeeld en concreet genoeg zijn uitgewerkt. Voorstellen van de Europese Commissie die nog door de Codecisieprocedure moeten, worden ook als voorgenomen beleid behandeld.

**Geagendeerd beleid:** maatregelen die zijn voorgenomen maar niet concreet genoeg uitgewerkt. De maatregel moet formeel zijn aangekondigd in bijv. een Kamerbrief of Klimaatakkoord.

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

### Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanbiedingsbrief	Hierin worden de twee rapporten aan de TK aangeboden.
2	Rapport Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2022	Zie hierboven
3	Rapport AEOLUS Luchtvaartreferentieprognose 2022	Zie hierboven

### Datum

4 april 2023

### Onze referentie

IENW/BSK-89292

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Luchtvaart  
Afdeling Internationale  
Bereikbaarheid

### Aan

Minister

### Bijlage(n)

3