

Luchthaventarieven en de concurrentiepositie van Schiphol

De hoogte van de luchthaventarieven bepaalt deels de concurrentiepositie van een luchthaven. Om voor de toekomst een hoge netwerkqualiteit op Schiphol te waarborgen is het daarom van belang dat de luchthaven zichzelf niet uit de markt prijst.

Een hoogwaardig netwerk van luchtverbindingen op Schiphol draagt bij aan de nationale welvaart dankzij korte reistijden, lage reiskosten en een aantrekkelijk vestigingsklimaat (De Wit en Burghouwt, 2009; Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, 2009). Naast een hoge piekcapaciteit, korte overstaptijden en een grote lokale markt is het prijspeil van de luchthaven een belangrijke concurrentiefactor voor het behouden en versterken van de netwerkqualiteit op Schiphol. Met het prijspeil worden de kosten bedoeld voor luchtvaartmaatschappijen om gebruik te mogen maken van de faciliteiten op de luchthaven. Hieronder vallen vliegtuigerelateerde tarieven, zoals landingsgelden, emissiegelden, geluidsgelden en vliegtuigparkeergelden. Maar ook passagiergerelateerde tarieven, zoals passagiersgelden en beveiligingsgelden.

Vergelijkingsonderzoek naar de hoogte van de luchthavengelden, heffingen van de luchtverkeersleiding en overheidsheffingen voor negen verschillende Europese luchthavens biedt inzicht in hoe concurrerend het prijspeil op Schiphol is in vergelijking met andere Europese luchthavens (Zuidberg, 2009). De prijs van Schiphol bestaat uit het totaal van gelden en heffingen die de luchthaven, luchtverkeersleiding en de overheid in rekening brengen. De gepresenteerde resultaten zijn gebaseerd op de totale luchthavengelden en heffingen in 2009 voor het gebruik van de betreffende luchthaven van een selectie vliegtuigtypen die in 2008 meer dan 97 procent van het totale verkeer op Schiphol vertegenwoordigden. Deze selectie van vliegtuigtypen is eveneens toegepast op de overige Europese luchthavens om zo tot een consistente prijsvergelijking te komen. Uitgaan van de werkelijke hoeveelheid verkeer van iedere luchthaven leidt ertoe dat de totale luchthavengelden en heffingen zijn gebaseerd op verschillende verkeersvolumes en karakteristieken, zodat een consistente vergelijking ondoenlijk is.

De invloed van de prijs van een luchthaven

Het prijspeil van een luchthaven is van substantieel belang voor de luchtvaartmaatschappijen die van die luchthaven gebruikmaken. Figuur 1 laat zien dat

luchthavengelden in 2006 vijf procent uitmaakten van de totale kosten van netwerkmaatschappijen als KLM en Lufthansa (AEA, 2007). De meeste netwerkmaatschappijen maken jaarlijks maximaal een paar procent winst. Dit betekent dat een toename van de luchthavengelden, een kostenpost waar vooral netwerkmaatschappijen geen invloed op hebben, gevolgen kan hebben voor de winstgevendheid van een luchtvaartmaatschappij (Fu *et al.*, 2006). Voor prijsvechters is het belang van luchthavengelden aanzienlijk groter (Barrett, 2004; De Neufville, 2006; Francis *et al.*, 2004; Warnock-Smith en Potter, 2005). Het aandeel van luchthavengelden in de totale kosten van easyJet bedraagt zo'n achttien procent en van Ryanair zestien procent (EasyJet, 2009; Ryanair, 2009). Voor de prijsvechters is de hoogte van de luchthavengelden en heffingen een belangrijke factor in de keuze voor het wel of niet bedienen van een bepaalde luchthaven. Prijsvechters als Ryanair en Southwest Airlines hebben dan ook een voorkeur voor secundaire luchthavens, waarop ze gereduceerde tarieven kunnen afdwingen (Gillen en Lall, 2004). Het aanbod secundaire luchthavens is namelijk groter dan de vraag naar dit type luchthaven door prijsvechters, hetgeen deze maatschappijen een zekere onderhandelingskracht geeft. Voor netwerkmaatschappijen is het daarentegen niet haalbaar om de gehele operatie te verplaatsen naar een secundaire luchthaven, onder meer door de beperkte capaciteit op dergelijke luchthavens. Zij

JOOST ZUIDBERG

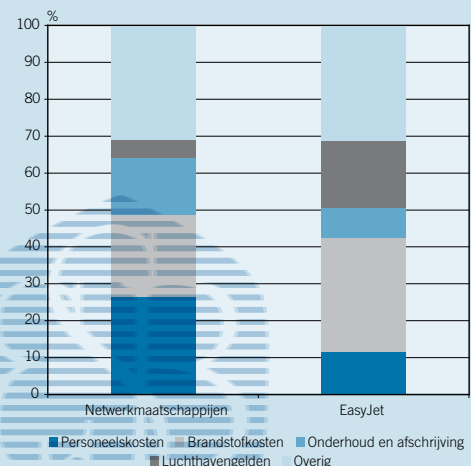
Onderzoeker bij SEO Economisch Onderzoek

GUILLAUME BURGHOUWT

Senior onderzoeker bij SEO Economisch Onderzoek

Figuur 1

Gemiddelde verdeling van de totale kosten voor netwerkmaatschappijen aangesloten bij de Association of European Airlines en voor prijsvechter easyJet.



Bron: Association of European Airlines, 2007; EasyJet, 2009

hebben daarom een beperkte onderhandelingskracht en zijn daardoor niet in staat om lagere tarieven af te dwingen op de primaire luchthavens. Tot slot geven ook luchtvruchtmaatschappijen aan dat de hoogte van de luchthavengelden een belangrijke factor kan zijn in de luchthavenkeuze. Wel geven zij aan dat het niet de belangrijkste keuzefactor is (Gardiner en Ison, 2008).

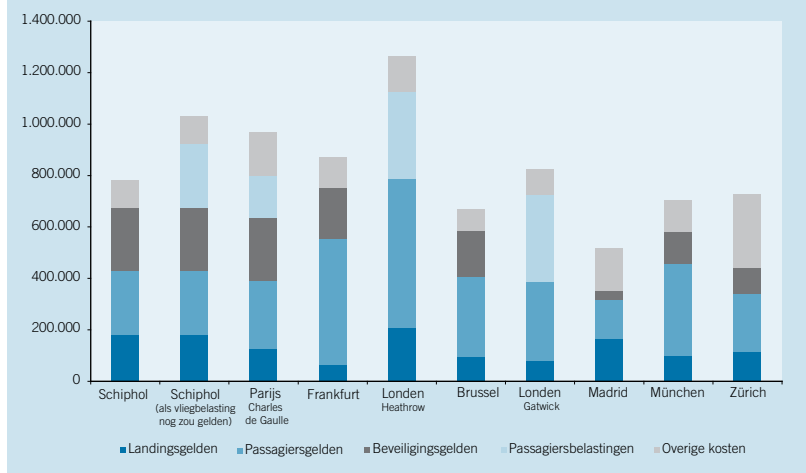
Het prijspeil van een luchthaven is niet alleen van betekenis voor de keuze van veel luchtvaartmaatschappijen voor een luchthaven, maar ook voor de passagiers. Luchtvaartmaatschappijen rekenen de stijging van het prijspeil van de luchthaven door aan consumenten door middel van hogere ticketprijzen, met een daling van de markt vraag in vooral het niet-zakelijke segment als gevolg (Brons *et al.*, 2002). Naast deze indirecte invloed op de markt vraag is er ook een directe invloed via heffingen die de luchtvaartmaatschappij in rekening brengt aan de passagier. Deze heffingen leiden, in de vorm van belastingen en toeslagen op het vliegticket, tot een directe verhoging van de ticketprijs en daarmee tot een afname van het aantal passagiers. Luchtvaartmaatschappijen kunnen dit ondervangen door de ticketprijs te verlagen met het bedrag van de belasting. Op deze manier leidt de directe heffing niet tot een verhoging van de ticketprijs, maar wordt het resultaat van de luchtvaartmaatschappij wel aangetast. In beide gevallen heeft een belastingheffing die direct in rekening wordt gebracht aan de passagier een negatieve invloed op de concurrentiepositie van een luchthaven. Hetzij in de vorm van hogere ticketprijzen, dus lagere passagiersaantallen; hetzij in de vorm van hogere kosten voor de luchtvaartmaatschappij.

De prijs van Schiphol

Schiphol staat op de vijfde plaats als het gaat om totale gebruikerskosten, gebaseerd op de tarieven geldend in de zomer van 2009. Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Londen Gatwick zijn duurder dan Schiphol. In figuur 2 staan de kosten onderverdeeld naar landingsgelden, passagiersgelden, beveiligingsgelden, passagiersbelastingen en overige kosten. Beveiligingsgelden kunnen in dit geval zowel luchthavengelden als overheidsheffingen zijn. De landingsgelden zijn op Schiphol aan de hoge kant, terwijl passagiersgelden in vergelijking met de andere luchthavens beperkt zijn. Verder valt op dat op de Londense luchthavens geen beveiligingsgelden in rekening worden gebracht. De opbrengsten uit passagiersgelden financieren op deze luchthavens de beveiligingskosten. Het is tot slot opmerkelijk dat Madrid, de op drie na grootste luchthaven gemeten in aantallen passagiers, de laagste totale kosten heeft, terwijl normaliter de grootste luchthavens ook de hoogste luchthaventarieven hebben.

Figuur 2

Totale luchtvaartgerelateerde kosten in 2009 voor een representatief gebruik (in duizenden euro's).



Bron: Zuidberg, 2009

De implicaties van de vliegbelasting

De invoering van de vliegbelasting per 1 juli 2008 leidde ertoe dat Schiphol ongeveer veertig procent duurder werd. De luchthaven werd hiermee op basis van de tarieven geldend in de zomer van 2008 de op een na duurste luchthaven van Europa (Zuidberg, 2009). De overheidsmaatregel droeg niet bij aan het versterken van de concurrentiepositie van de luchthaven, want de invoering van de vliegbelasting leidde tot een afname van het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens met meer dan tien procent (Veldhuis, 2009). Mede omdat het onderzoek van Veldhuis uitwees dat de inkomstenderving als gevolg van de invoering van de vliegbelasting substantieel hoger was dan de beoogde inkomsten, is deze belasting per 1 juli 2009 op nul gesteld.

Figuur 2 laat zien dat, als de vliegbelasting nog van kracht zou zijn, Schiphol nog steeds de op een na duurste luchthaven zou zijn. Alleen Londen Heathrow zou in dat geval duurder zijn. Het op nul stellen van de vliegbelasting heeft ertoe geleid dat het prijspeil op Schiphol aanzienlijk is gedaald en daarmee weer op een concurrerend niveau is. Toch wordt Schiphol in de media nog steeds vaak aangemerkt als een dure luchthaven, terwijl de drie belangrijkste concurrenten, Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt, duurder zijn. Een van de belangrijkste oorzaken van het dure imago ligt in de tariefdifferentiatie naar herkomst-bestemmingsverkeer en transferverkeer.

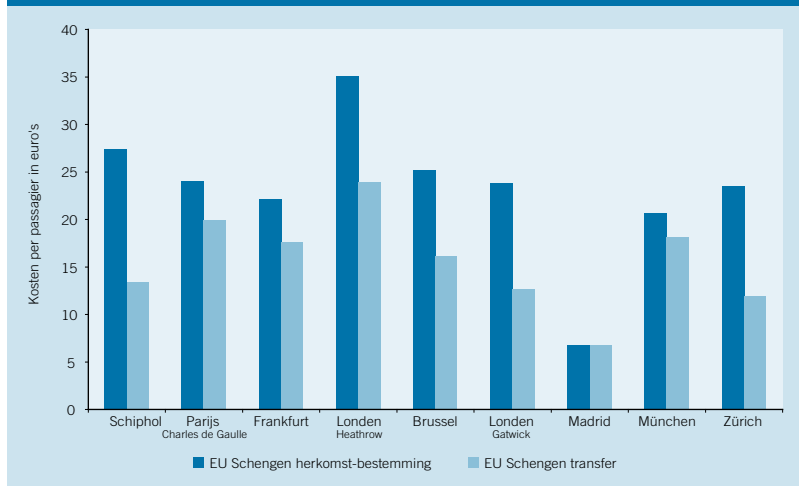
Herkomst-bestemming en transfer

Op Schiphol geldt voor het vervoer van transferpassagiers een gereduceerd tarief. Transferpassagiers stappen op Schiphol over van de ene op de andere vlucht. Voor passagiers die hun reis beginnen of eindigen op Schiphol, het zogenaamde herkomst-bestemmingsverkeer, geldt een hoger tarief. Op Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, München, Brussel en Zürich geldt overigens eenzelfde tariefdifferentiatie, maar alleen op Zürich is het verschil vergelijkbaar met het verschil dat Schiphol hanteert. Deze differentiatie in tarieven beoogt de overstapfunctie te ondersteunen die KLM al decennialang uitvoert op Schiphol. Deze is erop gericht om zo veel mogelijk passagiers vanuit heel Europa met een overstap op Schiphol naar de rest van de wereld te vervoeren. Bijkomend voordeel voor de Nederlandse consument is dat hij gebruik kan maken van een veel groter intercontinentaal netwerk dan de lokale markt van Nederland zou rechtvaardigen (De Wit en Burghouwt, 2009).

Deze differentiatie betekent echter wel dat luchtvaartmaatschappijen die nauwelijks transferpassagiers vervoeren, relatief hoge tarieven betalen. Het is daarom niet verwonderlijk dat deze luchtvaartmaatschappijen moeite hebben met bovengenoemde methodiek. EasyJet, de belangrijkste prijsvechter op Schiphol, heeft in november 2008 een klacht ingediend bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), omdat zij meent dat de tariefstructuur

Figuur 3

Tarieven per economy-passagier naar een bestemming binnen de EU in 2009.

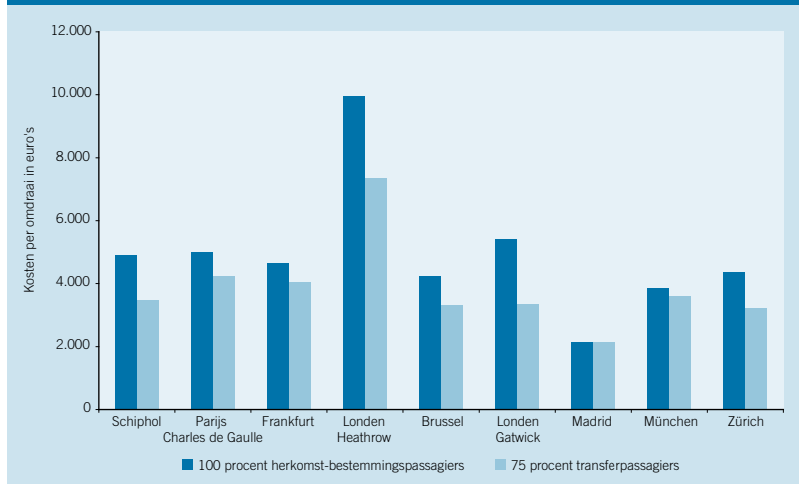


Bron: IATA Airport; ATC; Fuel Charges Monitor, 2009

discriminerend is. Volgens easyJet betekent de scherpe tariefdifferentiatie dat passagiers die in Nederland opstappen transferpassagiers subsidiëren. In juli 2009 heeft de NMa de klacht echter afgewezen, omdat er volgens de mededingingsautoriteit geen bewijs is gevonden voor de vermeende discriminatie. Figuur 3 geeft weer dat Schiphol per herkomst-bestemmingspassagier de op een na duurste luchthaven is in termen van passagiersgelden, beveiligingsgelden en overheidsbelastingen. Voor transferverkeer staat Schiphol op de zesde plaats. Binnen de selectie van luchthavens is Schiphol de enige luchthaven waarvan het tarief voor transferpassagiers meer dan vijftig procent lager ligt dan dat voor herkomst-bestemmingspassagiers. Vooral op Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt, twee van de belangrijkste concurrenten, is het verschil tussen de tarieven veel geringer. Echter, een luchtvaartmaatschappij betaalt niet alleen voor het vervoer van passagiers, maar ook voor het landen, het parkeren en het veroorzaken van geluidshinder. Passagiergerelateerde kosten vormen slechts een deel van de totale kosten. Maar ook in termen van totale kosten per omdraai, dit is de vliegtuigcyclus van landing tot en met start, is Schiphol aanzienlijk duurder voor herkomst-bestemmingsverkeer dan voor transferverkeer. Figuur 4 laat de kosten voor een Boeing 737-800W, gevuld met uitsluitend herkomst-bestemmingspassagiers respectievelijk gevuld met 75 procent transferpassagiers zien. Ook hier valt op dat de differentiatie tussen transfer- en herkomst-bestemmingstarieven op bijvoorbeeld Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt veel minder scherp is.

Figuur 4

Totale luchtvaartgerelateerde kosten per omdraai voor een Boeing 737-800W in 2009.



Bron: Zuidberg, 2009

Conclusie

Na het op nul stellen van de vliegbelasting zijn de totale jaarlijkse kosten op Schiphol, gebaseerd op de tarieven geldend in de zomer van 2009, lager dan de kosten op haar belangrijkste concurrenten Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Londen Heathrow. Nadere analyse laat echter zien dat dit alleen het geval is als rekening wordt gehouden met een gangbaar gemiddeld percentage voor transfervervoer. Voor herkomst-bestemmingsvervoer gelden op Schiphol substantieel hogere tarieven, waardoor de luchthaven voor het segment van de prijsvechters na Londen Heathrow de duurste is. De keuze voor deze tariefdifferentiatie dient ter versterking van de overstapfunctie van Schiphol, waarvoor de Skyteam-alliantie veel transferpassagiers vervoert tussen Europa en de rest van de wereld. Echter, de gehanteerde prijsdifferentiatie in de passagiersgelden werkt ten nadele van de prijsvechters, die op Schiphol verhoudingsgewijs meer betalen door het veel hogere aandeel herkomst-bestemmingsreizigers dat zij vervoeren. Dit kan een rem betekenen op de ontwikkeling van het prijsvechtersverkeer op Schiphol.

LITERATUUR

AEA (2007) *Operating economy of AEA airlines 2007*. Brussel: Association of European Airlines.

Barrett, S.D. (2004) How do the demands for airport services differ between full-service carriers and low-cost carriers? *Journal of Air Transport Management*, 10(1), 33-39.

Brons, M., E. Pels, P. Nijkamp en P. Rietveld (2002) Price elasticities of demand for passenger air travel: a meta-analysis. *Journal of Air Transport Management*, 8(3), 165-175.

Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens (2009) *Mainport 2.0. Luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang bezien*. Den Haag: Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens.

De Neufville, R. (2006) *Accommodating low cost airlines at main airports*. Ongepubliceerd manuscript, Massachusetts Institute of Technology.

easyJet (2009) *Annual report and accounts 2008*. Londen: easyJet.

Francis, G., I. Humphreys en S. Ison (2004) Airports' perspectives on the growth of low-cost airlines and the remodeling of the airport-airline relationship. *Tourism Management*, 25(4), 507-514.

Fu, X., M. Lijesen en T. Oum (2006) An analysis of airport pricing and regulation in the presence of competition between full service airlines and low cost carriers. *Journal of Transport Economics and Policy*, 40(3), 425-447.

Gardiner, J. en S. Ison (2008) The geography of non-integrated cargo airlines: an international study. *Journal of Transport Geography*, 16(1), 55-62.

Gillen, D. en A. Lall (2004) Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports. *Journal of Air Transport Management*, 10(1), 41-50.

Ryanair (2009) *Annual report 2009*. Dublin: Ryanair.

Veldhuis, J. (2009) *Implicaties invoering tickettax*. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.

Warnock-Smith, D. en A. Potter (2005) An explanatory study into airport choice factors for European low-cost airlines. *Journal of Air Transport Management*, 11(6), 388-392.

Wit, J. de en G. Burghouwt (2009) De netwerkqualiteit op Schiphol. *ESB*, 94(4555), 148-151.

Zuidberg, J. (2009) *Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen voor de jaren 2003, 2008 en 2009*. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.