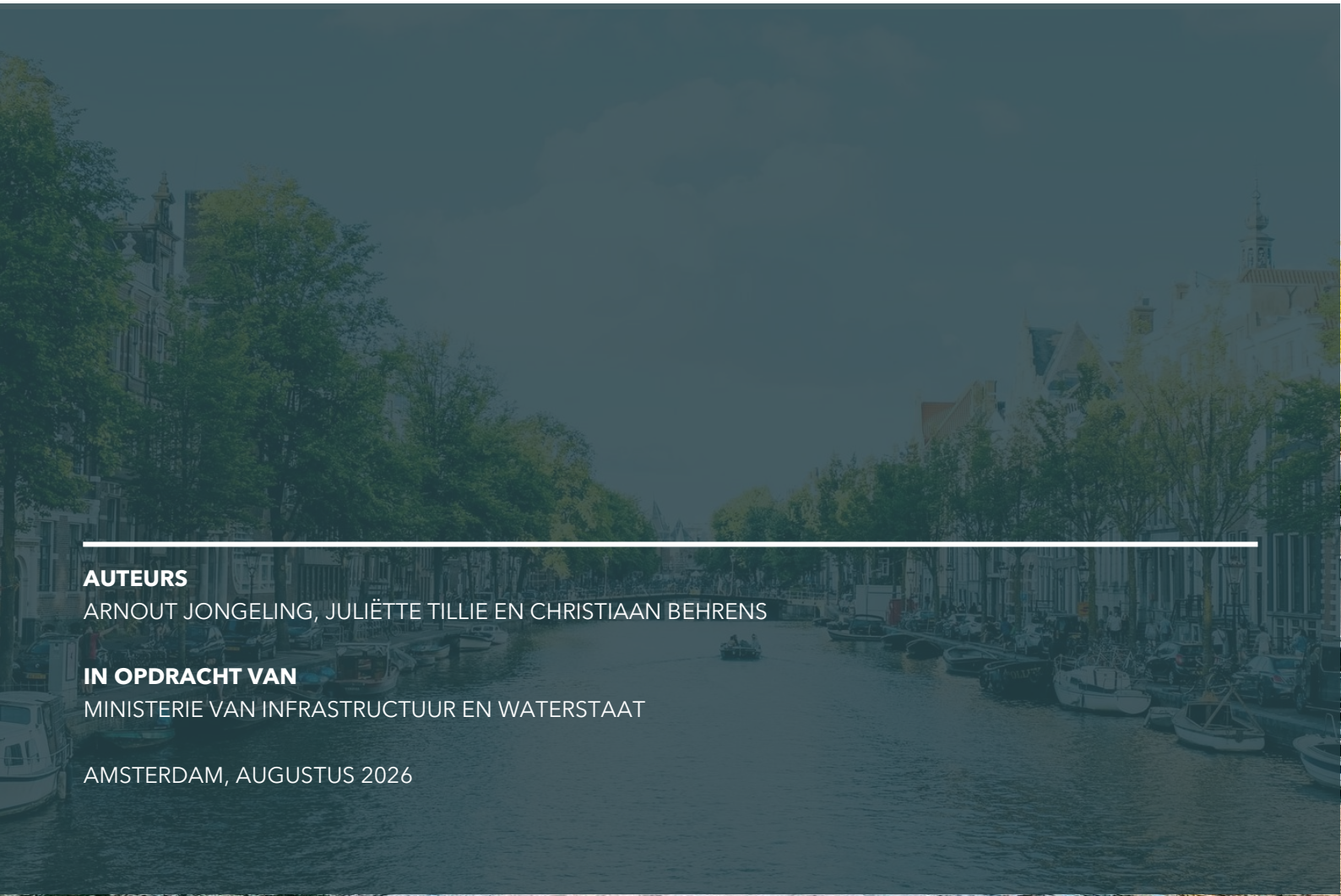
BENCHMARK LUCHTHAVENGELDEN EN OVERHEIDSHEFFINGEN

VOOR DE JAREN 2019, 2023, 2024 EN 2025

EINDRAPPORT

seo • economisch onderzoek



AUTEURS
ARNOUT JONGELING, JULIËTTE TILLIE EN CHRISTIAAN BEHRENS

IN OPDRACHT VAN
MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

AMSTERDAM, AUGUSTUS 2026

Samenvatting

Dit onderzoek biedt inzicht in het prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol ten opzichte van 12 andere luchthavens. In 2025 heeft Schiphol, na London Heathrow, het hoogste prijsniveau van alle benchmarkluchthavens. In vergelijking met 2024 stijgt het prijsniveau op Schiphol met 30,6 procent, de grootste toename van alle benchmarkluchthavens.

Sinds 2008 monitort SEO Economisch Onderzoek het prijsniveau van Schiphol ten opzichte van zijn concurrenten. In deze actualisatie wordt het prijsniveau van Schiphol in de jaren 2019, 2023, 2024 en 2025 vergeleken met dat van 12 luchthavens in Europa en het Midden-Oosten: Brussel, Parijs Charles de Gaulle, Kopenhagen, Düsseldorf, Dubai, Frankfurt, Istanbul, Londen Gatwick, Londen Heathrow, Madrid, München en Zürich.

Methodologie

De prijsniveaus op de verschillende luchthavens berekenen we als de totale jaarlijkse opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen (aeronautical revenues) voor een gelijk verkeerspakket. Dit pakket is in deze analyse gelijk over de onderzochte jaren en over de luchthavens. Door het gebruik van een uniform verkeerspakket zijn alle in deze studie gerapporteerde verschillen in opbrengsten over de tijd en tussen de luchthavens het resultaat van verschillen in prijsniveaus.

Als uniform verkeerspakket gebruiken we het verkeer op Schiphol in 2024 ('Schipholpakket'). De consequentie van het gebruik van dit verkeerspakket is dat voor alle luchthavens – behalve voor Schiphol in 2024 – geldt dat de gerapporteerde opbrengsten niet gelijk zijn aan de daadwerkelijke opbrengsten. Het verkeerspakket van deze luchthavens verschilt immers van dat van Schiphol. Door voor elke luchthaven en voor elk jaar uit te gaan van dit verkeerspakket, biedt de analyse inzicht in de prijsverschillen tussen de luchthavens onderling én over de tijd.

Deze aanpak kent als nadeel dat een vergelijking met de gerapporteerde opbrengsten voor de luchthavens in eerdere edities van deze benchmark niet mogelijk is. De eerdere edities zijn namelijk gebaseerd op een ander verkeerspakket. Als in dit verkeerspakket het aantal vluchten hoger (lager) ligt, kunnen dezelfde tarieven leiden tot hogere (lagere) becijferde totale opbrengsten. Verschillen in de samenstelling van het verkeerspakket kunnen eveneens de becijferde opbrengsten beïnvloeden. Een hoger aandeel nachtvluchten in het pakket leidt bijvoorbeeld op de meeste luchthavens tot hogere becijferde opbrengsten als gevolg van differentiaties van de tarieven naar dag/nacht. Om dit te ondervangen kijkt elke editie van de benchmark met hetzelfde verkeerspakket in ieder geval naar 4 jaren terug.

De tarieven van luchthavengelden en overheidsheffingen nemen we over uit de officiële publicaties van de luchthavens en overheidsinstanties. De meeste benchmarkluchthavens wijzigen hun tarieven aan het begin van het jaar (januari) of aan het begin van het zomerseizoen (april). Overheidsheffingen wijzigen doorgaans aan het begin van het jaar. Eventuele wijzigingen in de gelden of heffingen tot en met juni zijn ook in de analyse meegenomen.

Resultaten

Totale prijsniveau

In 2025 heeft Schiphol na Londen Heathrow het hoogste totale prijsniveau van alle benchmarkluchthavens. Het verschil tussen Schiphol en de andere luchthavens loopt uiteen. Op Frankfurt en Londen Gatwick ligt het prijsniveau respectievelijk 8 en 18 procent lager, terwijl het op Dubai en Madrid om 62 procent lager gaat. Het prijsniveauverschil tussen Londen Heathrow en de andere benchmarkluchthavens is, net als in de voorgaande jaren, substantieel. Vergeleken met 2024 stijgt Schiphol 2 plekken in de ranking van het totale prijsniveau: van plek 4 naar plek 2.

Het totale prijsniveau op Schiphol neemt in 2025 met 30,6 procent toe ten opzichte van 2024. Dit is de nominale toename en dus niet gecorrigeerd voor inflatie. Op Schiphol neemt het prijsniveau het sterkst toe van alle benchmarkluchthavens. Ongeveer 90 procent van de stijging is toe te schrijven aan hogere landings-, passagiers- en securitygelden. De overige circa 10 procent wordt verklaard door een toename van de ATC-heffingen, de Nederlandse vliegbelasting en de introductie van een geluidsheffing ("GIS gevelisolatie"). De rijksoverheid heeft deze geluidsheffing ingesteld voor de financiering van woningisolatie rondom Schiphol. Deze heffing is feitelijk al sinds november 2024 van kracht, maar is in de vorige editie van de benchmark niet meegenomen omdat dit na de peildatum van juni was.

Kopenhagen (+29,6 procent) en Parijs Charles de Gaulle (+18,5 procent) laten na Schiphol de grootste stijging in het nominale prijsniveau zien in vergelijking met 2024. Op beide luchthavens is ruim driekwart van de toename toe te schrijven aan passagiersbelastingen. Op Kopenhagen is in 2025 een passagiersbelasting geïntroduceerd en op Parijs Charles de Gaulle is de bestaande passagiersbelasting (solidariteitsbelasting) substantieel verhoogd. Op de andere luchthavens bedraagt de stijging van het prijsniveau tussen 1,2 en 7,9 procent. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau daalt in 2025 (-0,2 procent).

Ook gemeten over een langere periode stijgt Schiphols nominale prijsniveau het sterkst van alle luchthavens. Tussen 2019 en 2025 neemt het prijsniveau met 193 procent toe. Ongeveer 60 procent van deze toename is toe te schrijven aan hogere passagiers-, landings- en securitygelden. De introductie en latere verhoging van de Nederlandse vliegbelasting verklaart circa 35 procent van de stijging. Kopenhagen (+73 procent), Düsseldorf (+61 procent), Londen Heathrow (+55 procent) en Frankfurt (+46 procent) noteren ook relatief hoge stijgingen in het nominale prijsniveau tussen 2019 en 2025. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau licht is afgenomen in vergelijking met 2019 (-0,3 procent).

Tariefdifferentiaties

De tarieven worden op verschillende manieren gedifferentieerd door de benchmarkluchthavens. Passagiersgelden, securitygelden en de passagiersbelastingen worden voornamelijk gedifferentieerd naar passagierssegment. Hierbij wordt een verschillend tarief voor herkomst/bestemming (O/D) en transferpassagiers in rekening gebracht. De passagiersgelden en -belastingen worden op de meeste luchthavens ook gedifferentieerd naar type bestemming. Bij de landings-, parkeer- en geluidsgelden zijn de tarieven veelal afhankelijk van het gewicht en/of de geluidsproductie van het toestel, het tijdstip van de dag en het type afhandeling (*connected* of *disconnected*).

Op Schiphol bedraagt het gemiddelde totale prijsniveau voor transferpassagiers (inclusief passagiersbelastingen) 45 procent van het totale prijsniveau voor O/D-passagiers in 2025. Hiermee behoort Schiphol tot de luchthavens met de sterkste differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers, samen met Parijs Charles de Gaulle (44 procent), Düsseldorf (45 procent), München (46 procent) en Dubai (47 procent). Voor deze luchthavens (met uitzondering van

Dubai) is de aanwezigheid van een passagiersbelasting met een vrijstelling voor transferpassagiers de belangrijkste oorzaak van de sterke differentiatie. Voor Dubai ligt de verklaring in de vrijstelling van transferpassagiers voor de passagiers- en securitygelden.

Schiphol differentieert het prijsniveau naar geluidsproductie via de landingsgelden, net als Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Brussel, Düsseldorf, Madrid en München. Ook worden op Schiphol separate geluidsheffingen in rekening gebracht ("GIS gevelisolatie"). Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Londen Gatwick, München en Zürich passen ook geluidsgelden en/of -heffingen toe. Op Schiphol en Londen Heathrow is het procentuele verschil in prijsniveau tussen vliegtuigen met hoge en lage geluidsproductie het grootst in 2025.

Individuele *turnarounds*

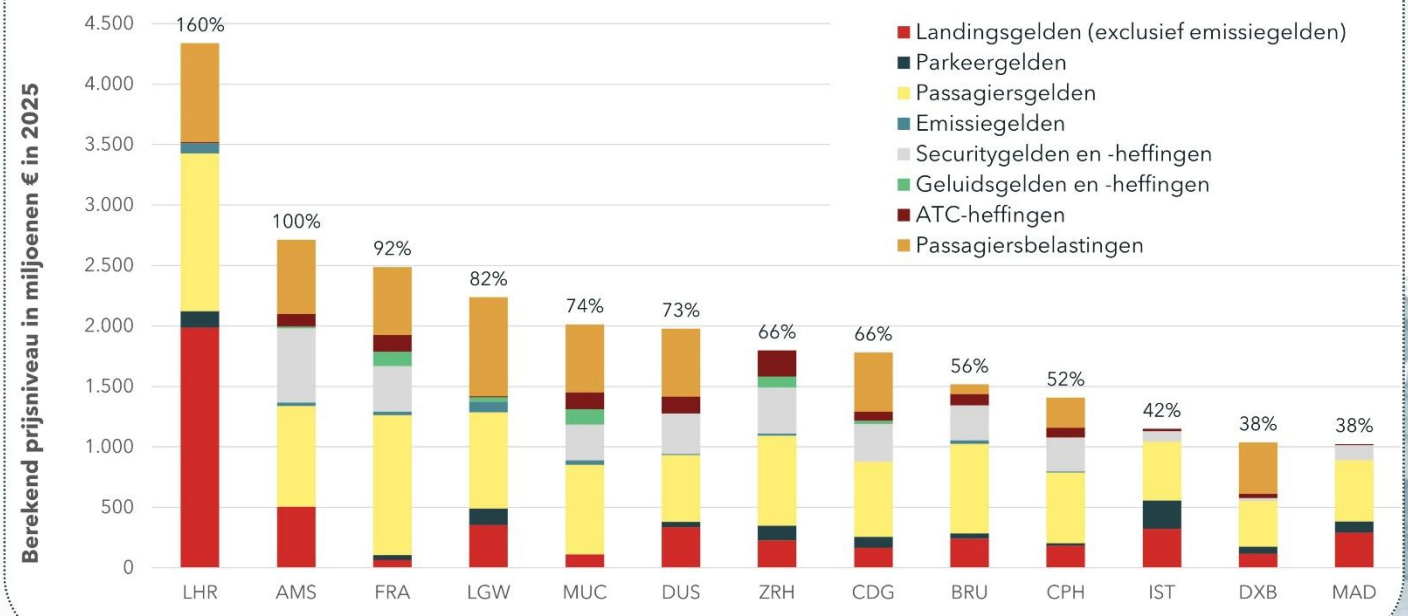
De benchmark laat ook de prijsverschillen tussen Schiphol en de benchmarkluchthavens zien aan de hand van het prijsniveau voor vier individuele *turnarounds* uit het Schipholpakket van 2024 vergeleken. Een *turnaround* is een enkele cyclus van aankomst, verblijf en vertrek op een luchthaven met een bepaald vliegtuigtype. We analyseren een *turnaround* met een klein, middelgroot en groot passagierstoestel en een vrachttoestel. Alle vier de *turnarounds* vinden overdag plaats.

Schiphol heeft in 2025 voor alle drie de onderzochte *turnarounds* met passagierstoestellen een hoger prijsniveau dan het (ongewogen) gemiddelde over alle benchmarkluchthavens. Voor de *turnaround* met het middelgrote passagierstoestel is het verschil met het gemiddelde het grootst (+75 procent), gevolgd door het kleine toestel (+26 procent) en het grote toestel (+13 procent). Voor de *turnarounds* met het kleine en middelgrote passagierstoestel is Londen Heathrow de enige luchthaven met een hoger prijsniveau dan Schiphol. Er zijn drie luchthavens met een hoger prijsniveau voor de *turnaround* met het grote toestel: Londen Heathrow, Londen Gatwick en Frankfurt.

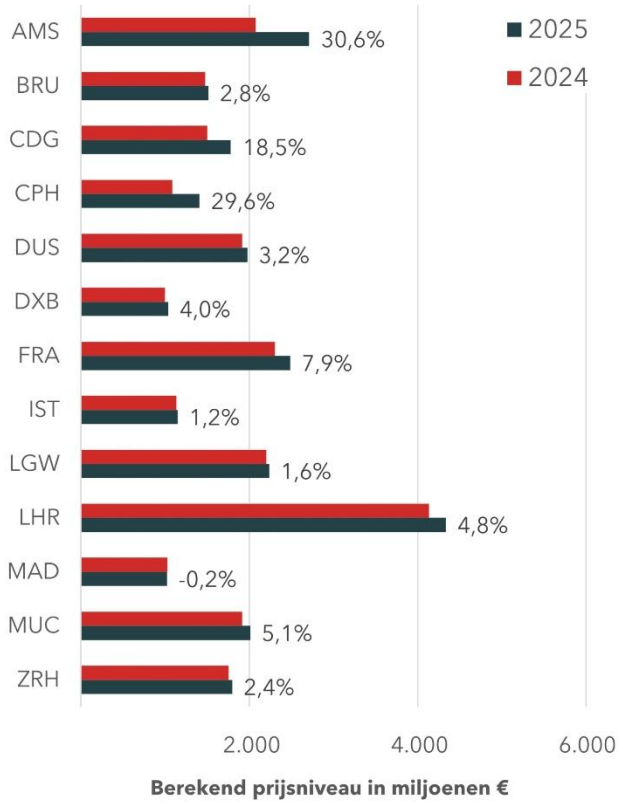
Voor de *turnaround* met het vrachttoestel ligt Schiphols prijsniveau circa 32 procent onder het gemiddelde in 2025. Hierbij geldt dat het hoge prijsniveau voor deze *turnaround* op Londen Heathrow en Düsseldorf het gemiddelde omhoog trekt, terwijl vracht *turnarounds* (vrijwel) niet voorkomen op deze luchthavens. Zonder deze twee luchthavens ligt het prijsniveau op Schiphol nog steeds onder het gemiddelde, maar dan met circa 9 procent.

HOE VERHOUDT SCHIPHOLS PRIJSNIVEAU ZICH TOT TWAALF CONCURRERENDE LUCHTHAVENS?

Schiphols prijsniveau is lager dan dat Londen Heathrow en hoger dan dat van de andere luchthavens



Ten opzichte van 2024 stijgt het nominale prijsniveau op Schiphol met 30,6%



Procentuele verandering berekend prijsniveau tussen 2024 en 2025

Overige conclusies

Schiphol heeft in 2025, na Londen Heathrow, het hoogste totale prijsniveau van de benchmarkluchthavens.

Het nominale prijsniveau op Schiphol stijgt in 2025 met 30,6 procent ten opzichte van 2024, door hogere landings-, passagiers- en securitygelden.

Tussen 2019 en 2025 stijgt het nominale prijsniveau op Schiphol met 193 procent, waarmee Schiphol binnen de benchmark ranking stijgt van de 12e naar de 2e positie.

Voor alle turnarounds met passagierstoestellen ligt het prijsniveau voor wide body toestellen op Schiphol lager dan op London Heathrow, London Gatwick en Frankfurt.

Het prijsniveau voor transferpassagiers op Schiphol bedraagt 45 procent van dat voor O/D passagiers: vergelijkbaar met Parijs Charles de Gaulle, Düsseldorf, München en Dubai.

Schiphol en Londen Heathrow differentiëren het prijsniveau het sterkst naar geluidsproductie, onder andere door een groter aandeel in de landingsgelden.

seo • economisch onderzoek

Inhoudsopgave

Samenvatting			2
1	Inleiding		7
2	Methodologie		8
	2.1	Model	8
	2.2	Data luchthavengelden en overheidsheffingen	8
	2.3	Uniform verkeerspakket	8
	2.4	Onderverdeling prijsniveau	9
	2.5	Scope	10
3	Prijsniveau van luchthavens		11
	3.1	Prijsniveaus voor individuele *turnarounds*	11
	3.2	Totaal prijsniveau	15
	3.3	Ontwikkelingen over de tijd	16
4	Componenten en tariefdifferentiatie		20
	4.1	Overzichtsbeeld	20
	4.2	Differentiatie naar passagierssegment (O/D en transfer)	24
	4.3	Differentiatie naar bestemming	28
	4.4	Differentiatie naar geluidsproductie en tijdstip	31
	4.5	Ontwikkeling van de individuele componenten over tijd	33
5	Conclusie		35
Bijlage A	Uitgangspunten/aannames		38
Bijlage B	Vliegtuig- en beladingsspecificaties		41
Bijlage C	Prijsniveaus historische jaren		42
Bijlage D	Tariefgrondslagen in 2025		45
Bijlage E	Differentiaties naar vervoerssegment in 2024		50
Bijlage F	Differentiatie naar vervoerssegment in luchthavengelden in 2025		53
Bijlage G	Ranking totale luchthavengelden		54
Bijlage H	Ontwikkeling prijsniveau per component tussen 2019 en 2025		55
Bijlage I	Wisselkoersen		56

1 Inleiding

De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen monitort het prijsniveau van Schiphol ten opzichte van zijn belangrijkste concurrenten. In deze actualisatie wordt het prijsniveau van Schiphol in de jaren 2019, 2023, 2024 en 2025 vergeleken met dat van 12 luchthavens in Europa en het Midden-Oosten.

Beleidscontext

Het prijsniveau is een belangrijke factor voor de aantrekkelijkheid van een luchthaven. Naast het prijsniveau bepalen ook andere factoren de luchthavenkeuze van luchtvaartmaatschappijen, waaronder de omvang van het verzorgingsgebied, concurrentie van andere luchthavens in het achterland, de landzijdige bereikbaarheid, de efficiëntie en het goed functioneren van de luchthavenoperatie enzovoorts.

Gezien het belang van het prijsniveau voor de aantrekkelijkheid van Schiphol is de 'benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen' geïntroduceerd. Deze benchmark monitort Schiphols prijsniveau en vergelijkt dat met het prijsniveau van 12 luchthavens. Het gedetailleerd verklaren van prijsontwikkelingen valt buiten de onderzoeksopdracht.

SEO Economisch Onderzoek (SEO) voert de benchmark jaarlijks uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze actualisatie wordt het prijsniveau van Schiphol vergeleken met dat van 12 luchthavens in Europa en het Midden-Oosten in de jaren 2019, 2023, 2024 en 2025.

De benchmark richt zich op het prijsniveau van luchthavengelden. Dit zijn de tarieven die de luchthaven bij luchtvaartmaatschappijen in rekening brengt voor het gebruik van de luchthavenfaciliteiten. De Europese richtlijn 2009/12/EG aangaande het heffen van luchthavengelden schrijft voor dat deze gelden kosten-georiënteerd en in consultatie met de luchtvaartmaatschappijen vastgesteld dienen te worden.[1] Om een bredere context te bieden, worden ook overheidsheffingen in de benchmark meegenomen. Het gaat om de heffingen voor de luchtverkeersleiding (Air Traffic Control, ATC) en passagiersbelastingen. Hiermee sluit deze benchmark aan bij de aanpak in de eerdere edities.

De benchmark laat zien (1) hoe Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen zich ontwikkelt over de tijd, (2) hoe Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen zich ontwikkelt ten opzichte van de concurrerende luchthavens, (3) uit welke onderdelen het prijsniveau bestaat en (4) welke tariefdifferentiatie de verschillende luchthavens toepassen.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de methodologie. Hoofdstuk 3 presenteert de prijsniveaus op de verschillende luchthavens en de ontwikkelingen daarin vanaf 2019. Hoofdstuk 4 laat de opbouw van de prijsniveaus zien en welke tariefdifferentiatie luchthavens hanteren. Hoofdstuk 5 concludeert.

[1] Deze richtlijn geldt voor luchthavens met jaarlijks meer dan 5 miljoen passagiersbewegingen of zijnde de luchthaven met de meeste passagiersbewegingen in de betreffende lidstaat. Daarmee geldt deze richtlijn voor alle benchmarkluchthavens in de EU. In het Verenigd Koninkrijk gelden de Airport Charges Regulations 2011, deze zijn gebaseerd op de Europese richtlijn. Op de twee benchmarkluchthavens in het Midden-Oosten is nationale wetgeving over het vaststellen van luchthavengelden van toepassing.

2 Methodologie

Het SEO-benchmarkmodel vergelijkt de prijsniveaus van luchthavens op basis van de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen. Het model berekent deze voor de jaren 2019, 2023, 2024 en 2025 voor de vervoersomvang en vervoerssamenstelling zoals deze op Schiphol in 2024 zijn gerealiseerd.

2.1 Model

Het SEO-benchmarkmodel vergelijkt Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen met dat van andere luchthavens. Uit deze vergelijking volgt een rankschikking. Het model vergelijkt prijsniveaus van luchthavens door de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen (*aeronautical revenues*) te berekenen. Hoe hoger de opbrengsten, hoe hoger het prijsniveau. Door te focussen op opbrengsten zijn de prijsniveaus van luchthavens vergelijkbaar, ondanks dat elke luchthaven een andere tariefstructuur hanteert. Voor het berekenen van de opbrengsten maakt het model gebruik van de geldende luchthavengelden en overheidsheffingen (zie paragraaf 2.2) en een uniforme vervoersmix (zie paragraaf 2.3). Gedetailleerde aannames van het benchmarkmodel en over de wijze van uitvoering staan in Bijlage A.

2.2 Data luchthavengelden en overheidsheffingen

De luchthavengelden nemen we over uit de havengeldregelingen van de luchthavens voor het desbetreffende jaar. Luchthavens publiceren deze regelingen op hun website. Ook gegevens over heffingen van de luchtverkeersleiding (ATC) en de overheid worden door de verantwoordelijke instanties gepubliceerd op hun website.

De meeste benchmarkluchthavens wijzigen hun tarieven aan het begin van het jaar (januari) of aan het begin van het zomerseizoen (april). Dubai en Madrid veranderen hun tarieven op een ander tijdstip, respectievelijk in maart en juni. ATC- en overheidsheffingen wijzigen doorgaans aan het begin van het jaar. Eventuele wijzigingen in de gelden of heffingen tot en met juni zijn ook in de analyse meegenomen. In de benchmark nemen we aan dat, ongeacht het feitelijke moment van wijzigen, de wijziging voor het gehele betreffende kalenderjaar geldt.

2.3 Uniform verkeerspakket

De opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen worden voor elk jaar en voor elke luchthaven gebaseerd op dezelfde vervoersomvang en -samenstelling. Hierdoor zijn alle verschillen in opbrengsten over de tijd en tussen de luchthavens het resultaat van verschillen in het prijsniveau. Zodoende vertekenen variatie in de vervoersomvang op luchthavens en variatie over de tijd de uitkomsten niet.

Als uniform verkeerspakket gebruiken we het verkeer op Schiphol in 2024 ('Schipholpakket').[2] We kiezen voor 2024, omdat bij aanvang van het onderzoek geen (volledige) verkeersgegevens over het Schipholpakket van 2025

[2] Het Schipholpakket omvat alleen het groothandelsverkeer op de luchthaven. Het overige verkeer (*general aviation*) op Schiphol-Oost valt hier dus buiten. Dit is omdat het analyseren van het prijsniveau van dit segment buiten de reikwijdte van de benchmark valt.

beschikbaar waren. Voor de praktische uitvoerbaarheid nemen we alleen die vliegtuigtypen mee waarmee in 2024 ten minste duizend vliegtuigbewegingen op Schiphol zijn uitgevoerd. Deze vliegtuigtypen vertegenwoordigen gezamenlijk circa 99 procent van het totaal aantal vliegtuigbewegingen en het totaal aantal passagiers op Schiphol in 2024.[3]

Het gebruik van het Schipholpakket van een bepaald jaar houdt in dat voor alle luchthavens (behalve Schiphol) geldt dat de becijferde opbrengsten niet gelijk zijn aan de daadwerkelijke opbrengsten.[4] Het verkeerspakket van deze luchthavens verschilt immers van dat van Schiphol. Ook voor Schiphol zijn de becijferde opbrengsten niet gelijk aan de daadwerkelijke opbrengsten (behalve voor het gekozen basisjaar 2024). Deze werkwijze is nodig om te borgen dat de analyse inzicht biedt in de prijsverschillen tussen de luchthavens en over de tijd onafhankelijk van veranderingen in het verkeerspakket.

2.4 Onderverdeling prijsniveau

Het SEO-benchmarkmodel deelt de luchthavengelden onder in 7 componenten en de overheidsheffingen in 2. Het model biedt inzicht in het belang van elke component.

- Luchthavengelden (vastgesteld door de luchthaven in consultatie met luchtvaartmaatschappijen):
  - landingsgelden[5];
  - parkeergelden;
  - passagiersgelden[6];
  - overige gelden[7];
  - securitygelden en/of -heffingen;
  - geluidsgelden en/of -heffingen;
  - emissiegelden;
- Overheidsheffingen (geen directe invloed door de luchthaven):
  - ATC-heffingen;
  - Passagiersbelastingen.

Een directe vergelijking tussen de luchthavens van het prijsniveau van luchthavengelden of dat van overheidsheffingen in deze twee categorieën is niet in alle gevallen eenduidig te maken. Het verschilt namelijk per luchthaven welke kosten als luchthavengelden of overheidsheffingen gelden. Op Schiphol, bijvoorbeeld, zitten de kosten van de security in de luchthavengelden. Schiphol is namelijk zelf verantwoordelijk voor de security en de

3 In Bijlage B staan de belangrijkste vliegtuigspecificaties van de vliegtuigtypen uit het 'Schipholpakket'.

4 Een andere consequentie is dat de resultaten van eerdere edities van de benchmark niet vergelijkbaar zijn met de resultaten uit deze editie. De reden is dat in elke editie het verkeerspakket van het voorgaande jaar wordt gehanteerd. We kiezen voor deze aanpak om het gebruikte verkeerspakket actueel te houden.

5 Landingsgelden zijn in deze studie zowel start- als landingsgelden. Enkele luchthavens (Schiphol, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt, Londen Gatwick, Londen Heathrow en München) brengen namelijk voor zowel starts als landingen landingsgelden in rekening.

6 Onder de passagiersgelden vallen eveneens afzonderlijke gelden per passagier voor check-in en bagageafhandeling. Bovendien wordt de PRM-charge (vergoeding voor personen met beperkte mobiliteit) in de analyse onder de passagiersgelden geschaard.

7 Onder de overige gelden vallen vrachtgelden en vergoedingen voor de werkzaamheden van de slotcoördinator. De slotcoördinator stelt deze vergoeding kosten-georiënteerd vast. Dit ligt buiten de invloedsfeer van de luchthaven. Feitelijk is deze vergoeding dus een overheidsheffing en geen luchthavengeld. Maar vanwege het zeer marginale aandeel van deze vergoeding in het totale prijsniveau kiezen we ervoor om deze vergoeding niet als separate categorie binnen de overheidsheffingen mee te nemen.

financiering daarvan. Op Parijs Charles de Gaulle komt de financiering van de security juist vanuit een overheidsheffing (de "securityheffing voor de luchtvaart"). Dit is omdat op deze luchthaven de verantwoordelijkheid voor de security bij de overheid ligt. De Franse overheid stelt de hoogte van de securityheffing kosten-georiënteerd vast.

Om een directe vergelijking van luchthavengelden en overheidsheffingen tussen de luchthavens mogelijk te maken rekent het benchmarkmodel heffingen voor security en geluid (zoals de "securityheffing voor de luchtvaart" op Parijs Charles de Gaulle) toe aan de luchthavengelden. Voor deze heffingen bestaan namelijk equivalente luchthavengelden op de benchmarkluchthavens (zie Bijlage A).

2.5 Scope

In deze actualisatie van de benchmark wordt Schiphols prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen vergeleken met dat van 12 concurrerende luchthavens. Het gaat om de volgende luchthavens: Brussel, Dubai, Düsseldorf, Frankfurt, Istanbul, Kopenhagen, Londen Heathrow, Londen Gatwick, Madrid, München, Parijs Charles de Gaulle en Zürich (zie Figuur 2.1). We vergelijken het prijsniveau voor de jaren 2019, 2023, 2024 en 2025. Door 2019 mee te nemen geeft de benchmark ook inzicht in de ontwikkeling van het prijsniveau op langere termijn. Het prijsniveau wordt weergegeven in nominale termen (huidige prijzen). We corrigeren dus niet voor de inflatie tussen 2019 en 2025.

Figuur 2.1 De benchmark vergelijkt Schiphols prijsniveau met 12 concurrerende luchthavens



Bron: Analyse SEO Economisch Onderzoek

3 Prijsniveau van luchthavens

In 2025 heeft Schiphol na Londen Heathrow het hoogste totale prijsniveau van alle benchmarkluchthavens. In vergelijking met 2024 stijgt het prijsniveau op Schiphol met 30,6 procent. Op Schiphol en Londen Heathrow is het verschil in prijsniveau tussen vliegtuigen met hoge en lage geluidsproductie het grootst.

3.1 Prijsniveaus voor individuele *turnarounds*

Om de prijsverschillen tussen Schiphol en de benchmarkluchthavens te illustreren, kijken we eerst naar 4 individuele *turnarounds* uit het Schipholpakket van 2024.[8] Elke *turnaround* vertegenwoordigt een veelvoorkomende verkeersbeweging op Schiphol. Met het SEO-benchmarkmodel berekenen we voor deze *turnarounds* de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in 2025. Deze berekeningen voeren we niet alleen uit voor Schiphol, maar ook voor de benchmarkluchthavens, in de hypothetische situatie dat deze *turnarounds* daar zouden plaatsvinden.

De 4 individuele *turnarounds*

- Een *turnaround* overdag met een *narrow body* toestel (Airbus A320) van en naar Barcelona met uitsluitend O/D-passagiers.[9] Dit is een voorbeeld van een *turnaround* van een luchtvaartmaatschappij die zich richt op point-to-point verkeer, zoals easyJet;
- Een *turnaround* overdag met een *regional jet* (Embraer 190) van en naar Aarhus, met 80 procent transferpassagiers en 20 procent O/D-passagiers. Deze *turnaround* correspondeert met een operatie van de hubcarrier naar een bestemming met een beperkte lokale vraag, die primair wordt ingezet om het transfernetwerk te voeden (een "feederbestemming");
- Een *turnaround* overdag met een *wide body* toestel (Boeing 773ER) van en naar Incheon, met 50 procent transfer- en 50 procent O/D-passagiers. Dit is een voorbeeld van een intercontinentale bestemming van de hubcarrier, waarbij passagiers afkomstig zijn uit zowel de lokale thuismarkt als uit het transfernetwerk;
- Een *turnaround* overdag met een *full freighter* toestel (Airbus A306F) van en naar Leipzig. Deze *turnaround* vertegenwoordigt het *full freighter* segment op Schiphol.

De vier toestellen zijn zodanig geselecteerd dat zij een vergelijkbare geluidsproductie hebben.[10] Hierdoor speelt geluidsproductie een beperkte rol bij de prijsniveauverschillen tussen de *turnarounds*, wat de duiding van de resultaten eenvoudiger maakt. We verwijzen naar paragraaf 4.4 voor een analyse hoe geluidsproductie het prijsniveau per *turnaround* beïnvloedt.

---

8 Een *turnaround* is een enkele cyclus van aankomst, verblijf en vertrek op een luchthaven.

9 Een O/D-passagier (origin & destination) – een herkomst/bestemmingspassagier begint of eindigt zijn reis op de luchthaven, terwijl een transferpassagier overstapt op de luchthaven om door te reizen naar een andere bestemming.

10 Het gaat hierbij (en in de rest van het rapport) om geluidsproductie gemeten als "cumulatieve EPNdB-afwijking". Op elke benchmarkluchthaven hangen de geluidsafhankelijke gelden af van het geluid volgens deze maatstaf. De maatstaf gaat uit van de geluidsproductie (Effective Perceived Noise Level, EPNdB) van een vliegtuigtype op drie meetpunten: de fly-over, sideline en approach. De geluidsproductie op elk punt wordt vergeleken met een standaard, zoals vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Deze standaard verschilt per vliegtuigtype en hangt af van het gewicht en het aantal motoren. De cumulatieve EPNdB-afwijking van een type wordt berekend door de afwijking van de standaard op de drie meetpunten bij elkaar op te tellen. Door het geluidsniveau te berekenen als afwijking van een vliegtuigspecifieke standaard kunnen een klein en een groot vliegtuigtype een vergelijkbare geluidsproductie hebben, ondanks dat hun absolute geluidsproductie verschilt.

Prijsniveau

Het prijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol verschilt sterk per *turnaround*, zie Figuur 3.1. Voor de *turnaround* met de Airbus A320 bedraagt het prijsniveau in 2025 circa 15 duizend euro, terwijl het voor de *turnaround* met de Embraer 190 en Airbus A306F uitkomt op ongeveer 4 duizend euro. Voor de *turnaround* met de Boeing 773ER bedraagt het prijsniveau circa 27 duizend euro.

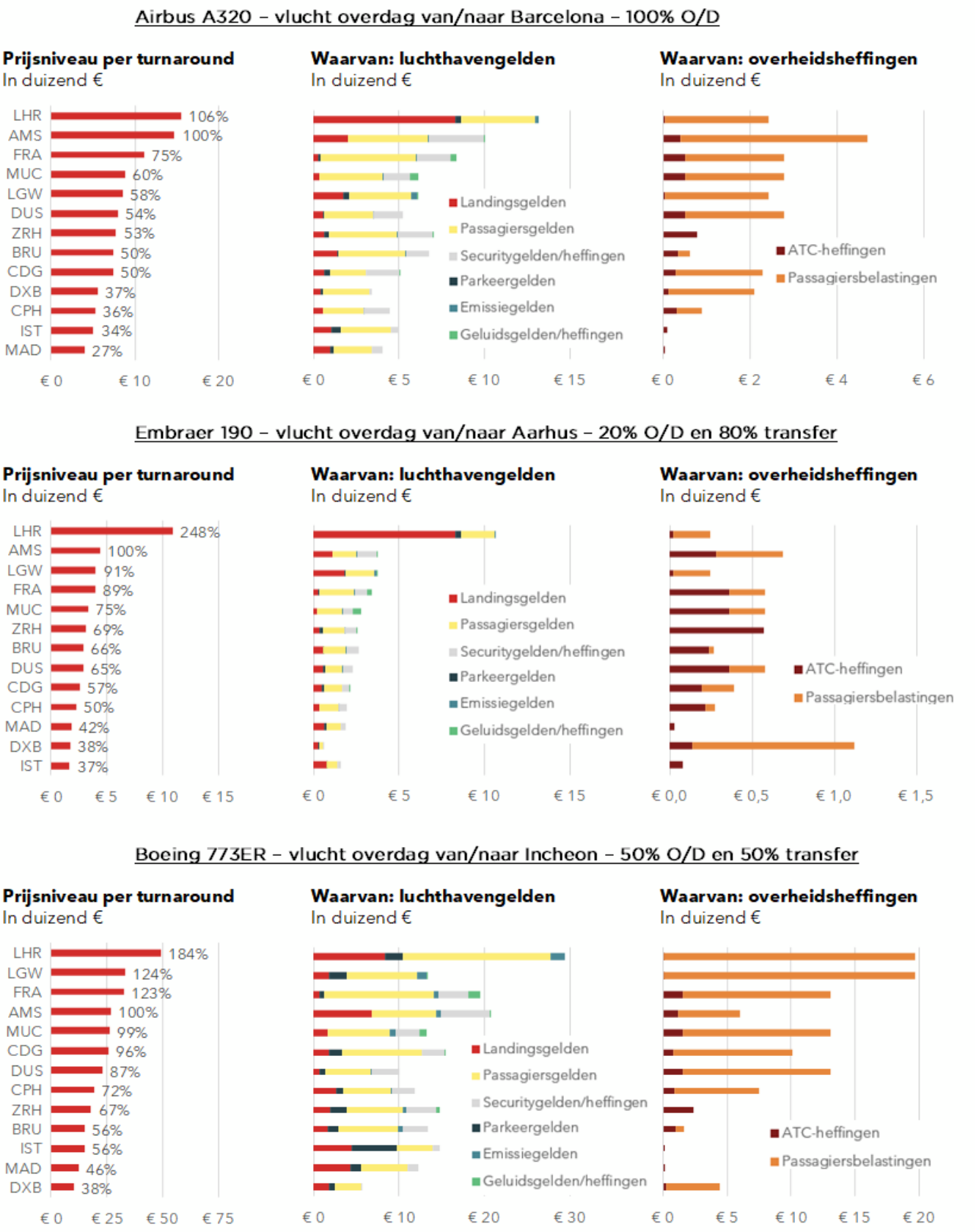
Schiphol heeft voor alle *turnarounds* met passagierstoestellen een hoger prijsniveau dan het (ongewogen) gemiddelde over alle benchmarkluchthavens.[11] Het verschil tussen Schiphols prijsniveau en het gemiddelde ("relatieve prijsniveau") is het grootst voor de *turnaround* met de Airbus A320, namelijk 75 procent hoger. Hierna volgen de Embraer 190 (26 procent hoger) en Boeing 773ER (13 procent hoger). Voor de *turnarounds* met de Airbus A320 en de Embraer 190 is Londen Heathrow de enige luchthaven met een hoger prijsniveau dan Schiphol. Er zijn 3 luchthavens met een hoger prijsniveau voor de *turnaround* met de Boeing 773ER (Londen Heathrow, Londen Gatwick en Frankfurt).

Schiphols relatieve prijsniveau voor de *turnaround* met de Embraer 190 wordt sterk beïnvloed door het hoge prijsniveau voor dit type op Londen Heathrow. Dit ligt ruim 3 keer hoger dan het gemiddelde over alle benchmarkluchthavens. De reden is dat, in tegenstelling tot de andere luchthavens, de landingsgelden op Londen Heathrow niet afhankelijk zijn van het gewicht van het vliegtuig. Hierdoor profiteert de Embraer 190 niet van zijn relatief lage gewicht in de tariefberekening. Zonder Londen Heathrow zou Schiphols prijsniveau voor de *turnaround* met de Embraer 190 54 procent hoger zijn dan het gemiddelde (in plaats van 26 procent).

Voor de *turnaround* met het *full freighter* toestel ligt Schiphols prijsniveau circa 32 procent onder het gemiddelde in 2025 (zie Figuur 3.2). Op Londen Heathrow en Düsseldorf is het prijsniveau met afstand het hoogst. Daarbij geldt als kanttekening dat *full freighter turnarounds* op deze luchthavens (vrijwel) niet voorkomen. Wanneer deze 2 luchthavens buiten beschouwing worden gelaten, ligt het prijsniveau op Schiphol circa 9 procent onder het gemiddelde.

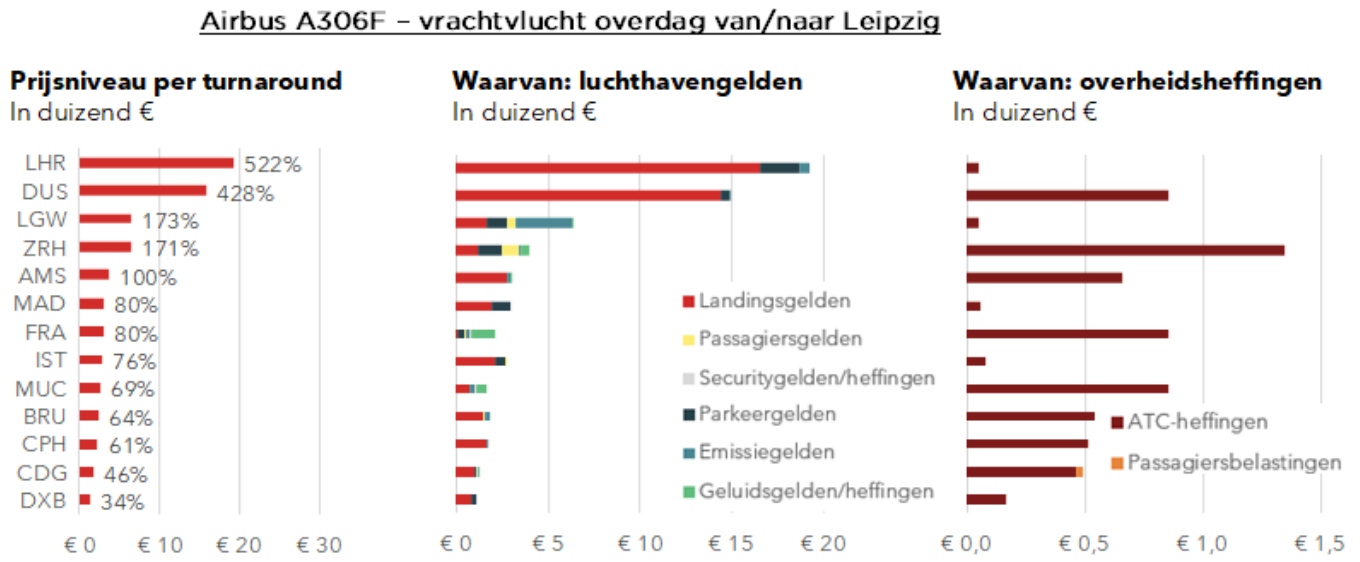
[11] Alle gerapporteerde gemiddelden in dit onderzoek zijn ongewogen. Met andere woorden, alle benchmarkluchthavens krijgen hetzelfde gewicht in de berekening van het gemiddelde.

Figuur 3.1 Het SEO-benchmarkmodel berekent voor elke *turnaround* op Schiphol het prijsniveau in 2025



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Figuur 3.2 Schiphols prijsniveau voor de *turnaround* met het *full freighter* toestel is benedengemiddeld in 2025



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Prijsdifferentiaties

Differentiaties in het prijsniveau naar passagierssegment (O/D en transfer) en bestemming/vliegafstand verklaren in belangrijke mate waarom de prijsverschillen tussen Schiphol en de benchmarkluchthavens per onderzochte *turnaround* anders zijn. Prijsdifferentiaties naar de geluidsproductie van het toestel en het tijdstip van de dag hebben ook een aanzienlijke impact op het prijsniveau per *turnaround*. Dit komt niet tot uitdrukking in deze analyse, omdat elk vliegtuigtype ongeveer dezelfde geluidsproductie heeft en elke *turnaround* overdag plaatsvindt. Daarom brengen we de impact van deze differentiaties op het prijsniveau in een separate analyse in kaart (zie paragraaf 4.4).

Het totale prijsniveau op Schiphol wordt sterker gedifferentieerd naar passagierssegment dan op de meeste benchmarkluchthavens. De passagiersgelden op deze luchthaven kennen namelijk een relatief groot verschil tussen het transfer- en O/D-tarief. Daarnaast wordt de Nederlandse passagiersbelasting (vliegbelasting) uitsluitend geheven over O/D-passagiers.

Ook de andere benchmarkluchthavens waar een passagiersbelasting wordt geheven, laten over het algemeen een groot verschil zien in prijsniveaus voor O/D- en transferpassagiers. Voor alle passagiersbelastingen - behalve die op Dubai - geldt namelijk dat transferpassagiers uitgezonderd zijn van deze belasting.

Dat Schiphol tot de luchthavens met de sterkste differentiatie naar passagierssegment behoort is een van de redenen waarom het relatieve prijsniveau voor de *turnaround* met de Boeing 773ER en Embraer 190 (veel transferpassagiers) lager is dan dat voor de Airbus A320 (geen transferpassagiers). Schiphol heeft bijvoorbeeld de op 1 na hoogste passagiersgelden voor de *turnaround* met de Airbus A320, maar de op 4 na hoogste voor de Embraer 190 en de Boeing 773ER (zie Figuur 3.1).

Differentiatie naar bestemming of vliegafstand ontbreekt in de luchthavengelden en overheidsheffingen op Schiphol. Dit in tegenstelling tot de hubconcurrenten Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt, waar zowel bij de passagiersgelden als -belastingen voor langeafstandsvluchten een hoger tarief wordt gerekend dan voor korteafstandsvluchten. De andere benchmarkluchthavens differentiëren in de passagiersgelden niet of

beperkt naar bestemming of afstand. Voor zover op deze luchthavens een passagiersbelasting van kracht is, is deze wel afstands- of regioafhankelijk (met uitzondering van Dubai).

Het ontbreken van afstandsdifferentiatie is een belangrijke reden waarom Schiphols relatieve prijsniveau voor de *turnaround* met de Boeing 773ER naar de intercontinentale bestemming Incheon lager ligt dan dat voor de *turnarounds* met de Airbus A320 en Embraer 190 naar nabijgelegen Europese bestemmingen. Schiphol brengt immers voor *turnarounds* naar bestemmingen dichtbij (ver weg) geen lager (hoger) prijsniveau in rekening. Met name bij de passagiersbelastingen is de afwezigheid van afstandsdifferentiatie zichtbaar. Voor de *turnarounds* naar Europese bestemmingen behoren de passagiersbelastingen op Schiphol tot de hoogste van alle benchmarkluchthavens, terwijl deze voor de *turnaround* naar de intercontinentale bestemming tot de laagste behoren.

Het benedengemiddelde prijsniveau voor de *full freighter turnaround* op Schiphol is onder andere toe te schrijven aan de prijsdifferentiatie tussen *full freighter*- en passagierstoestellen in de landingsgelden op deze luchthaven. Een aantal andere luchthavens past ook zo'n differentiatie toe, zoals Brussel. Daarnaast speelt bijvoorbeeld mee dat de Nederlandse vliegbelasting niet van toepassing is op vracht. Ook voor de andere benchmarkluchthavens waar een belasting van kracht is, geldt dat deze niet wordt geheven over vracht.

Tussenconclusie individuele *turnarounds*

De analyse van de individuele *turnarounds* laat zien dat het per verkeerssegment verschilt hoe Schiphols prijsniveau zich verhoudt tot de benchmarkluchthavens en dat dit samenhangt met de toegepaste prijsdifferentiaties. Maar deze analyse biedt geen overkoepelend beeld van Schiphols positie. Daarom richten we ons in de rest van het rapport op het totale prijsniveau van de benchmarkluchthavens. Dit zijn de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in de hypothetische situatie dat alle *turnarounds* uit het Schipholpakket van 2024 op de benchmarkluchthaven zouden plaatsvinden.

3.2 Totaal prijsniveau

Figuur 3.3 toont het totale prijsniveau van de benchmarkluchthavens in 2025. Dit zijn de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen. Dit beeld geldt voor de hypothetische situatie dat alle *turnarounds* uit het Schipholpakket van 2024 op de luchthaven zouden plaatsvinden. Door voor elke luchthaven uit te gaan van dezelfde *turnarounds* zijn alle verschillen in opbrengsten tussen de luchthavens het resultaat van verschillen in het prijsniveau. Zodoende vertekent variatie in de vervoersomvang en -samenstelling op de luchthavens de uitkomsten niet. Nadeel van deze methode is dat de becijferde opbrengsten niet gelijk zijn aan de daadwerkelijke opbrengsten op de benchmarkluchthavens. Het verkeerspakket van de benchmarkluchthavens verschilt immers van dat van Schiphol in 2024.

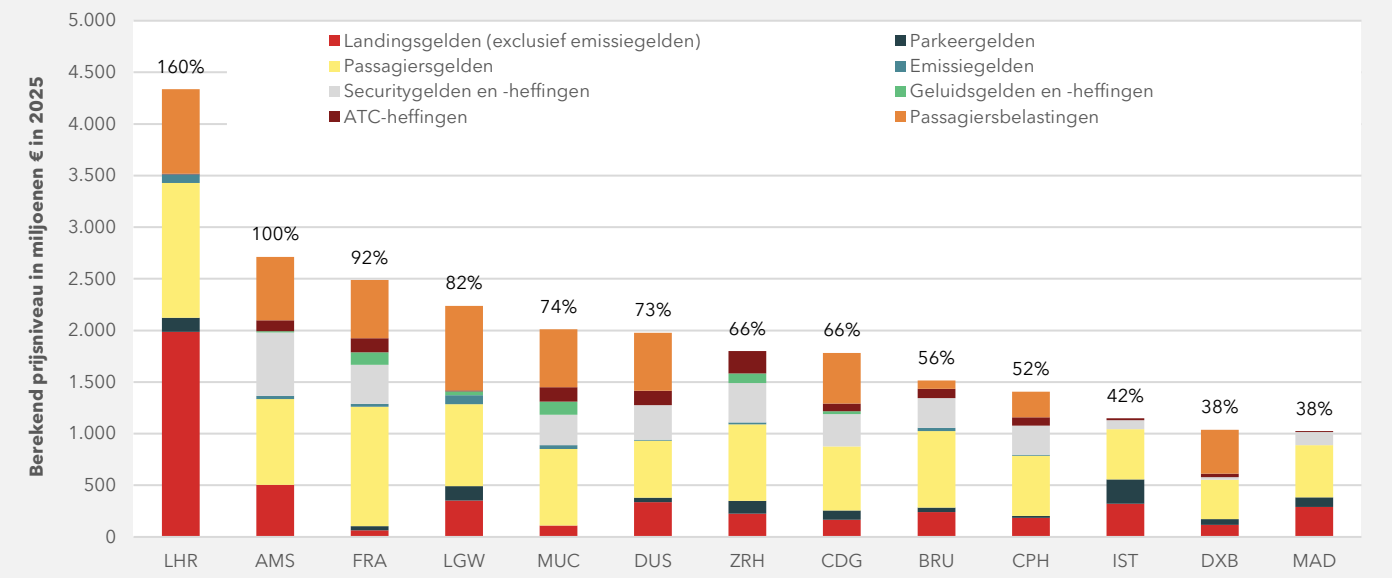
In 2025 heeft Schiphol een hoger prijsniveau dan alle benchmarkluchthavens, behalve Londen Heathrow. Het verschil tussen Schiphol en de andere luchthavens loopt uiteen. Op Frankfurt en Londen Gatwick ligt het prijsniveau respectievelijk 8 en 18 procent lager, terwijl het op Dubai en Madrid 62 procent lager is. Voor Madrid wordt het relatief lage prijsniveau met name verklaard door het ontbreken van een passagiersbelasting. Voor Dubai speelt de vrijstelling van passagiers- en securitygelden voor transferpassagiers een belangrijke rol.

Het prijsniveauverschil tussen Londen Heathrow en de andere benchmarkluchthavens is, net als in de voorgaande jaren, substantieel. Dit komt met name door de landingsgelden op deze luchthaven, die ruim 5 keer hoger zijn dan

het (ongewogen) gemiddelde over alle luchthavens. Met name voor vrachttoestellen, vliegtuigen met een hoge geluidsproductie en kleine vliegtuigtypen zijn de landingsgelden op Londen Heathrow aanzienlijk hoger dan die voor de rest.[12]

Ook voor het prijsniveau van luchthavengelden (zonder ATC-heffingen en passagiersbelastingen) komt Schiphol na Londen Heathrow als hoogste uit van alle benchmarkluchthavens in 2025. Het prijsniveau van Londen Heathrow ligt 76 procent hoger. Op de andere benchmarkluchthavens is het prijsniveau van luchthavengelden 10 procent (Frankfurt) tot 71 procent (Dubai) lager dan op Schiphol.

Figuur 3.3 Schipholsprijsniveau is lager dan dat van Londen Heathrow en hoger dan dat van de andere benchmarkluchthavens in 2025



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot a: De percentages in de figuur geven het prijsniveau ten opzichte van Schiphol aan.

Noot b: Het prijsniveau voor alle luchthavens is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen onder de aanname dat het verkeerspakket van Schiphol in 2024 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd.

3.3 Ontwikkelingen over de tijd

De vergelijking van de prijsniveaus tussen de luchthavens en over de tijd is gebaseerd op de berekende opbrengsten, onder de aanname dat op elke luchthaven en in elke periode het verkeerspakket van Schiphol in 2024 zou zijn gerealiseerd. De opbrengsten op de luchthavens worden vergeleken voor 2019, 2023, 2024 en 2025. Alle opbrengsten worden weergegeven in nominale termen (huidige prijzen). We corrigeren dus niet voor de inflatie over deze periode.

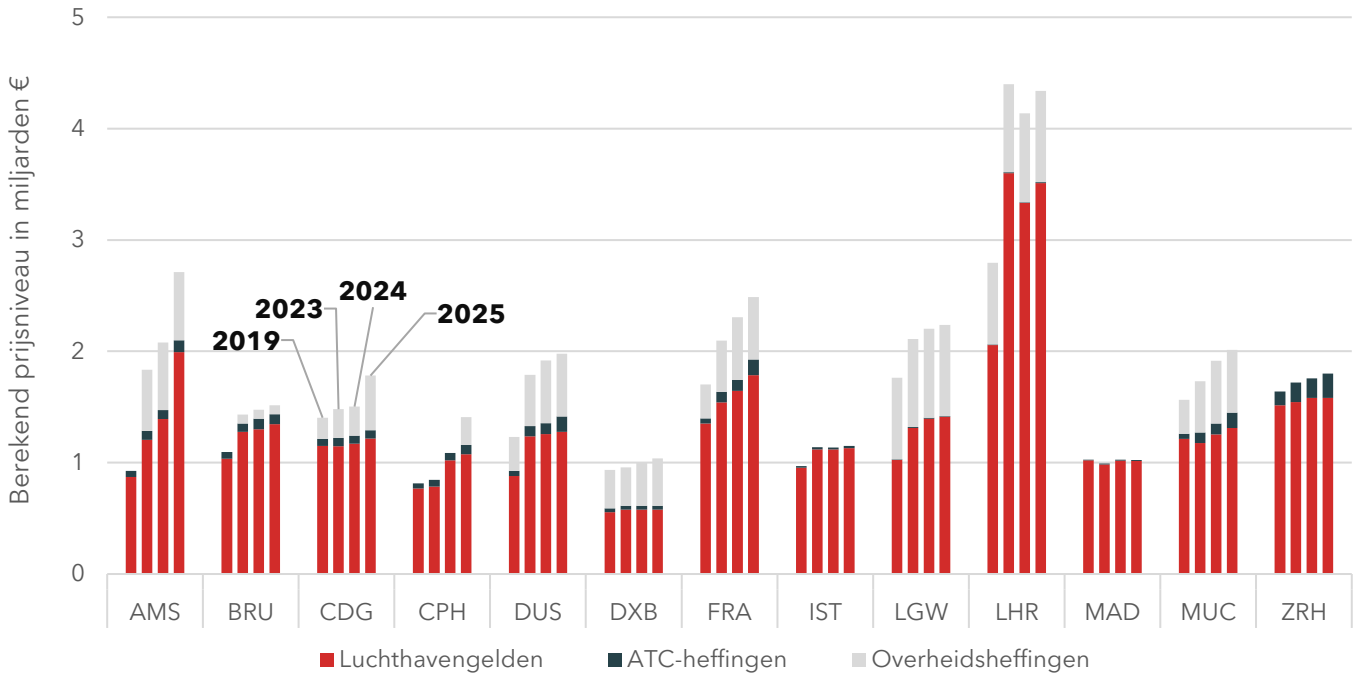
12 Kanttekening hierbij is dat deze vliegtuigtypes vanwege het hoge prijsniveau mogelijk niet of slechts beperkt worden ingezet op Londen Heathrow. Omdat we in deze benchmark voor elke luchthaven uitgaan van het verkeerspakket op Schiphol komt deze dynamiek niet in de uitkomsten naar voren.

Ontwikkeling van het totale prijsniveau

Schiphol noteert van alle benchmarkluchthavens de grootste toename van het totale, nominale prijsniveau in 2025 ten opzichte van 2024. De stijging komt uit op 30,6 procent (zie Figuur 3.4). Hogere landings-, passagiers- en securitygelden verklaren 90 procent van de stijging. De rest van de stijging (ongeveer 10 procent) is toe te schrijven aan een toename in de ATC-heffingen en de Nederlandse vliegbelasting en de introductie van een geluidsheffing.[13]

Kopenhagen (+29,6 procent) en Parijs Charles de Gaulle (+18,5 procent) laten na Schiphol de grootste stijging van het nominale prijsniveau zien in vergelijking met 2024. Op beide luchthavens is ruim driekwart van de toename toe te schrijven aan passagiersbelastingen. Op Kopenhagen is in 2025 een passagiersbelasting geïntroduceerd en op Parijs Charles de Gaulle is de bestaande passagiersbelasting (solidariteitsbelasting) substantieel verhoogd. Op de andere luchthavens bedraagt de stijging van het prijsniveau tussen 1,2 en 7,9 procent. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau daalt in 2025 (-0,2 procent).

Figuur 3.4 In 2025 stijgt het prijsniveau op Schiphol met 30,6 procent ten opzichte van 2024



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Het prijsniveau voor alle luchthavens en jaren is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in de (hypothetische) situatie dat het verkeerspakket van Schiphol in 2024 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd.

Gemeten over een langere periode zijn de verschillen in de ontwikkeling van het nominale, totale prijsniveau tussen de luchthavens groter (zie Figuur 3.4 en Tabel H.1 in Bijlage H). Tussen 2019 en 2025 laat Schiphols prijsniveau de grootste stijging van alle benchmarkluchthavens zien (+193 procent). Ongeveer 60 procent van deze stijging is toe te schrijven aan een verhoging van de passagiers-, landings- en securitygelden op Schiphol. De introductie en verhoging van de Nederlandse vliegbelasting verklaart circa 35 procent. De rest van de stijging (5 procent) hangt samen met de introductie van emissiegelden en een geluidsheffing en een toename van de ATC-heffingen.

13 Deze heffing ("GIS gevelisolatie") is feitelijk al sinds november 2024 van kracht, maar is in de vorige editie van de benchmark niet meegenomen omdat dit na de peildatum van juni was.

De verrekening door Schiphol van de misgelopen inkomsten vanwege de coronacrisis is een van de oorzaken voor de stijging van de luchthavengelden op deze luchthaven. Schiphol liep deze inkomsten mis tussen 2020 en 2022, toen coronagerelateerde reisbeperkingen een sterke daling in het vliegverkeer veroorzaakten. In lijn met de Wet Luchtvaart heeft Schiphol de misgelopen inkomsten sinds 2023 verrekend door de luchthavengelden tijdelijk te verhogen.[14] Bij de stijging van Schiphols luchthavengelden spelen ook andere factoren mee. Het gaat bijvoorbeeld om inflatie, investeringen en hogere loonkosten. Afhankelijk van de toepasselijke prijsregulering hebben de benchmarkluchthavens ook de mogelijkheid om hun misgelopen inkomsten vanwege de coronacrisis te verrekenen middels een verhoging van de luchthavengelden.

Na Schiphol noteren Kopenhagen (+73 procent), Düsseldorf (+61 procent) en Londen Heathrow (+55 procent) de grootste toename van het nominale, totale prijsniveau tussen 2019 en 2025. Voor Kopenhagen wordt circa 40 procent van de toename verklaard door de introductie van een passagiersbelasting in Denemarken in 2025. De rest van de stijging hangt samen met een toename van de luchthavengelden en ATC-heffingen. Elke component van Kopenhagens luchthavengelden neemt ongeveer in dezelfde mate toe. Op Düsseldorf stijgen met name de passagiersbelastingen, landingsgelden en securitygelden in de periode 2019-2025. Driekwart van de toename van Düsseldorfs totale prijsniveau is toe te schrijven aan deze componenten. Op Londen Heathrow stijgen vooral de landingsgelden.

Voor de andere luchthavens ligt de stijging van het totale, nominale prijsniveau over de periode 2019 - 2025 tussen de 10 procent op Zürich en 46 procent op Frankfurt. Madrid vormt een uitzondering wat betreft de tariefontwikkeling: hier daalt het prijsniveau licht met 0,3 procent. De regulering op deze luchthaven biedt weinig ruimte om het tarief te verhogen. Maar vanaf 2026 geldt een nieuwe regulering met versoepelde voorwaarden voor tariefverhogingen. Daarom zal het prijsniveau op Madrid in 2026 naar verwachting met ruim 6 procent toenemen.[15]

Ontwikkeling ranking totale prijsniveau

In 2025 wordt de top 3 van de ranking van het totale prijsniveau gevormd door Londen Heathrow, Schiphol en Frankfurt (hoger prijsniveau is hoger in ranking). Vergeleken met 2024 stijgt Schiphol in 2025 2 plekken in de ranking: van de 4e plek naar de 2e plek. De andere luchthavens stijgen of dalen maximaal 1 plek (zie Figuur 3.5).

Het aantal verschuivingen in de ranking is groter bij een vergelijking van 2025 met 2019. Schiphol laat met afstand de grootste stijging in de ranking van het totale prijsniveau zien: van de 12e naar de 2e plek. Voor de andere luchthavens varieert de verandering in de ranking tussen een stijging van 3 posities (Kopenhagen) en een daling van 4 posities (Madrid).

Ontwikkeling ranking luchthavengelden (zonder ATC-heffingen en passagiers-belastingen)

Naast de ranking van het totale prijsniveau analyseren we ook die van het prijsniveau van luchthavengelden (dus zonder ATC-heffingen en passagiersbelastingen). Ook bij deze ranking vormen Londen Heathrow, Schiphol en Frankfurt de top 3 in 2025 (zie Figuur G.1 in Bijlage G). De luchthavens met het laagste prijsniveau (Dubai en Madrid) komen ook overeen, zij het in omgekeerde volgorde.

---

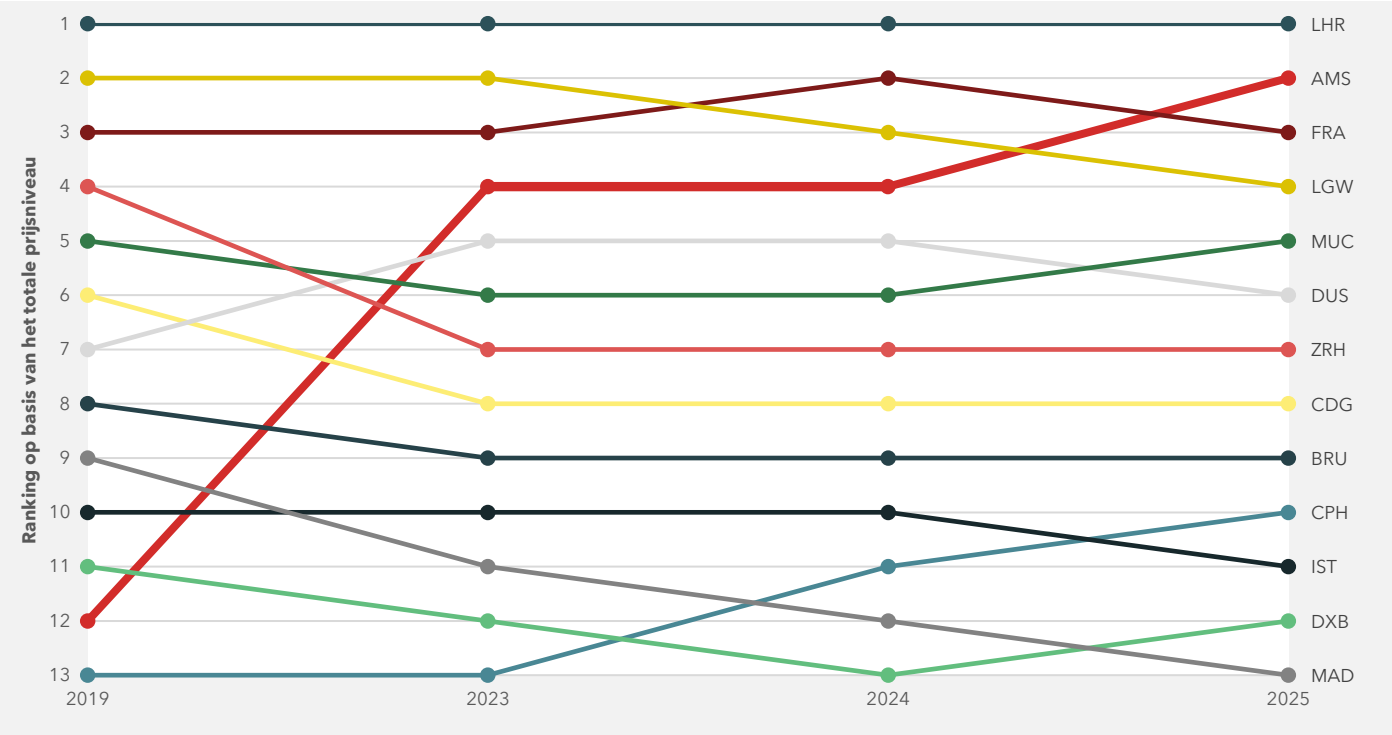
14 Zie de uitspraak van de Autoriteit Consument & Markt (ACM), nr. ACM/21/168035, gepubliceerd op 24 maart 2022 en nr. ACM/24/193143, gepubliceerd op 04 juni 2025.

15 Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2025). Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2026.

Schiphol stijgt in 2025 ten opzichte van 2024 3 posities in de ranking van luchthavengelden (van de 5e naar de 2e positie). Hiermee passeert Schiphol Frankfurt, Zürich en Londen Gatwick. De enige andere wijziging in de ranking is dat München 1 positie stijgt en Düsseldorf 1 positie daalt.

Ten opzichte van 2019 noteert Schiphol met afstand de sterkste stijging in de ranking van de luchthavengelden: van positie 11 naar positie 2. Deze ontwikkeling stemt overeen met die van de ranking van het totale prijsniveau. Düsseldorf, Londen Gatwick en Kopenhagen laten eveneens een stijging zien. Maar deze is beperkt tot maximaal twee posities. Madrid en Parijs Charles de Gaulle noteren de sterkste daling in de ranking tussen 2019 en 2025. Beide luchthavens komen vier plekken lager uit.

Figuur 3.5 Schiphols prijsniveau is lager dan dat van Londen Heathrow en hoger dan dat van de andere benchmarkluchthavens in 2025



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Het prijsniveau voor alle luchthavens en jaren is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in de (hypothetische) situatie dat het verkeerspakket van Schiphol in 2024 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd.

4 Componenten en tariefdifferentiatie

De passagiersgelden vormen op de meeste luchthavens de grootste component binnen de luchthavengelden. Schiphol behoort tot de luchthavens met de sterkste differentiatie naar O/D- en transferpassagiers en naar geluidsproductie.

4.1 Overzichtsbeeld

Aandeel luchthavengelden in totaal prijsniveau

Schiphols prijsniveau bestaat voor 73 procent uit luchthavengelden in 2025 (zie Tabel 4.1).[16] Luchthavengelden worden door de luchthavens zelf kosten-georiënteerd vastgesteld volgens de geldende regulering en in rekening gebracht. Het aandeel van de luchthavengelden in het prijsniveau op Schiphol is iets lager dan het gemiddelde over alle benchmarkluchthavens (76 procent). Dit is vanwege de passagiersbelasting op Schiphol. Ook op de andere benchmarkluchthavens met een passagiersbelasting is het aandeel van de luchthavengelden in het totale prijsniveau beneden gemiddeld. Dubai heeft met 56 procent het laagste aandeel. Dit komt onder andere doordat transferpassagiers zijn vrijgesteld van security- en passagiersgelden, wat het prijsniveau van de luchthavengelden dempt.

Componenten van de luchthavengelden

De passagiersgelden maken op alle luchthavens, behalve Londen Heathrow, het grootste aandeel van de luchthavengelden uit in 2025. Op Dubai is het aandeel het hoogst (66 procent). Londen Heathrow (37 procent) en Schiphol (42 procent) hebben het laagste aandeel. Gemiddeld over alle luchthavens bedraagt het aandeel 52 procent.

Het aandeel van de landingsgelden in de luchthavengelden verschilt sterk tussen de luchthavens. Op Londen Heathrow is het aandeel met 57 procent het hoogst. De landingsgelden op Schiphol vertegenwoordigen een kwart van de luchthavengelden. Dit is iets hoger dan het gemiddelde over alle luchthavens (22 procent). Frankfurt (4 procent) en München (8 procent) noteren een relatief laag aandeel van de landingsgelden.

Tarieven voor security worden op alle luchthavens, behalve Londen Heathrow en Londen Gatwick, in rekening gebracht. Afhankelijk van wie verantwoordelijk is voor de security brengt de luchthaven de securitytarieven in rekening (securitygelden zoals op Schiphol) of de betreffende overheid (securityheffingen zoals op Parijs Charles de Gaulle). De Londense luchthavens financieren de securitykosten uit de passagiersgelden. Dat maakt een zuivere vergelijking van de securitykosten met die luchthavens niet mogelijk.

Het aandeel van de securitygelden en/of -heffingen in de luchthavengelden is het hoogst op Schiphol (31 procent). Het gemiddelde aandeel over alle luchthavens die securitytarieven in rekening brengen is 20 procent. Op Dubai (4 procent) en Istanbul (8 procent) is het aandeel lager dan op de Europese luchthavens.

Geluidsgelden en/of -heffingen worden op zes luchthavens in rekening gebracht. Op Frankfurt, München en Zürich is het aandeel hiervan in de luchthavengelden het grootst. De geluidsheffing op Schiphol ("GIS gevelisolatie") is

[16] Bijlage C geeft dit percentage voor de jaren 2019, 2023 en 2024 weer.

geïntroduceerd in november 2024 voor de financiering van woningisolatie rondom de luchthaven. Het aandeel van deze heffing in de luchthavengelden is met 1 procent relatief klein.

Tabel 4.1 De passagiersgelden maken op alle luchthavens, behalve Londen Heathrow, het grootste gedeelte van de luchthavengelden uit in 2025

	Berekend prijsniveau in miljoenen € in 2025												
	AMS	**BRU**	**CDG**	**CPH**	**DUS**	**DXB**	**FRA**	**IST**	**LGW**	**LHR**	**MAD**	**MUC**	**ZRH**
Landingsgelden	504	230	165	183	337	116	65	323	354	1.987	292	108	183
Parkeergelden	-	45	91	20	42	57	41	234	137	136	91	-	123
Passagiersgelden	832	739	621	583	552	380	1.157	488	794	1.305	507	742	743
Emissiegelden	29	31	-	9	11	-	28	-	88	84	-	38	19
Securitygelden en -heffingen	615	290	313	280	335	25	378	87	-	-	125	294	380
Geluidsgelden en -heffingen	13	-	27	-	-	-	119	-	38	-	-	128	92
Overige gelden	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	43
Totaal luchthavengelden	**1.994**	**1.345**	**1.217**	**1.077**	**1.277**	**578**	**1.787**	**1.131**	**1.411**	**3.511**	**1.015**	**1.312**	**1.582**
ATC-heffingen	**106**	**90**	**75**	**83**	**138**	**35**	**138**	**19**	**8**	**8**	**9**	**138**	**217**
Passagiersbelastingen	**613**	**82**	**490**	**248**	**562**	**425**	**562**	**-**	**819**	**819**	**-**	**562**	**-**
Totaal prijsniveau	**2.713**	**1.517**	**1.782**	**1.408**	**1.978**	**1.038**	**2.488**	**1.149**	**2.237**	**4.338**	**1.024**	**2.012**	**1.799**
% Afwijking luchthavengelden t.o.v. AMS	*0%*	*-33%*	*-39%*	*-46%*	*-36%*	*-71%*	*-10%*	*-43%*	*-29%*	*76%*	*-49%*	*-34%*	*-21%*
% Afwijking totale prijsniveau t.o.v. AMS	*0%*	*-44%*	*-34%*	*-48%*	*-27%*	*-62%*	*-8%*	*-58%*	*-18%*	*60%*	*-62%*	*-26%*	*-34%*
% Aandeel in totaal prijsniveau													
% Luchthavengelden	*73%*	*89%*	*68%*	*76%*	*65%*	*56%*	*72%*	*98%*	*63%*	*81%*	*99%*	*65%*	*88%*
% ATC-heffingen	*4%*	*6%*	*4%*	*6%*	*7%*	*3%*	*6%*	*2%*	*0,4%*	*0,2%*	*1%*	*7%*	*12%*
% Passagiersbelastingen	*23%*	*5%*	*27%*	*18%*	*28%*	*41%*	*23%*		*37%*	*19%*		*28%*	
% Aandeel in luchthavengelden													
% Landingsgelden	*25%*	*17%*	*14%*	*17%*	*26%*	*20%*	*4%*	*29%*	*25%*	*57%*	*29%*	*8%*	*12%*
% Parkeergelden		*3%*	*7%*	*2%*	*3%*	*10%*	*2%*	*21%*	*10%*	*4%*	*9%*		*8%*
% Passagiersgelden	*42%*	*55%*	*51%*	*54%*	*43%*	*66%*	*65%*	*43%*	*56%*	*37%*	*50%*	*57%*	*47%*
% Emissiegelden	*1%*	*2%*		*1%*	*1%*		*2%*		*6%*	*2%*		*3%*	*1%*
% Securitygelden en -heffingen	*31%*	*22%*	*26%*	*26%*	*26%*	*4%*	*21%*	*8%*			*12%*	*22%*	*24%*
% Geluidsgelden en -heffingen	*1%*		*2%*				*7%*		*3%*			*10%*	*6%*

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot a: Op Schiphol is er sprake van een gratis parkeerperiode van 6:15 uur overdag en sinds 2015 een vrijstelling van parkeergelden voor de nachtperiode. Door de aannames omtrent het parkeren (zie Bijlage A) lijkt het in de resultaten erop dat Schiphol geen parkeergelden in rekening brengt, hetgeen niet het geval is. De opbrengsten uit parkeergelden van Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Madrid, Dubai en Istanbul hebben deels betrekking op gelden die samenhangen met het parkeren (boarding bridge charge of electricity charge).

Noot b: Het prijsniveau voor alle luchthavens is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in de (hypothetische) situatie dat het verkeerspakket van Schiphol in 2024 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd.

Emissiegelden worden op Schiphol en 8 andere luchthavens geheven, maar vormen in alle gevallen een relatief klein aandeel. De hoogte van de emissiegelden wordt op elke luchthaven gebaseerd op de uitstoot van stikstof (NO_x) bij de landing en/of de start van het vliegtuig. Sinds 2022 baseert Londen Gatwick de emissiegelden ook op de CO_2-uitstoot.

Ten opzichte van 2024 is in 2025 de samenstelling van de luchthavengelden op Schiphol gewijzigd. Het aandeel van de landingsgelden is toegenomen, terwijl het aandeel van passagiers-, emissie- en securitygelden is gedaald. Op de andere luchthavens blijven de aandelen stabiel of veranderen slechts in beperkte mate.

Aandeel overheidsheffingen in totaal prijsniveau

Alle benchmarkluchthavens brengen in 2025 ATC-heffingen in rekening. Het aandeel van deze heffingen in het totale prijsniveau is het hoogst op Zürich (12 procent). Op de andere luchthavens vertegenwoordigen de ATC-heffingen minder dan 10 procent van het totale prijsniveau. Het aandeel op Schiphol bedraagt 4 procent.

Op 10 luchthavens is in 2025 een passagiersbelasting van kracht: Schiphol, Brussel, Dubai, de 3 Duitse luchthavens, Kopenhagen, de 2 Londense luchthavens en Parijs Charles de Gaulle. De belasting op Kopenhagen is in 2025 geïntroduceerd. Het aandeel van de passagiersbelasting in het totale prijsniveau van deze luchthavens is aanzienlijk, met uitzondering van Brussel (5 procent). Het aandeel is het grootst voor Dubai (41 procent). Een voorname reden hiervoor is dat Dubai de enige benchmarkluchthaven is waar de passagiersbelasting zowel geheven wordt over O/D- als transferpassagiers. De vliegbelasting op Schiphol geldt vanaf 1 januari 2021 en bedraagt in 2025 € 29,40 per vertrekkende O/D-passagier. Transferpassagiers zijn hiervan uitgezonderd. Dit geldt ook voor de meeste passagiersbelastingen in andere landen.

Tariefdifferentiaties binnen componenten

De componenten worden op verschillende manieren gedifferentieerd. Tabel 4.2 laat zien dat in de passagiersgelden, securitygelden en -heffingen en de passagiersbelastingen veelal onderscheid wordt gemaakt naar passagierssegment (O/D of transfer). Daarnaast maken passagiersbelastingen vaak onderscheid naar vliegafstand en vluchtklasse (*economy* of *business class*). Bij de landings-, parkeer- en geluidsgelden zijn de tarieven doorgaans afhankelijk van de geluidsproductie van het toestel en het tijdstip van de dag. Op sommige luchthavens wordt daarnaast onderscheid gemaakt naar het type afhandeling (*connected* of *disconnected*).[17] Differentiatie naar type afhandeling vindt voornamelijk plaats via gedifferentieerde tarieven in de parkeergelden of landingsgelden en via het al dan niet in rekening brengen van een afzonderlijke boarding bridge charge die alleen geldt voor *connected* afhandelingen. De Londense luchthavens differentiëren naar type afhandeling door lagere passagiersgelden te hanteren bij afhandeling op het platform. Tot slot wordt er op sommige luchthavens gedifferentieerd naar vrachtvluchten/passagiersvluchten en *peak/off-peak*.

De Europese richtlijn 2009/12/EG aangaande het heffen van luchthavengelden bepaalt de voorwaarden waaraan differentiaties van deze gelden dienen te voldoen. Volgens deze richtlijn dienen tariefdifferentiaties gebaseerd te zijn op een maatschappelijk belang (artikel 3), aantoonbare verschillen in kwaliteit, toepassingsgebied of kosten of een andere objectieve en transparante motivering (artikel 10). De richtlijn geeft expliciet aan dat milieuaangelegenheden onder het maatschappelijk belang vallen.

Tariefdifferentiaties naar geluidsproductie en het tijdstip van de dag worden gebaseerd op het dienen van het maatschappelijk belang (in de vorm van beprijzen van de externe kosten). Differentiaties naar passagierssegment baseren luchthavens op kostenverschillen (transferpassagiers maken minder gebruik van luchthavenfaciliteiten dan O/D-passagiers) of overwegingen van maatschappelijk belang.

17 Connected afhandeling houdt in dat passagiers het vliegtuig via de gate binnengaan of verlaten. Als de passagiers het vliegtuig via het platform (apron) binnengaan of verlaten is er sprake van disconnected afhandeling. Cargovluchten worden altijd disconnected afgehandeld.

Tabel 4.2 Luchthavengelden en overheidsheffingen worden verschillend gedifferentieerd

	O/D en transfer	Bestemming/ afstand	*Economy/business*	Geluidsproductie
Schiphol	- Passagiersgelden - Securitygelden en/of heffingen - Passagiersbelasting			- Landingsgelden
Parijs Charles de Gaulle	- Passagiersgelden - Bagageafh. gelden - Passagiersbelasting - Securitygelden en/of heffingen	- Parkeergelden (*electricity charge*) - Passagiersgelden - Check-in-gelden - Solidariteitsbelasting - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting - Solidariteitsbelasting	- Landingsgelden - Geluidsgelden en/of heffingen
Frankfurt	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securitygelden en/of heffingen	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securitygelden en/of heffingen		- Geluidsgelden en/of heffingen
Londen Heathrow	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting	- Landingsgelden
Brussel	- Passagiersgelden - Passagiersgelden (*CUP charge)*[18] - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting		- Landingsgelden - ATC-heffingen
Londen Gatwick	- Check-in-gelden - Bagageafh. gelden - Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting	- Passagiersbelasting	- Geluidsgelden en/of heffingen
Kopenhagen	- Passagiersgelden - Securitygelden en/of heffingen	- Deense passagier taks op luchtvervoer		
Düsseldorf	- Passagiersgelden - Passagiersgelden (*CUTE charge)* - Passagiersbelasting - Securityheffingen	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securitygelden en/of heffingen		- Landingsgelden
Madrid	- Passagiersgelden - Securitygelden en/of heffingen	- Passagiersgelden		- Landingsgelden
München	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securitygelden en/of heffingen	- Passagiersgelden - Passagiersbelasting - Securitygelden en/of heffingen		- Landingsgelden Geluidsgelden en/of heffingen
Zürich	- Passagiersgelden - Securitygelden en/of heffingen			- Geluidsgelden en/of heffingen
Dubai	- Passagiersgelden - Securitygelden en/of heffingen - Passagiersbelasting (*API fee*)			
Istanbul	- Passagiersgelden	- Landingsgelden (*follow-me charge*) - Passagiersgelden		

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen
Noot a: Ten behoeve van de overzichtelijkheid zijn alleen de belangrijkste differentiaties opgenomen in de tabel. Differentiaties die minder voorkomen of juist zeer generiek van aard zijn, zijn die naar aankomst/vertrek (alle luchthavens brengen passagiersgelden alleen in rekening per vertrekkende passagier) en locatie/terminal (sommige luchthavens maken onderscheid tussen gebruik van verschillende terminals).
Noot b: Landingsgelden zijn in deze studie zowel start- als landingsgelden. Enkele luchthavens brengen namelijk voor zowel starts als landingen landingsgelden in rekening.

4.2 Differentiatie naar passagierssegment (O/D en transfer)

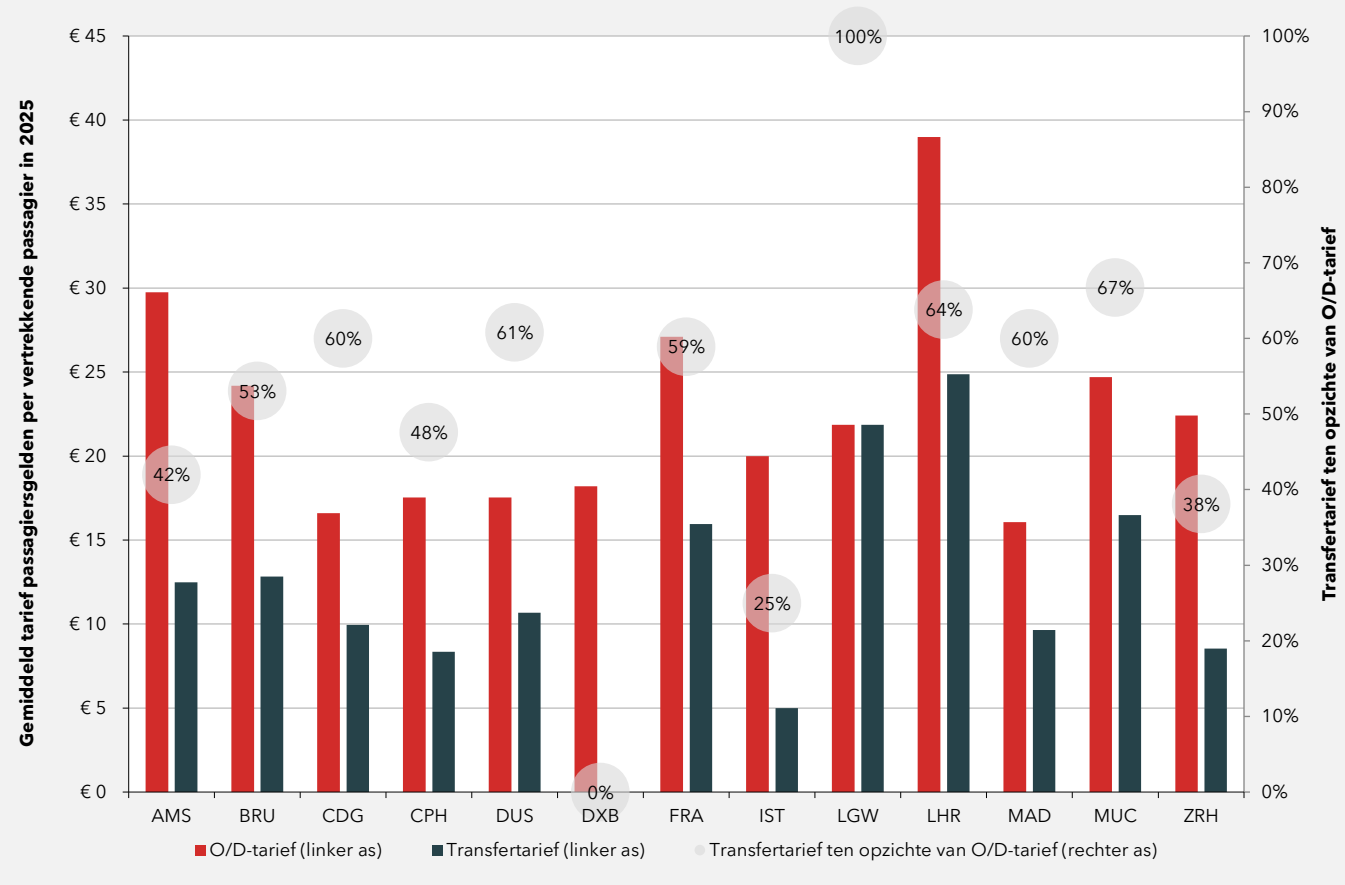
Passagiersgelden (passenger service charge)

Op alle luchthavens, met uitzondering van Londen Gatwick, betalen transferpassagiers lagere passagiersgelden dan O/D-passagiers in 2025 (zie Figuur 4.1). Voor Londen Gatwick is het differentiëren naar passagierssegment van beperkt belang, omdat de luchthaven geen hub is. Het aantal transferpassagiers is daarom minimaal. Dit geldt ook voor Düsseldorf.

Op Schiphol ligt het tarief voor transferpassagiers op 42 procent van het tarief voor O/D-passagiers. Alleen Dubai (geen passagiersgelden voor transferpassagiers), Istanbul (25 procent) en Zürich (38 procent) hanteren een grotere differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden. Vergeleken met 2024 is op elke luchthaven de differentiatie naar O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden (vrijwel) hetzelfde gebleven (zie Figuur E.1 in Bijlage E).

[18] De *CUP/CUTE charge* is een vergoeding voor het gebruik van de gemeenschappelijke incheckbalies en boarding gates.

Figuur 4.1 Schiphol differentieert relatief sterk tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden vergeleken met de andere luchthavens



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Noot: Als een luchthaven tevens een differentiatie naar bestemmingscategorie hanteert is het gemiddelde genomen van de verschillende tarieven. Dit gemiddelde is gewogen naar het aantal vluchten naar elke bestemmingscategorie in het Schipholpakket van 2024.

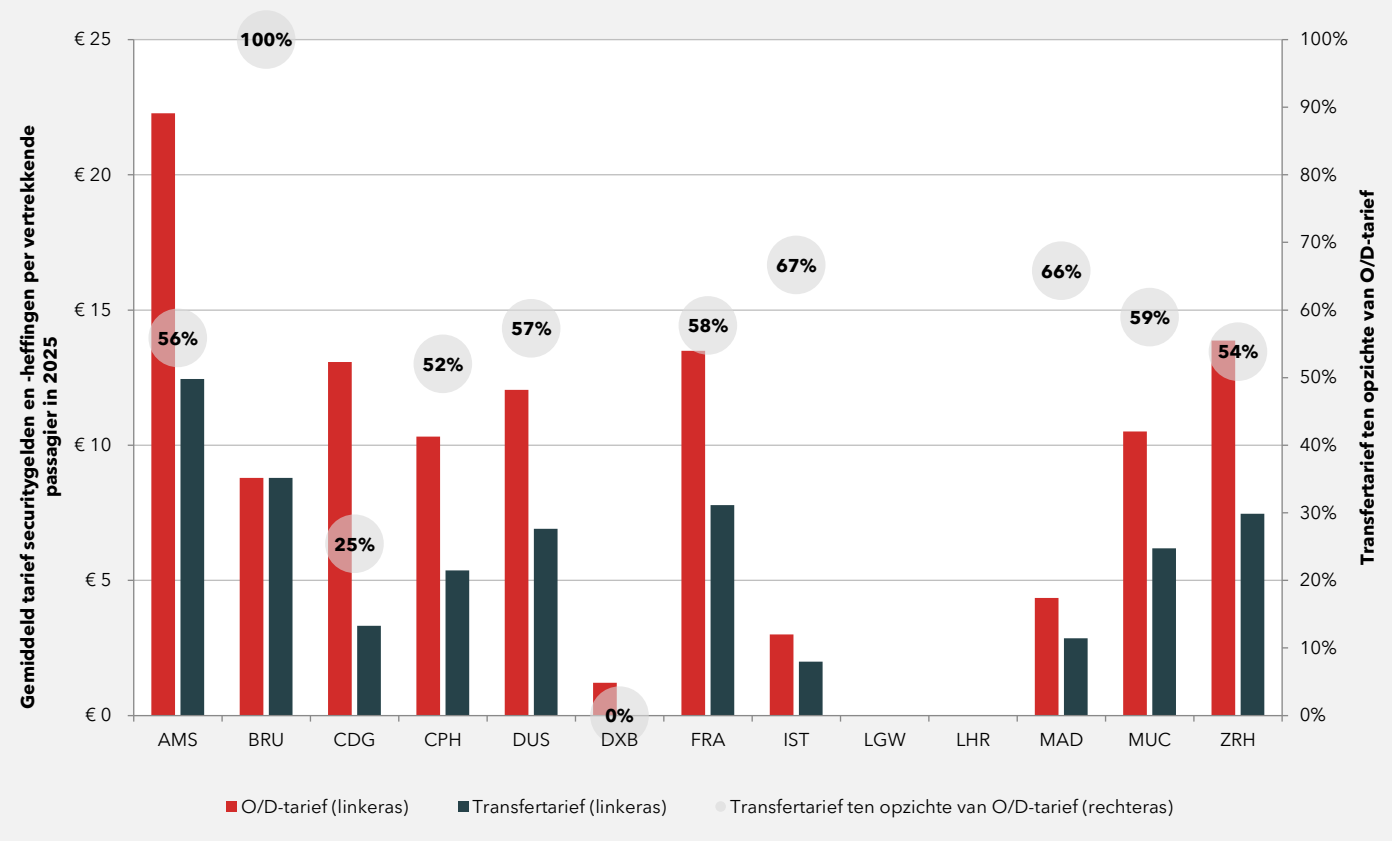
Securitygelden en -heffingen

Op alle luchthavens met securitygelden en/of -heffingen, uitgezonderd Brussel, worden deze gedifferentieerd naar passagierssegment (zie Figuur 4.2). Op Schiphol bedraagt het tarief van securitygelden voor transferpassagiers 56 procent van het tarief voor O/D-passagiers. Dat komt overeen met de mate van differentiatie die op de meeste andere luchthavens van toepassing is.

Op Dubai zijn, net als voor de passagiersgelden, luchtvaartmaatschappijen geen securitygelden voor transferpassagiers verschuldigd. Na Dubai differentieert Parijs Charles de Gaulle het sterkst tussen O/D- en transferpassagiers in de securityheffingen. Op deze luchthaven bedraagt het tarief van securityheffingen voor transferpassagiers 25 procent van het tarief voor O/D-passagiers.

In 2025 is op Istanbul de differentiatie naar passagierssegment in de securitygelden afgenomen. Transferpassagiers betaalden eerst 50 procent van het O/D-tarief en nu 67 procent. Op de andere luchthavens is de differentiatie (vrijwel) hetzelfde gebleven (zie Figuur E.2 in Bijlage E).

Figuur 4.2 Schiphol differentieert gemiddeld tussen O/D- en transferpassagiers in de securitykosten



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Noot: Londen Heathrow en Londen Gatwick financieren de securitykosten uit de passagiersgelden. Daardoor is het niet mogelijk om de differentiatie in deze kosten te berekenen. De airport-tax op Parijs Charles de Gaulle betreft een securityheffing.

Passagiersbelastingen

Op alle benchmarkluchthavens waar een passagiersbelasting van kracht is, met uitzondering van Dubai, wordt deze uitsluitend geheven over O/D-passagiers. Dit geldt ook voor de nieuw ingevoerde Deense passagiersbelasting die geldt voor passagiers vanaf Kopenhagen. Aangezien passagiersbelastingen op de meeste luchthavens een substantieel deel van het totale prijsniveau uitmaken, leidt het vrijstellen van transferpassagiers tot een aanzienlijk verschil in het totale prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers (zie volgende paragraaf).

Doorwerking in het totale prijsniveau

Ten slotte analyseren we hoe de differentiaties tussen O/D- en transferpassagiers in de verschillende componenten doorwerken in het totale prijsniveau. Hiervoor berekenen we het verschil in het totale prijsniveau tussen O/D- en transferpassagiers op elk van de luchthavens. Dit doen we door in het benchmarkmodel enerzijds uit te gaan van alleen maar O/D-passagiers en anderzijds van alleen maar transferpassagiers. Het delen van de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen door het totaal aantal passagiers geeft voor beide hypothetische scenario's de gemiddelde opbrengsten per passagier. Het verschil in gemiddelde opbrengsten tussen een O/D- en een transferpassagier geeft een indicatie van het prijsniveauverschil tussen beide passagierssegmenten.

Op Schiphol bedraagt het gemiddelde totale prijsniveau voor transferpassagiers (inclusief passagiersbelastingen) 45 procent van het totale prijsniveau voor O/D-passagiers in 2025. Hiermee behoort Schiphol tot de luchthavens

met de sterkste differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers, samen met Parijs Charles de Gaulle (44 procent), Düsseldorf (45 procent), München (46 procent) en Dubai (47 procent). Voor deze luchthavens (met uitzondering van Dubai) is de aanwezigheid van een passagiersbelasting met een vrijstelling voor transferpassagiers de belangrijkste oorzaak van de sterke differentiatie. Voor Dubai ligt de verklaring in de vrijstelling van transferpassagiers voor de passagiers- en securitygelden.

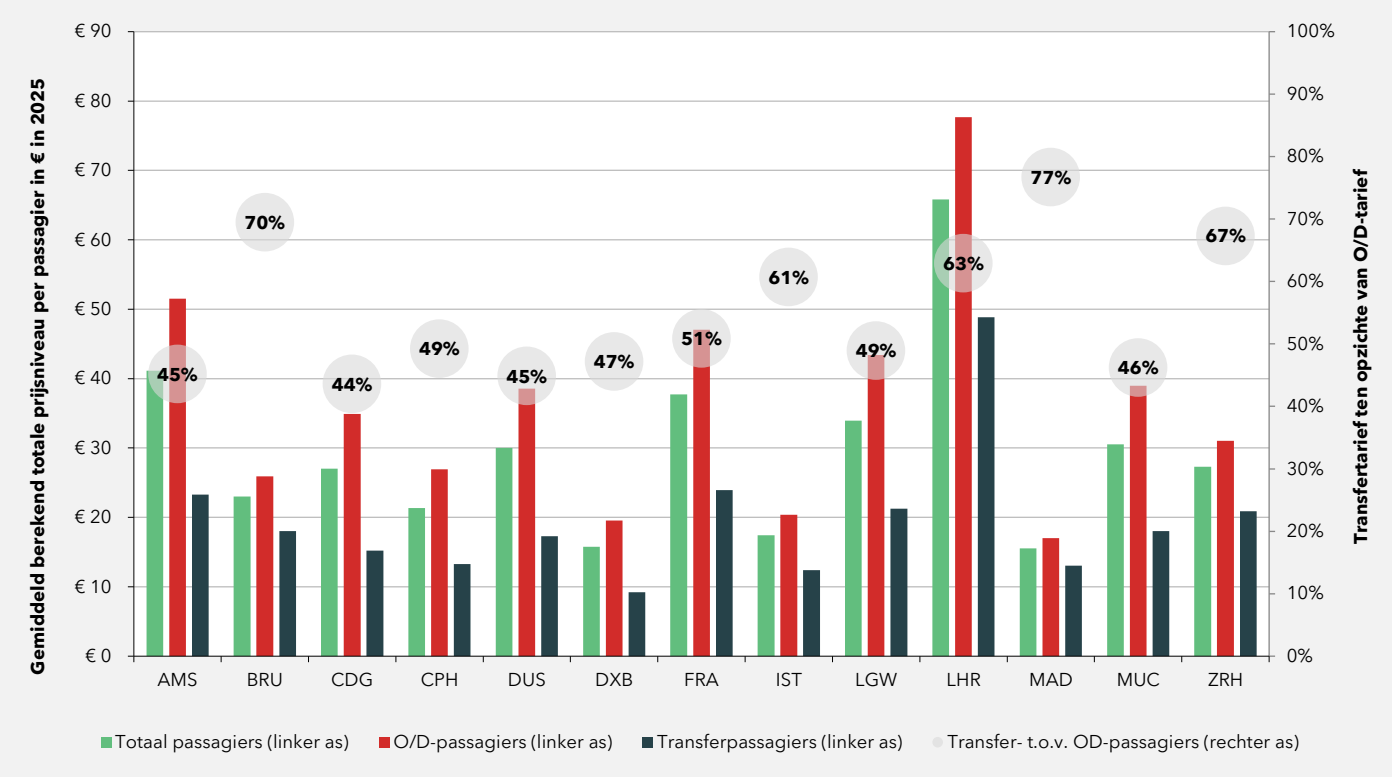
Madrid, Brussel en Zürich kennen de kleinste verschillen in het totale prijsniveau voor O/D- en transferpassagiers. Het betreft hier secundaire hubluchthavens met een kleinere focus op transferpassagiers dan de primaire hubs.

Op Schiphol neemt de differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in het totale prijsniveau af in 2025 (zie Figuur E.3 in Bijlage E). Het prijsniveau voor transferpassagiers bedroeg in 2024 gemiddeld 39 procent van dat van O/D-passagiers. In 2025 neemt dit toe naar 45 procent. Dit komt met name vanwege een toename van het belang van de landingsgelden in Schiphols totale prijsniveau. Landingsgelden worden niet gedifferentieerd naar passagierssegment.

Parijs Charles de Gaulle en Kopenhagen noteren een toename in de differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers. Het totale prijsniveau voor transferpassagiers als percentage van dat voor O/D-passagiers daalt op Parijs Charles de Gaulle van 52 procent in 2024 naar 44 procent in 2025. Op Kopenhagen is er een daling van 66 naar 49 procent. In beide gevallen wordt deze ontwikkeling verklaard door de passagiersbelastingen. Op Kopenhagen is in 2025 een passagiersbelasting ingevoerd en op Parijs Charles de Gaulle is de passagiersbelasting verhoogd. Omdat deze belastingen niet gelden voor transferpassagiers, leidt dit tot een toename in het prijsniveauverschil met O/D-passagiers.

Figuur F.1 in Bijlage F laat zien hoe de differentiaties tussen O/D- en transferpassagiers doorwerken in de totale luchthavengelden (zonder ATC-heffingen en passagiersbelastingen). Schiphols prijsniveau van luchthavengelden voor transferpassagiers bedraagt gemiddeld 62 procent van dat van O/D-passagiers in 2025. Hiermee is Schiphols differentiatie van de luchthavengelden sterker dan het gemiddelde over alle benchmarkluchthavens (68 procent). Ook is deze sterker dan de grote hubconcurrenten: Frankfurt (72 procent), Londen Heathrow (87 procent), Madrid (77 procent) en Parijs Charles de Gaulle (66 procent). Kopenhagen (63 procent), Istanbul (60 procent) en Zürich (63 procent) hebben een vergelijkbare differentiatie als Schiphol. Op Dubai is de differentiatie met afstand het sterkst (21 procent). Londen Gatwick differentieert (vrijwel) niet tussen O/D- en transferpassagiers in de luchthavengelden. Dit komt omdat deze luchthaven geen hubfunctie heeft, waardoor differentiëren naar passagierssegment van beperkt belang is. Ditzelfde geldt ook voor Düsseldorf.

Figuur 4.3 Schiphol behoort tot de benchmarkluchthavens met de sterkste differentiatie naar O/D- en transferpassagiers in het totale prijsniveau



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

4.3 Differentiatie naar bestemming

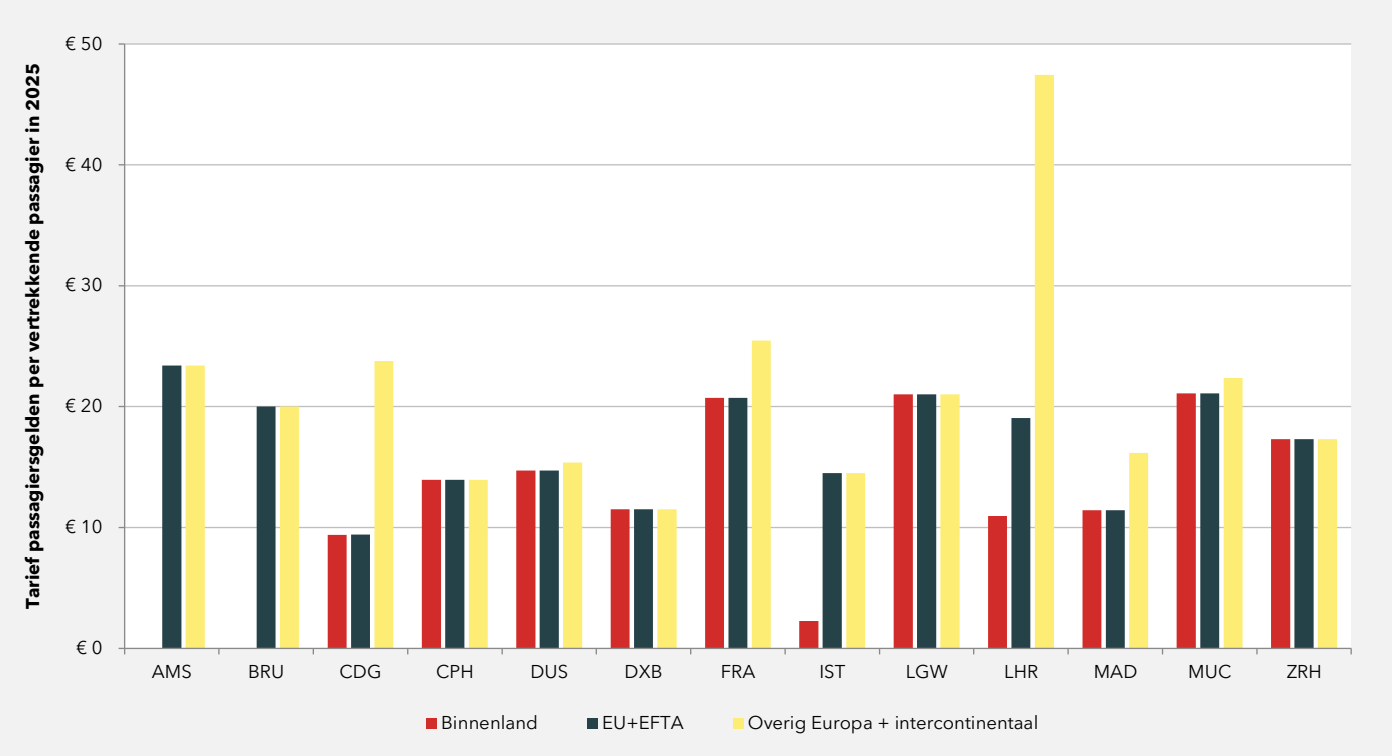
Passagiersgelden

Op 7 van de 13 benchmarkluchthavens worden passagiersgelden gedifferentieerd naar bestemmingsregio. Met name de grote hubconcurrenten van Schiphol – Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Madrid – passen een sterke differentiatie toe (zie Figuur 4.4). Op deze luchthavens liggen de tarieven voor passagiersgelden naar bestemmingen buiten het EU+EFTA-gebied aanzienlijk hoger dan die voor binnenlandse bestemmingen en bestemmingen binnen het EU+EFTA-gebied.[19]

Istanbul en Londen Heathrow kennen aparte tarieven voor binnenlands vervoer. Met name op Istanbul is het tarief zeer laag. Op bepaalde luchthavens gelden ook separate tarieven voor bepaalde gebiedsdelen (zoals de Franse overzeese gebieden voor Parijs Charles de Gaulle en het Brits Kroonbezit voor de Britse luchthavens). Schiphol, Brussel, Kopenhagen, Dubai, Londen Gatwick en Zürich differentiëren in de passagiersgelden niet naar bestemming.

19 De EFTA (European Free Trade Association)-landen zijn: IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland.

Figuur 4.4 Sommige luchthavens hanteren hogere tarieven voor passagiersgelden voor verre bestemmingen



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Noot: Voor Schiphol en Brussel ontbreken de passagiersgelden voor binnenlandse vluchten, omdat dit type vlucht niet voorkomt op deze luchthavens.

Passagiersbelastingen

Passagiersbelastingen worden op de meeste benchmarkluchthavens gedifferentieerd naar afstand of bestemmingsregio, waarbij voor vluchten over een langere afstand of naar een verder gelegen regio hogere tarieven gelden. Dit geldt niet voor de passagiersbelastingen op Schiphol en Dubai: Deze zijn voor elke afstand of regio hetzelfde.[20] Op Istanbul, Madrid en Zürich zijn geen passagiersbelastingen van toepassing.

In de burgerluchtvaartbelasting op Parijs Charles de Gaulle geldt voor het EU+EFTA-gebied en de Franse overzeese gebieden een tarief van € 5,05 per vertrekkende O/D-passagier in 2025, terwijl voor overige landen een tarief van € 9,09 van kracht is. De gebiedsindeling van de solidariteitsbelasting op Parijs Charles de Gaulle is in 2025 gewijzigd. Hiervoor werd dezelfde indeling als die voor de burgerluchtvaartbelasting gebruikt. De nieuwe indeling heeft 3 categorieën die afhangen van de afstand naar en de regio van de bestemming. Tabel 4.3 geeft de tarieven per vertrekkende O/D-passagier in 2025 weer.

Ook de Britse air passenger duty en de Belgische Inschepingstax zijn zowel regio- als afstandsafhankelijk. Tabel 4.4 toont de tarieven van de air passenger duty in 2025.

20 De voorziene introductie van een afstandsafhankelijke vliegbelasting in Nederland per 1 januari 2027 wordt niet meegenomen, omdat deze benchmark zich richt op het prijsniveau in 2025.

Tabel 4.3 De solidariteitsbelasting op Parijs Charles de Gaulle heeft aparte tarieven voor *economy* en *business*

Bestemming	Tarieven per vertrekkende O/D-passagier in 2025	
	Economy	*Business*
Binnen EU+EFTA-gebied of de Franse overzeese gebieden	€ 7,40	€ 30,00
Op 1.000 tot 5.500 kilometer vanaf Parijs Charles de Gaulle	€ 15,00	€ 80,00
Op meer dan 5.500 kilometer vanaf Parijs Charles de Gaulle	€ 40,00	€ 120,00

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Tabel 4.4 De Britse air passenger duty bedraagt voor langeafstandsvluchten £ 94 per *economy* passagier en £ 224 per *business* passagier

Bestemming	Tarieven per vertrekkende O/D-passagier in 2025	
	Economy	*Business*
Binnenlands	£ 7	£ 14
< 2.000 mijl van Londen	£ 13	£ 28
Tussen 2.000 en 5.500 mijl van Londen	£ 90	£ 216
> 5.500 mijl van Londen	£ 94	£ 224

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Noot: Op papier onderscheidt de Britse passagiersbelasting "Lowest Class of Travel", "Standard Rate" en "Higher rate". Laatstgenoemde wordt buiten beschouwing gelaten, omdat het daarbij gaat om relatief grote vliegtuigen (meer dan 20 ton MTOW) met relatief weinig stoelen (minder dan 19 stoelen). Met dergelijke vliegtuigen wordt op Schiphol (en ook elders) vrijwel niet regulier gevlogen.

De tarieven voor de Belgische Inschepingstax bedragen per vertrekkende O/D-passagier in 2025:

- Bestemming < 500 kilometer van Brussel: € 10;
- Bestemming > 500 kilometer van Brussel en binnen EU+EFTA of Verenigde Koninkrijk: € 2;
- Overige bestemmingen: € 4.

De Duitse Flugsteuer is alleen afstandsafhankelijk. De tarieven per vertrekkende O/D-passagier zijn in 2025 als volgt:

- Bestemming < 2.500 kilometer van Frankfurt: € 15,53;
- Bestemming tussen 2.500 en 6.000 kilometer van Frankfurt: € 39,34;
- Bestemming > 6.000 kilometer van Frankfurt: € 70,83.

Bij de Deense passagiersbelasting, die in 2025 is geïntroduceerd, hangt het tarief af van het land van bestemming. Per vertrekkende O/D-passagier gelden de volgende tarieven in 2025:

- Landen binnen Europa: € 4,02;[21]
- Landen op middellange afstand van Denemarken: € 33,50;
- Overige landen: € 40,20.

[21] De Deense wet op de passagiersbelasting (Lov om passagerafgift på flyrejser) geeft per land aan in welke categorie het valt, zie: https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2024/620#B2.

De passagiersbelastingen op Schiphol (€ 29,40 per vertrekkende O/D-passagier) en Dubai (€ 13,35 per vertrekkende O/D- en transferpassagier) worden niet gedifferentieerd naar afstand of bestemmingsregio. Op Istanbul, Madrid en Zürich zijn geen passagiersbelastingen van toepassing.

4.4 Differentiatie naar geluidsproductie en tijdstip

Geluidsproductie

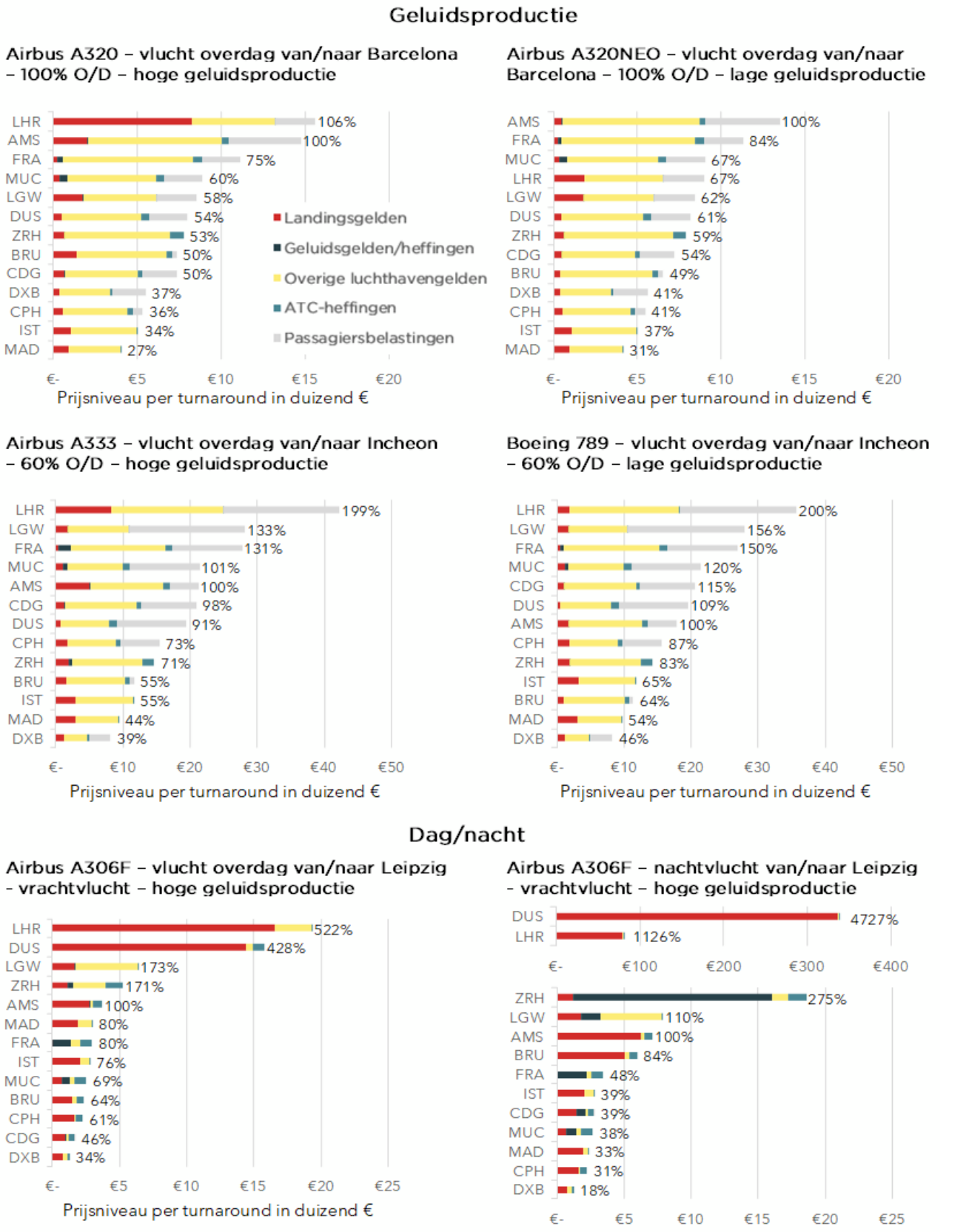
Schiphol differentieert het prijsniveau naar geluidsproductie via de landingsgelden, net als Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Brussel, Düsseldorf, Madrid en München. Er zijn ook 6 benchmarkluchthavens die separate geluidsgelden en/of -heffingen in rekening brengen.

De impact van de geluidsdifferentiatie op het prijsniveau maken we inzichtelijk door het prijsniveau van een *turnaround* met een vliegtuigtype met lage geluidsproductie te vergelijken met dat van een type met hoge geluidsproductie (zie Figuur 4.5). Bij het selecteren van de vliegtuigtypen voor deze vergelijking zorgen we ervoor dat de overige kenmerken van de typen (vrijwel) identiek zijn, bijvoorbeeld het gewicht van het toestel, het transferaandeel en het type bestemming. Zo isoleren we de impact van geluidsproductie op het prijsniveau. We kijken naar een paar *narrow body* toestellen (Airbus A320 en Airbus A320NEO) en een paar *wide body* toestellen (Airbus A333 en Boeing 789).[22]

Schiphol en Londen Heathrow differentiëren het prijsniveau het sterkst naar geluidsproductie in 2025. Op deze luchthavens is het verschil in prijsniveau tussen de types met een lage en hoge geluidsproductie het grootst. Voor het paar *narrow body* toestellen bedraagt het prijsniveauverschil op Schiphol circa 9 procent. Het verschil is groter voor het paar *wide body* toestellen (16 procent). Dit komt omdat voor de *wide body* toestellen de landingsgelden een groter aandeel van het totale prijsniveau uitmaken.

22 De toestellen met een hoge geluidsproductie vallen in de geluidscategorieën S2 of S3 op Schiphol. De toestellen met een lage geluidsproductie vallen in categorie in S7.

Figuur 4.5 Londen Heathrow en Schiphol differentiëren het prijsniveau het sterkst naar geluidsproductie in 2025



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Tijdstip

De 6 benchmarkluchthavens die geluidsgelden en/of -heffingen in rekening brengen hanteren een hoger tarief voor geluidsproductie `s nachts. Dit geldt ook voor de 7 luchthavens, waaronder Schiphol, die het geluidsaspect integreren in de landingsgelden, uitgezonderd München.

In Figuur 4.5 analyseren we de impact van tariefdifferentiaties naar tijdstip door het prijsniveau van een *turnaround* overdag met de Airbus A306F te vergelijken met dat van een identieke *turnaround* in de nacht.[23] We kiezen voor dit vrachttoestel, omdat deze van alle toestellen in het Schipholpakket van 2024 het hoogste aandeel nachtvluchten kent (circa 20 procent).

De tariefdifferentiatie naar tijdstip op Schiphol leidt tot een aanzienlijk hoger prijsniveau in de nacht. Voor de *turnaround* met de Airbus A306F bedraagt het prijsniveauverschil tussen overdag en `s nachts 93 procent. De mate van dag/nachtdifferentiatie verschilt tussen de luchthavens. Op 4 luchthavens is de differentiatie sterker dan op Schiphol en op 8 luchthavens minder sterk. Düsseldorf vormt een uitschieter met een zeer sterke differentiatie. Het nachttarief ligt ruim 20 keer hoger dan het dagtarief. Dit maakt het onwaarschijnlijk dat op deze luchthaven daadwerkelijk nachtvluchten plaatsvinden.

Voor *turnarounds* met passagierstoestellen is het verschil tussen het prijsniveau overdag en `s nachts kleiner dan voor *full freighter turnarounds*. Dit is omdat bij deze *turnarounds* passagiersgelden, securitygelden en passagiersbelastingen in rekening worden gebracht. Deze zijn niet afhankelijk van het tijdstip en dempen daarmee de impact van tariefdifferentiaties naar tijdstip op het totale prijsniveau.

4.5 Ontwikkeling van de individuele componenten over tijd

Tabel 4.5 toont per luchthaven hoe de verandering in het totale prijsniveau tussen 2024 en 2025 is opgebouwd uit de veranderingen in (de componenten van) luchthavengelden, ATC-heffingen en passagiersbelastingen.[24] Uit de tabel komt naar voren dat de tariefcomponenten van een luchthaven zich sterk verschillend kunnen ontwikkelen.

Op Schiphol stijgen in 2025 de totale luchthavengelden (dus zonder ATC-heffingen en passagiersbelastingen) met afstand het sterkst van alle benchmarkluchthavens. De toename bedraagt 43,4 procent. Op de andere luchthavens blijft de stijging beperkt tot 8,7 procent op Frankfurt. Madrid is de enige luchthaven waar de luchthavengelden licht dalen (-0,2 procent). Op Dubai en Zürich blijven ze gelijk.

De componenten van Schiphols luchthavengelden ontwikkelen zich verschillend. De landingsgelden (+88,7 procent) nemen aanzienlijk meer toe dan de passagiersgelden (+33,7 procent) en de securitygelden (+30,5 procent). Als gevolg neemt het aandeel van de landingsgelden in Schiphols luchthavengelden toe.

Ook op Brussel, Frankfurt en Londen Heathrow ontwikkelen de componenten van de luchthavengelden zich verschillend tussen 2024 en 2025. Net als op Schiphol, nemen op Brussel de landingsgelden meer toe dan de andere componenten. Bij Frankfurt gaat het om de securityheffingen. Londen Heathrow laat de grootste variatie zien in hoe de componenten van de luchthavengelden zich ontwikkelen. Zo stijgen de parkeergelden op deze

23 Het gaat om een *turnaround* waarbij zowel de landing als de start binnen de nachtperiode op Schiphol valt (23:00 – 06:00).

24 Tabel H.1 in Bijlage H toont de ontwikkeling per component tussen 2019 en 2025.

luchthaven met 46,1 procent, terwijl de emissiegelden dalen met 43,5 procent. In totaal stijgen de luchthavengelden 5,4 procent.

Op Londen Heathrow worden er in 2025 geen separate securitygelden meer geheven (aangegeven in de tabel als een daling van 100 procent). Dit komt omdat de *Hold Baggage Screening (HBS) charge*, een tarief per tas ter bekostiging van de veiligheidscontrole van handbagage, is afgeschaft. Vanaf 2025 worden alle securitykosten op Londen Heathrow gefinancierd uit de passagiersgelden. Dit was al het geval voor alle securitykosten anders dan die voor de controle van handbagage.

De ontwikkeling van de ATC-heffingen tussen 2024 en 2025 varieert sterk tussen de luchthavens. Op de Duitse luchthavens stijgen deze heffingen het meest (+40,4 procent). Ook op Schiphol (+30,1 procent), Kopenhagen (+27,6 procent) en Zürich (+24,1 procent) nemen de ATC-heffingen met dubbele cijfers toe. Daarentegen dalen deze heffingen op de Londense luchthavens (-4,7 procent) en Brussel (-3,5 procent).

Op de meeste luchthavens met passagiersbelastingen nemen deze beperkt toe of blijven constant. Uitzonderingen zijn Parijs Charles de Gaulle (+88,5 procent) en Dubai (+10,4 procent). De stijging op Parijs Charles de Gaulle komt door een substantiële toename van de tarieven voor de solidariteitsbelasting.

Tabel 4.5 Op Schiphol stijgt het totale prijsniveau ten opzichte van 2024 het sterkst van alle luchthavens

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Verandering 2024-25													
Landingsgelden	88,7%	15,2%	3,9%	5,2%	4,6%	0,0%	5,7%	1,7%	3,6%	6,1%	2,7%	6,1%	0,0%
Parkeergelden		3,2%	1,5%	5,2%	0,0%	0,0%	2,7%	0,8%	-3,3%	46,1%	-0,2%		0,0%
Passagiersgelden	33,7%	0,3%	5,7%	4,2%	-2,3%	0,0%	6,9%	0,0%	0,8%	8,0%	-2,8%	4,8%	0,0%
Overige gelden	-13,3%	2,4%		0,0%							0,0%	7,1%	0,0%
Emissiegelden	0,0%	3,1%		5,2%	0,0%		5,7%		-0,5%	-43,5%		6,2%	0,0%
Securitygelden en -heffingen	30,5%	3,2%	1,7%	8,2%	6,0%	0,0%	16,7%	7,5%		-100,0%	4,2%	2,5%	0,0%
Geluidsgelden en -heffingen	Nieuw		0,0%				6,4%		3,1%			6,2%	0,0%
Luchthavengelden	**43,4%**	**3,4%**	**3,9%**	**5,4%**	**1,7%**	**0,0%**	**8,7%**	**1,2%**	**1,1%**	**5,4%**	**-0,2%**	**4,6%**	**0,0%**
ATC-heffingen	**30,1%**	**-3,5%**	**3,4%**	**27,6%**	**40,4%**	**0,0%**	**40,4%**	**1,7%**	**-4,7%**	**-4,7%**	**0,0%**	**40,4%**	**24,1%**
Passagiersbelastingen	**1,2%**	**0,0%**	**88,5%**	**Nieuw**	**0,0%**	**10,4%**	**0,0%**		**2,6%**	**2,6%**		**0,0%**	
Totaal	**30,6%**	**2,8%**	**18,5%**	**29,6%**	**3,2%**	**4,0%**	**7,9%**	**1,2%**	**1,6%**	**4,8%**	**-0,2%**	**5,1%**	**2,4%**

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Het prijsniveau voor alle luchthavens en jaren is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in de (hypothetische) situatie dat het verkeerspakket van Schiphol in 2024 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd.

5 Conclusie

In 2025 heeft Schiphol, na London Heathrow, het hoogste totale prijsniveau van alle benchmarkluchthavens. In vergelijking met 2024 stijgt het nominale prijsniveau op Schiphol met 30,6 procent. Dit komt met name door hogere landings-, passagiers- en securitygelden.

Aanpak

Dit onderzoek biedt inzicht in Schipholsprijsniveau van luchthavengelden en overheidsheffingen ten opzichte van 12 concurrerende luchthavens. De prijsniveaus van de luchthavens zijn vergeleken door hun opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen te berekenen. Hoe hoger de opbrengsten, hoe hoger het prijsniveau. De opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen worden voor elk jaar en voor elke luchthaven gebaseerd op dezelfde set verkeer, namelijk het verkeerspakket van Schiphol in 2024.

Het gebruik van hetzelfde verkeerspakket voor elke luchthaven en jaar leidt ertoe dat de becijferde opbrengsten afwijken van de daadwerkelijke opbrengsten op de luchthavens, maar maakt het wel mogelijk prijsverschillen tussen luchthavens en over de tijd te analyseren zonder invloed van veranderingen in het verkeerspakket.

Analyse individuele *turnarounds*

Schiphol heeft in 2025 voor alle drie onderzochte *turnarounds* met passagierstoestellen een hoger prijsniveau dan het (ongewogen) gemiddelde over alle benchmarkluchthavens. Voor de *turnaround* met het middelgrote passagierstoestel is het verschil met het gemiddelde het grootst (+75 procent), gevolgd door het kleine toestel (+26 procent) en het grote toestel (+13 procent). Voor de *turnarounds* met het kleine en middelgrote passagierstoestel is Londen Heathrow de enige luchthaven met een hoger prijsniveau dan Schiphol. Er zijn 3 luchthavens met een hoger prijsniveau voor de *turnaround* met het grote toestel: Londen Heathrow, Londen Gatwick en Frankfurt.

Voor de *turnaround* met het vrachttoestel ligt Schipholsprijsniveau circa 32 procent onder het gemiddelde in 2025 Kanttekening hierbij is dat het hoge prijsniveau voor deze *turnaround* op Londen Heathrow en Düsseldorf het gemiddelde omhoog trekt, terwijl *vracht turnarounds* (vrijwel) niet voorkomen op deze luchthavens. Zonder deze 2 luchthavens ligt het prijsniveau op Schiphol circa 9 procent onder het gemiddelde.

Totale prijsniveau

In 2025 heeft Schiphol na Londen Heathrow het hoogste totale prijsniveau van alle benchmarkluchthavens. Het verschil tussen Schiphol en de andere luchthavens loopt uiteen. Op Frankfurt en Londen Gatwick ligt het prijsniveau respectievelijk 8 en 18 procent lager, terwijl dit op Dubai en Madrid 62 procent lager is. Het prijsniveauverschil tussen Londen Heathrow en de andere benchmarkluchthavens is, net als in de voorgaande jaren, substantieel. In vergelijking met 2024 daalt het aantal luchthavens met een lager prijsniveau dan Schiphol van 3 naar 1.

Schipholsprijsniveau bestaat voor 73 procent uit luchthavengelden in 2025. Dit aandeel is vanwege de passagiersbelasting op Schiphol iets lager dan het ongewogen gemiddelde over alle benchmarkluchthavens (76 procent). Ook op de andere benchmarkluchthavens met een passagiersbelasting is het aandeel van de luchthavengelden in het totale prijsniveau beneden gemiddeld. De passagiersgelden maken op alle luchthavens, behalve Londen Heathrow, het grootste aandeel van de luchthavengelden uit in 2025.

Het nominale, totale prijsniveau op Schiphol neemt in 2025 met 30,6 procent toe ten opzichte van 2024. Dit is de sterkste stijging van alle benchmarkluchthavens. Ongeveer 90 procent van deze stijging is toe te schrijven aan hogere landings-, passagiers- en securitygelden. De overige circa 10 procent wordt verklaard door een toename van de ATC-heffingen, de Nederlandse vliegbelasting en de introductie van een geluidsheffing ("GIS gevelisolatie"). Deze heffing is feitelijk al sinds november 2024 van kracht, maar is in de vorige editie van de benchmark niet meegenomen omdat dit na de peildatum van juni was.

Kopenhagen (+29,6 procent) laat na Schiphol de grootste stijging van het nominale prijsniveau zien in vergelijking met 2024. Deze stijging komt met name door de introductie van een passagiersbelasting in Denemarken. Op de andere luchthavens varieert de stijging van het prijsniveau tussen 1,2 procent op Istanbul en 18,5 procent op Parijs Charles de Gaulle. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau licht daalt (-0,2 procent).

Gemeten over een langere periode zijn de verschillen in de ontwikkeling van het nominale, totale prijsniveau tussen de luchthavens groter. Tussen 2019 en 2025 laat Schiphols prijsniveau de grootste stijging van alle benchmarkluchthavens zien (+193 procent). Ongeveer 60 procent van deze stijging is toe te schrijven aan een verhoging van de passagiers-, landings- en securitygelden op Schiphol. De introductie en verhoging van de Nederlandse vliegbelasting verklaart circa 35 procent. De rest van de stijging (5 procent) hangt samen met de introductie van emissiegelden en van een geluidsheffing en een toename van de ATC-heffingen.

Kopenhagen (+73 procent), Düsseldorf (+61 procent), Londen Heathrow (+55 procent) en Frankfurt (+46 procent) noteren ook relatief hoge stijgingen in het nominale prijsniveau tussen 2019 en 2025. Madrid is de enige luchthaven waar het prijsniveau licht is afgenomen in vergelijking met 2019 (-0,3 procent).

Tariefdifferentiaties

Op de meeste benchmarkluchthavens worden de passagiersgelden, securitygelden en -heffingen en de passagiersbelastingen gedifferentieerd naar passagierssegment (O/D en transfer). Daarnaast maken de meeste passagiersbelastingen en sommige passagiersgelden onderscheid naar de vliegafstand of bestemmingsregio. Bij de landings- en geluidsgelden zijn de tarieven doorgaans afhankelijk van de geluidsproductie van het toestel en het tijdstip van de dag.

Schiphol differentieert relatief sterk tussen O/D- en transferpassagiers in de passagiersgelden in 2025. De luchthaven past een sterkere differentiatie toe dan zijn grote hubconcurrenten: Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt en Madrid. De differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in het securitysegment op Schiphol komt overeen met de differentiaties die op de meeste andere luchthavens worden toegepast. De passagiersbelasting die op Schiphol van kracht is, wordt uitsluitend geheven over O/D-passagiers. Dit is ook het geval op de andere benchmarkluchthavens waar een passagiersbelasting geheven wordt (met uitzondering van Dubai).

Op Schiphol bedraagt het gemiddelde totale prijsniveau voor transferpassagiers (inclusief passagiersbelastingen) 45 procent van het totale prijsniveau voor O/D-passagiers in 2025. Hiermee behoort Schiphol tot de luchthavens met de sterkste differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers, samen met Parijs Charles de Gaulle, Düsseldorf, München en Dubai.

Schiphol differentieert het prijsniveau naar geluidsproductie via de landingsgelden, net als Parijs Charles de Gaulle, Londen Heathrow, Brussel, Düsseldorf, Madrid en München. Er zijn ook 6 benchmarkluchthavens die separate

geluidsgelden en/of heffingen in rekening brengen. Op Schiphol en Londen Heathrow is het verschil in prijsniveau tussen vliegtuigen met hoge en lage geluidsproductie het grootst in 2025.

Bijlage A Uitgangspunten/aannames

Hieronder volgen de aannames die ten grondslag liggen aan de berekening van de opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen algemeen geldende aannames en luchthavenspecifieke aannames.

Algemeen:

- Vliegtuigtypen die voor meer dan de helft naar intercontinentale bestemmingen vliegen parkeren 6 uur aan de gate. Vliegtuigtypen die voor meer dan de helft intra-Europees vliegen parkeren 2 uur op de apron.[25] Deze parkeertijden dienen als input voor zowel de parking charges als de boarding bridge charges en electricity charges;[26]
- De werkelijke verkeersgegevens van Schiphol vormen de input voor de berekening van de peak/off-peak/nachtverdeling voor de betrokken luchthavens;
- Het benchmarkmodel onderscheidt 6 geografische gebieden, te weten: binnenland, EU (Schengen), EU (niet-Schengen), Europa (niet-EU en Schengen), Europa (niet-EU en niet-Schengen) en intercontinentaal;
- De geluidsproductie wordt op de benchmarkluchthavens gemeten als de cumulatieve afwijking van de standaard geluidsniveaus op 3 meetpunten, zoals vastgesteld door ICAO (fly-over, sideline en approach). De werkelijke geluidsniveaus zijn afkomstig van Schiphol en zijn beschikbaar op vluchtniveau;
- Voor zover aanwezig zijn de boarding bridge charge en de electricity charge in het model onderdeel van de parkeergelden;
- De omrekening van Britse ponden, Zwitserse franken, VAE dirhams, Amerikaanse dollars, Turkse lira en Deense kronen naar euro geschiedt ten behoeve van de vergelijkbaarheid over de tijd voor alle jaren op basis van de gemiddelde koers in april 2025;[27]
- Afzonderlijke gelden voor check-in en bagageafhandeling per passagier zijn voor vergelijkingsdoeleinden opgenomen in de passagiersgelden;
- Voor zover aanwezig is de PRM-charge (vergoeding voor personen met beperkte mobiliteit) in de analyse als onderdeel van de passagiersgelden beschouwd;
- Voor de omrekening van de maandelijkse huurprijzen voor check-in-desks naar prijzen per O/D-passagier is voor elke luchthaven uitgegaan van het aantal check-in-desks (333) en selfservice check-in faciliteiten (100) op Schiphol.[28] Hierbij is aangenomen dat deze faciliteiten volledig gebruikt worden in de piekmaand juli. Voor de andere maanden is uitgegaan van een gebruik naar rato van het aantal passagiers in de betreffende maand op Schiphol;[29]

---

25 Deze parkeerduren zijn afkomstig van informatie van Schiphol en zijn gemiddelden. Individuele vluchten kunnen een kortere of langere parkeertijd hebben. Gezien de beperkte omvang van de parkeergelden in het totale prijsniveau leiden andere aannames niet tot een heel ander beeld.

26 In werkelijkheid kan het zo zijn dat een vliegtuig een deel van de parkeertijd niet aan de gate doorbrengt. Voor dat deel worden dan in de praktijk geen boarding bridge charge en electricity charge in rekening gebracht. In de berekening van de opbrengsten is daar geen rekening mee gehouden. De impact op het totale prijsniveau is vermoedelijk gering.

27 Naast veranderingen in tarieven zorgen fluctuaties in wisselkoersen ook voor verschillen in de prijsniveaus tussen jaren. Zo was de gemiddelde koers van de Zwitserse frank in 2024 € 1,02 en in 2025 € 1,07. Onafhankelijk van de ontwikkeling van de verkeersmix, leidt deze wisselkoersontwikkeling in deze editie van de benchmark tot lagere opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen (in euro) voor Zürich voor 2024 dan in de vorige editie van de benchmarkstudie.

28 Deze gegevens zijn aangeleverd door Schiphol.

29 Het aandeel hiervan in het totale prijsniveau is zeer gering. Aannames hieromtrent hebben derhalve een verwaarloosbaar effect op de resultaten.

- Voor de vaststelling van het tarief van de passagiersbelastingen is net zoals voor passenger based havengelden (met name passagiersgelden en securitygelden) uitgegaan van de eerste bestemming;[30]
- Istanbul, Madrid en Zürich maken in hun tarieven onderscheid tussen de self-bag drop en de check-in-desk. Wij laten de self-bag drop buiten beschouwing omdat niet bekend is hoeveel passagiers hiervan gebruikmaken;
- Incentive programs voor luchtvaartmaatschappijen worden niet meegenomen;[31]
- Op sommige luchthavens zijn kinderen tot 2 jaar uitgezonderd van (een deel van de) luchthavengelden en overheidsheffingen. Wij houden daar in de modelexercities geen rekening mee, omdat de Schipholstatistieken geen informatie bevatten over de leeftijd van de reizigers;
- Om een directe vergelijking van luchthavengelden en overheidsheffingen tussen de luchthavens mogelijk te maken rekenen we heffingen voor security en geluid (zoals de "securityheffing voor de luchtvaart" op Parijs Charles de Gaulle) toe aan de luchthavengelden. Voor deze heffingen bestaan namelijk equivalente luchthavengelden op de benchmarkluchthavens.

Schiphol:
- De hoogte van de landingsgelden bepalen we op basis van de geluidcategorie waartoe het gebruikte vliegtuigtype behoort;
- Schiphol brengt een lagere passenger service charge in rekening voor vluchten die vertrekken vanaf Schiphol-Oost. In de modelberekeningen is hier geen rekening mee gehouden, omdat de Schipholstatistieken geen inzicht bieden in het gebruik van Schiphol-Oost.

Parijs Charles de Gaulle:
- Voor de verhouding business class/economy class zijn de volgende cijfers gehanteerd: 6 procent/94 procent. Deze aanname dient als input voor de berekening van de solidariteitsbelasting. Deze belasting heeft verschillende tarieven voor business class en economy class reizigers;
- Transferpassagiers nemen gemiddeld 1 koffer mee. Deze aanname wordt gebruikt voor de berekening van de 'baggage charge' op Parijs Charles de Gaulle;
- Parijs Charles de Gaulle brengt de kosten voor de-icing op twee manieren in rekening. Luchtvaartmaatschappijen moeten per landing tussen 15 oktober en 15 mei een vast bedrag betalen. Daarnaast moet een bedrag per de-icing betaald worden. Omdat niet bekend is welke vluchten gebruik hebben gemaakt van de-icing wordt alleen het bedrag per landing meegenomen in de berekening.

Kopenhagen:
- Kopenhagen biedt luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid om een parkeerplek te huren. Wij nemen aan dat maatschappijen niet gebruikmaken van deze mogelijkheid.

Frankfurt:
- De central ground handling infrastructure charge is onderdeel van de passagiersgelden.

---

30 Voor de vaststelling van het passagiersbelastingtarief geldt in de praktijk de finale bestemming, welke afwijkt van de eerste bestemming als sprake is van een doortransfer. De voor dit onderzoek gebruikte Schipholstatistieken bevatten geen informatie over de finale bestemming. De omvang van de onderschatting van de totale opbrengsten uit passagiersbelastingen is voor de Britse luchthavens het grootst, omdat het absolute verschil tussen het short-haultarief (<2.000 mijl) en het long-haultarief het grootst is.

31 Voor luchthavens met een incentive program geldt dat het daadwerkelijke prijsniveau lager is dan het prijsniveau dat in deze benchmark gerapporteerd wordt. Het incentive program van Zürich betreft bijvoorbeeld een korting aan luchtvaartmaatschappijen op de passenger service charge. De hoogte van deze korting is afhankelijk van het aantal passagiers dat een luchtvaartmaatschappij vanaf Zürich vervoert. De korting bedraagt maximaal 10 procent. Het incentive program van Zürich verlaagt dus voornamelijk het prijsniveau voor de home carrier op Zürich.

Londen Heathrow en Londen Gatwick:

- In de air passenger duty wordt onderscheid gemaakt tussen lowest class of travel / economy class en standard rate / business class. Voor de berekening van de air passenger duty geldt dezelfde business class/economy class verhouding als genoemd bij Parijs Charles de Gaulle;
- Met ingang van 1 maart 2016 hoeft er voor kinderen onder de 16 jaar die reizen in lowest class of travel geen air passenger duty betaald te worden. Wij houden daar in de modelexercities geen rekening mee, omdat de Schipholstatistieken geen informatie bevatten over de leeftijd van de reizigers;
- De remote stand rebate in de passagiersgelden geldt als een vliegtuig niet aan de gate staat (disconnected).

Madrid:

- De aerodrome service charge maakt deel uit van de landingsgelden.

Zürich:

- Het aandeel transfervracht is 10 procent. Deze aanname dient als input voor de berekening van de vrachtbelasting op Zürich. Deze belasting heeft verschillende tarieven voor import- en transfervracht;
- Zürich brengt de kosten voor de-icing (net als Parijs Charles de Gaulle) op twee manieren in rekening: via een vast bedrag per landing en een bedrag per daadwerkelijke de-icing. Omdat niet bekend is welke vluchten gebruik hebben gemaakt van de-icing wordt alleen het bedrag per landing meegenomen in de berekening.

Dubai:

- De security charge per vliegtuigbeweging wordt niet standaard in rekening gebracht en is daarom niet in de berekening meegenomen;
- De security charge per departing integrator flight is eveneens buiten beschouwing gelaten. Integrators zijn pakketvervoerders als DHL en FedEx die in vergelijking met het overige verkeer een bescheiden rol spelen in het 'Schipholpakket';
- De advanced passenger information (API) fee en passenger facility charge worden beschouwd als een passagiersbelasting. Deze heffingen komen ten goede van respectievelijk de douanedienst van de Verenigde Arabische Emiraten en het emiraat van Dubai.

Istanbul:

- Het tarief voor de landingsgelden (per ton MTOW) is afhankelijk van het aantal landingen dat een luchtvaartmaatschappij per jaar uitvoert op Istanbul. De luchthaven hanteert drie verschillende categorieën: i) minder dan 2.000 landingen (13,12 euro); ii) 2.000 - 4.000 landingen (12,57 euro); iii) meer dan 4.000 landingen (11,80 euro). Op basis van het verkeer op Schiphol in 2024 is het gemiddelde tarief voor de landingsgelden in 2025 12,11 euro;
- In de check-in charge zijn de kosten voor de check-in transit counter buiten beschouwing gelaten;
- De follow-me charge en lighting charge zijn onderdeel van de landingsgelden;
- De approach charge is aangemerkt als ATC-heffing.

Bijlage B Vliegtuig- en beladingsspecificaties

Tabel B.1 Vliegtuig- en beladingsspecificaties op basis van het Schipholpakket van 2024

Type	MTOW	Vliegbewegingen	Passagiers (x1.000)	Aandeel transfer	Vracht en post (ton)	Afhandeling (aandeel connected)
Airbus A300-600F	159	1.028	-	-	18.431	0%
Airbus A319	66	20.412	2.553	3%	585	45%
Airbus A320	75	40.520	5.946	4%	2.960	76%
Airbus A321	88	5.336	884	23%	1.860	99%
Airbus A330-200	229	4.130	941	58%	25.894	80%
Airbus A330-300	235	11.758	2.872	58%	75.601	92%
Airbus A350-900	276	4.718	1.242	18%	44.281	98%
Airbus A220-300	66	7.235	834	31%	404	72%
Airbus A320 NEO	76	24.500	3.726	2%	1.650	47%
Airbus A321 NEO	91	11.843	2.073	9%	2.722	96%
Airbus A330-900	245	3.356	836	65%	17.712	96%
Boeing 737-700W	63	13.637	1.599	54%	331	98%
Boeing 737-800W	73	93.147	14.531	36%	2.602	94%
Boeing 737-900W	78	9.504	1.532	54%	657	98%
Boeing 737MAX-8	82	6.199	988	2%	542	73%
Boeing 737MAX-9	89	2.655	492	0%	93	92%
Boeing 747-400F	402	4.185	-	-	282.860	0%
Boeing 747-8F	448	1.655	-	-	96.207	0%
Boeing 767-300W	183	1.112	246	5%	2.840	70%
Boeing 767-300F	187	1.006	-	-	29.430	0%
Boeing 777-200	295	1.158	242	8%	9.002	91%
Boeing 777-200ER	297	7.864	2.170	65%	69.654	92%
Boeing 777-200F	347	6.148	-	-	396.034	0%
Boeing 777-300ER	351	12.554	4.154	44%	167.390	95%
Boeing 787-10	255	7.227	2.102	62%	78.472	92%
Boeing 787-8	227	6.876	1.532	10%	39.438	84%
Boeing 787-9	253	7.685	1.938	52%	75.955	87%
Bombardier 900	38	2.768	198	7%	23	32%
Embraer 170	35	3.267	212	55%	12	23%
Embraer 175 Long WL	37	37.488	2.621	68%	69	2%
Embraer 175 Short WL	39	1.046	70	4%	70	18%
Embraer 190	46	74.296	5.926	61%	292	9%
Embraer 195	51	2.098	188	6%	87	87%
Embraer 195-E2	57	28.967	3.262	60%	249	7%

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken

Bijlage C Prijsniveaus historische jaren

Tabel C.1 Prijsniveaus in 2019 (mln. €)

	Berekend prijsniveau in miljoenen € in 2019												
	AMS	**BRU**	**CDG**	**CPH**	**DUS**	**DXB**	**FRA**	**IST**	**LGW**	**LHR**	**MAD**	**MUC**	**ZRH**
Landingsgelden	180	115	149	132	190	101	52	210	293	681	270	124	183
Parkeergelden		32	88	15	44	49	33	167	102	79	90	46	127
Passagiersgelden	369	641	538	401	465	380	844	480	575	1226	541	650	698
Emissiegelden				7	11		22		29	69		11	19
Securitygelden en -heffingen	321	239	354	212	170	25	287	99			119	233	380
Geluidsgelden en -heffingen			20				113		25			150	66
Overige gelden		8		0							0	1	43
Totaal luchthavengelden	**870**	**1035**	**1149**	**767**	**879**	**555**	**1350**	**956**	**1023**	**2055**	**1020**	**1215**	**1515**
ATC-heffingen	**56**	**62**	**63**	**47**	**46**	**35**	**46**	**13**	**6**	**6**	**7**	**45**	**124**
Passagiersbelastingen	**-**	**-**	**191**	**-**	**305**	**345**	**305**	**-**	**736**	**736**	**-**	**305**	**-**
Totaal prijsniveau	**926**	**1097**	**1404**	**814**	**1231**	**935**	**1702**	**969**	**1764**	**2796**	**1027**	**1565**	**1639**
% Afwijking luchthavengelden t.o.v. AMS	*0%*	*19%*	*32%*	*-12%*	*1%*	*-36%*	*55%*	*10%*	*18%*	*136%*	*17%*	*40%*	*74%*
% Afwijking totale prijsniveau t.o.v. AMS	*0%*	*18%*	*52%*	*-12%*	*33%*	*1%*	*84%*	*5%*	*91%*	*202%*	*11%*	*69%*	*77%*
% Aandeel in totaal prijsniveau													
% Luchthavengelden	*94%*	*94%*	*82%*	*94%*	*71%*	*59%*	*79%*	*99%*	*58%*	*73%*	*99%*	*78%*	*92%*
% ATC-heffingen	*6%*	*6%*	*5%*	*6%*	*4%*	*4%*	*3%*	*1%*	*0%*	*0%*	*1%*	*3%*	*8%*
% Passagiersbelastingen			*14%*		*25%*	*37%*	*18%*		*42%*	*26%*		*20%*	
% Aandeel in luchthavengelden													
% Landingsgelden	*21%*	*11%*	*13%*	*17%*	*22%*	*18%*	*4%*	*22%*	*29%*	*33%*	*26%*	*10%*	*12%*
% Parkeergelden		*3%*	*8%*	*2%*	*5%*	*9%*	*2%*	*17%*	*10%*	*4%*	*9%*	*4%*	*8%*
% Passagiersgelden	*42%*	*62%*	*47%*	*52%*	*53%*	*68%*	*63%*	*50%*	*56%*	*60%*	*53%*	*53%*	*46%*
% Emissiegelden				*1%*	*1%*		*2%*		*3%*	*3%*		*1%*	*1%*
% Securitygelden en -heffingen	*37%*	*23%*	*31%*	*28%*	*19%*	*5%*	*21%*	*10%*			*12%*	*19%*	*25%*
% Geluidsgelden en -heffingen			*2%*				*8%*		*2%*			*12%*	*4%*

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Berekend prijsniveau per afzonderlijke categorie op basis van het 'Schipholpakket' uit 2024.

Tabel C.2 Prijsniveaus in 2023 (mln. €)

	Berekend prijsniveau in miljoenen € in 2023												
	AMS	**BRU**	**CDG**	**CPH**	**DUS**	**DXB**	**FRA**	**IST**	**LGW**	**LHR**	**MAD**	**MUC**	**ZRH**
Landingsgelden	229	174	157	135	322	116	56	317	323	1907	266	96	183
Parkeergelden		43	89	15	42	57	36	232	135	92	87		123
Passagiersgelden	535	744	552	430	548	380	991	489	734	1414	517	652	705
Emissiegelden	29	30		7	11		24		86	177		34	19
Securitygelden en -heffingen	410	277	326	197	313	25	319	81		8	113	280	380
Geluidsgelden en -heffingen			24				116		34			113	92
Overige gelden	1	10		0							0	2	43
Totaal luchthavengelden	**1204**	**1278**	**1148**	**784**	**1236**	**578**	**1542**	**1119**	**1312**	**3600**	**982**	**1177**	**1545**
ATC-heffingen	**81**	**73**	**75**	**61**	**93**	**35**	**93**	**19**	**7**	**7**	**9**	**93**	**174**
Passagiersbelastingen	**551**	**82**	**257**	**-**	**461**	**345**	**461**	**-**	**792**	**792**	**-**	**461**	**-**
Totaal prijsniveau	**1836**	**1433**	**1480**	**845**	**1789**	**958**	**2096**	**1138**	**2111**	**4399**	**992**	**1731**	**1719**
% Afwijking luchthavengelden t.o.v. AMS	*0%*	*6%*	*-5%*	*-35%*	*3%*	*-52%*	*28%*	*-7%*	*9%*	*199%*	*-18%*	*-2%*	*28%*
% Afwijking totale prijsniveau t.o.v. AMS	*0%*	*-22%*	*-19%*	*-54%*	*-3%*	*-48%*	*14%*	*-38%*	*15%*	*140%*	*-46%*	*-6%*	*-6%*
% Aandeel in totaal prijsniveau													
% Luchthavengelden	*66%*	*89%*	*78%*	*93%*	*69%*	*60%*	*74%*	*98%*	*62%*	*82%*	*99%*	*68%*	*90%*
% ATC-heffingen	*4%*	*5%*	*5%*	*7%*	*5%*	*4%*	*4%*	*2%*	*0%*	*0%*	*1%*	*5%*	*10%*
% Passagiersbelastingen	*30%*	*6%*	*17%*		*26%*	*36%*	*22%*		*38%*	*18%*		*27%*	
% Aandeel in luchthavengelden													
% Landingsgelden	*19%*	*14%*	*14%*	*17%*	*26%*	*20%*	*4%*	*28%*	*25%*	*53%*	*27%*	*8%*	*12%*
% Parkeergelden		*3%*	*8%*	*2%*	*3%*	*10%*	*2%*	*21%*	*10%*	*3%*	*9%*		*8%*
% Passagiersgelden	*44%*	*58%*	*48%*	*55%*	*44%*	*66%*	*64%*	*44%*	*56%*	*39%*	*53%*	*55%*	*46%*
% Emissiegelden	*2%*	*2%*		*1%*	*1%*		*2%*		*7%*	*5%*		*3%*	*1%*
% Securitygelden en -heffingen	*34%*	*22%*	*28%*	*25%*	*25%*	*4%*	*21%*	*7%*		*0%*	*12%*	*24%*	*25%*
% Geluidsgelden en -heffingen			*2%*				*7%*		*3%*			*10%*	*6%*

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Berekend prijsniveau per afzonderlijke categorie op basis van het 'Schipholpakket' uit 2024.

Tabel C.3 Prijsniveaus in 2024 (mln. €)

	Berekend prijsniveau in miljoenen € in 2024												
	AMS	**BRU**	**CDG**	**CPH**	**DUS**	**DXB**	**FRA**	**IST**	**LGW**	**LHR**	**MAD**	**MUC**	**ZRH**
Landingsgelden	267	200	159	174	323	116	62	317	342	1873	284	101	183
Parkeergelden		44	90	19	42	57	39	232	142	93	91		123
Passagiersgelden	622	737	587	560	565	380	1082	487	788	1208	522	708	743
Emissiegelden	29	30		9	11		26		88	148		36	19
Securitygelden en -heffingen	472	281	308	259	316	25	324	81		9	120	287	380
Geluidsgelden en -heffingen			27				112		37			120	92
Overige gelden	1	10		0							0	2	43
Totaal luchthavengelden	**1390**	**1301**	**1171**	**1021**	**1256**	**578**	**1645**	**1117**	**1396**	**3331**	**1017**	**1254**	**1582**
ATC-heffingen	**82**	**94**	**73**	**65**	**98**	**35**	**98**	**19**	**8**	**8**	**9**	**98**	**175**
Passagiersbelastingen	**606**	**82**	**260**	**-**	**562**	**385**	**562**	**-**	**798**	**798**	**-**	**562**	**-**
Totaal prijsniveau	**2078**	**1476**	**1503**	**1087**	**1917**	**998**	**2305**	**1136**	**2202**	**4138**	**1026**	**1915**	**1757**
% Afwijking luchthavengelden t.o.v. AMS	*0%*	*-6%*	*-16%*	*-27%*	*-10%*	*-58%*	*18%*	*-20%*	*0%*	*140%*	*-27%*	*-10%*	*14%*
% Afwijking totale prijsniveau t.o.v. AMS	*0%*	*-29%*	*-28%*	*-48%*	*-8%*	*-52%*	*11%*	*-45%*	*6%*	*99%*	*-51%*	*-8%*	*-15%*
% Aandeel in totaal prijsniveau													
% Luchthavengelden	*67%*	*88%*	*78%*	*94%*	*66%*	*58%*	*71%*	*98%*	*63%*	*81%*	*99%*	*65%*	*90%*
% ATC-heffingen	*4%*	*6%*	*5%*	*6%*	*5%*	*3%*	*4%*	*2%*	*0%*	*0%*	*1%*	*5%*	*10%*
% Passagiersbelastingen	*29%*	*6%*	*17%*		*29%*	*39%*	*24%*		*36%*	*19%*		*29%*	
% Aandeel in luchthavengelden													
% Landingsgelden	*19%*	*15%*	*14%*	*17%*	*26%*	*20%*	*4%*	*28%*	*24%*	*56%*	*28%*	*8%*	*12%*
% Parkeergelden		*3%*	*8%*	*2%*	*3%*	*10%*	*2%*	*21%*	*10%*	*3%*	*9%*		*8%*
% Passagiersgelden	*45%*	*57%*	*50%*	*55%*	*45%*	*66%*	*66%*	*44%*	*56%*	*36%*	*51%*	*56%*	*47%*
% Emissiegelden	*2%*	*2%*		*1%*	*1%*		*2%*		*6%*	*4%*		*3%*	*1%*
% Securitygelden en -heffingen	*34%*	*22%*	*26%*	*25%*	*25%*	*4%*	*20%*	*7%*		*0%*	*12%*	*23%*	*24%*
% Geluidsgelden en -heffingen			*2%*				*7%*		*3%*			*10%*	*6%*

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Berekend prijsniveau per afzonderlijke categorie op basis van het 'Schipholpakket' uit 2024.

Bijlage D Tariefgrondslagen in 2025

	Landingsgelden	Parkeergelden	Passagiersgelden
Schiphol	• Per start en landing • MTOW • *(dis)Connected* • Vracht/passagiers • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Eerste 6 uur en 15 minuten gratis • Dag/nacht	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Schiphol Centrum/Schiphol Oost
Brussel	• Per start en landing • Vaste *unit rate* • MTOW • Vracht/passagiers • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Pax- / vrachtvliegtuig • Eerste 8 uur (vrachtvliegtuig) of eerste 2/4 uur (paxvliegtuig) gratis • Dag/nacht • *Electricity charge*: variabele heffing per kwartier	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers (ook in *CUP-fee*[32])
Parijs Charles de Gaulle	• Per landing • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Dag/nacht • *(dis)Connected* • *Electricity charge*: heffing per vliegtuigbeweging • *Electricity charge*: onderscheid tussen bestemmingen • *Electricity charge*: onderscheid tussen (dis)connected • *De-icing fee*: onderscheid naar vliegtuiggrootte	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers (ook in *baggage charge*) • Onderscheid tussen bestemmingen (ook in *check-in charge)* • Onderscheid transfertarief voor *baggage charge* tussen terminals
Kopenhagen	• Per start • MTOW • Terminal	• MTOW • *(dis)Connected* • Eerste 3 uur (connected) of eerste 6 uur (disconnected) gratis • Dag/nacht (alleen connected)	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen terminals
Düsseldorf	• Per start en landing • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW • Eerste 3 uur gratis • *Position charges:* variabele heffing per vliegtuigbeweging[33]	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers (ook in *CUTE-charge)* • Onderscheid tussen bestemmingen
Frankfurt	• Per start en landing • MTOW • Additionele variabele heffing per passagier en per 100 kg vracht	• *(dis)Connected* • Vliegtuiggrootte • Dag/nacht ('s nachts gratis)	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen vliegtuiggrootte en (dis)connected (*ground handling charges*)
Londen Gatwick	• Per start en landing • Seizoen • *Peak/off-peak* • Dag/nacht	• MTOW • Dag/nacht • *Peak/off-peak*	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers in de *check-in charge* en *baggage charge* • *Remote stand rebate*
Londen Heathrow	• Per start en landing • Dag/nacht • Geluidsproductie	• 30 minuten gratis voor narrow body, 90 minuten voor wide body • *Wide body/narrow body* • Dag/nacht	• Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen zomer- en winterseizoen • *Remote stand rebate*

32 De *CUP- / CUTE-fee* is een vergoeding voor het gebruik van de gemeenschappelijke incheckbalies en boarding gates.

33 De *position charge* is een vergoeding voor het gebruik van het elektriciteitsnetwerk van de luchthaven en de boarding bridge.

	Landingsgelden	Parkeergelden	Passagiersgelden
Madrid	• Per landing • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht	• MTOW (ook in *Electricity charge)* • Gratis tussen 00:00 en 06:00 • *Boarding bridge charge*: variabele heffing per kwartier	• Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
München	• Per start en landing • MTOW • Dag/nacht • Geluidsproductie	• MTOW • Eerste 4 uur gratis	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid *rebate* tussen *remote* en *boarding station position aircraft*
Zürich	• Per landing • MTOW	• MTOW (ook in *de-icing fee* en *electricity charge*) • Eerste 30, 60 of 90 minuten gratis, afhankelijk van gewicht	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • *Baggage charge:* onderscheid naar MTOW
Dubai	• Per landing • MTOW	• *Wide body/narrow body* • Eerste 1,5 uur gratis voor narrow body vliegtuigen, 3 uur voor wide body vliegtuigen • *Boarding bridge charge*: vaste heffing per uur	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Istanbul	• Per landing • MTOW • Afhankelijk van het aantal landingen (per luchtvaartmaatschappij) • *Lighting charge*: vaste heffing per beweging • *Follow-me charge*: onderscheid tussen bestemmingen	• MTOW • Eerste 2 uur gratis • *Boarding bridge charge*: MTOW • *Boarding bridge charge*: 25 procent hoger per half uur na twee uur	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen

	Vrachtgelden	Geluidsgelden	Securitygelden
Schiphol	• Geen	• Geen	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Brussel	• Geen	• Geen	• Per vertrekkende passagier
Parijs Charles de Gaulle	• Geen	• Geen	• Geen
Kopenhagen	• Geen	• Geen	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Düsseldorf	• Geen	• Geen	• Per vertrekkende passagier
Frankfurt	• Geen	• Per start en landing • *Surcharge* voor de nacht per start en landing • Geluidsproductie • MTOW	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en 100 kg verscheepte vracht
Londen Gatwick	• Geen	• Per start en landing • Geluidsproductie • Dag/nacht • Seizoen	• Geen
Londen Heathrow	• Geen	• Geen	• Geen
Madrid	• Geen	• Geen	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
München	• Per 100 kg vracht per vliegtuigbeweging	• Per landing • Geluidsproductie • Dag/nacht	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en 100 kg verscheepte vracht
Zürich	• Per kg verscheepte vracht • Onderscheid tussen O/D en transfer	• Per landing • *Surcharge* voor de nacht (onderscheid tussen start en landing) • Geluidsproductie	• Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Dubai	• Geen	• Geen	• Afzonderlijk per vliegtuigbeweging en per vertrekkende passagier. Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Istanbul	• Geen	• Geen	• Per vertrekkende passagier

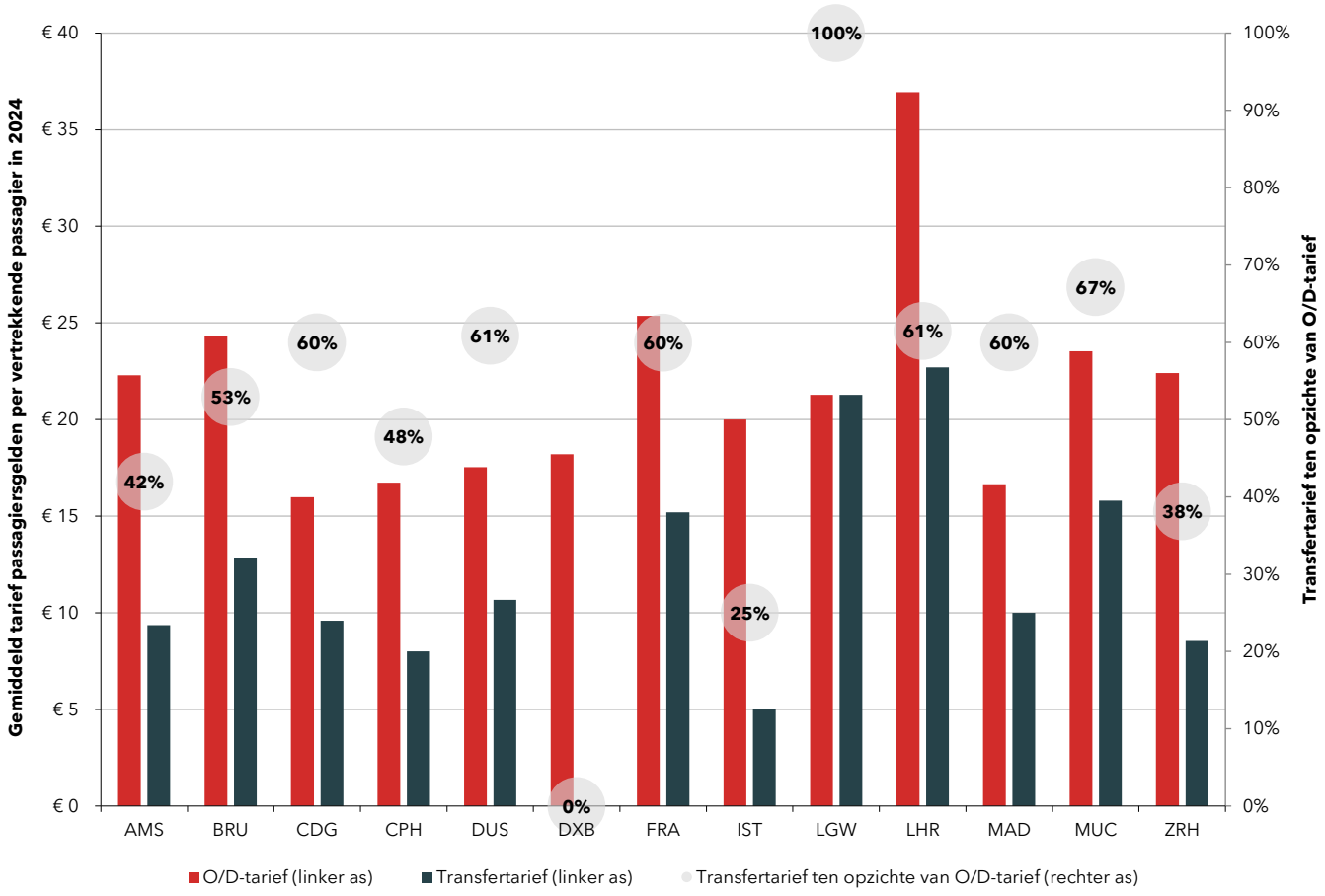
	Emissiegelden	ATC-heffingen	Geluidsheffingen
Schiphol	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	*GIS 'Gevelisolatie Schiphol':* • Per landing • Geluidsproductie
Brussel	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate • Geluidsproductie • Dag/nacht • *Optimisation factor*	• Geen
Parijs Charles de Gaulle	• Geen	• MTOW • Vaste unit rate	• Per start • MTOW • Geluidsproductie • Dag/nacht
Kopenhagen	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Düsseldorf	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Frankfurt	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en 100 kg verscheepte vracht • Geluidsproductie • Dag/nacht
Londen Gatwick	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Londen Heathrow	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Madrid	• Geen	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
München	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Zürich	• Verbruik en uitstoot per motortype • Aantal motoren	• MTOW • Vaste unit rate	• Geen
Dubai	• Geen	• MTOW • Vaste heffing per vliegtuigbeweging	• Geen
Istanbul	• Geen	• Vaste heffing per landing	• Geen

	Securityheffingen	Passagiersbelasting en overige heffingen
Schiphol	• Geen	• Vliegbelasting: • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers *Slot coordination fee*: • Per start en landing
Brussel	• Geen	• *BCAA-charge*: • Per vertrekkende passagier • *Regulator fee*: • Per start en landing • *Slot allocation fee*: • Per start en landing • *Inschepingstax*: • Onderscheid tussen bestemmingen
Parijs Charles de Gaulle	• Onderscheid tussen vertrekkende passagier en ton verscheepte vracht • Onderscheid tussen O/D en transferpassagiers	• *Civil aviation tax*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen vertrekkende passagier en ton verscheepte vracht • Onderscheid tussen O/D en transferpassagiers • *Solidarity tax*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen *economy class* en *business class* • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Kopenhagen	• Geen	• *Deense vliegbelasting:* • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D en transferpassagiers • *Slot allocation fee:* • Per turnaround
Düsseldorf	• Per vertrekkende passagier • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen	• *Flugsteuer*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Frankfurt	• Per vertrekkende passagier • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen	• *Flugsteuer*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Londen Gatwick	• Geen	• *Air passenger duty*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen *economy class* en *business class* • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Londen Heathrow	• Geen	• *Air passenger duty*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen *economy class* en *business class* • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Madrid	• Per vertrekkende passagier	• *Charge on slot allocation* • Per start en landing
München	• Per vertrekkende passagier • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • Onderscheid tussen bestemmingen	• *Flugsteuer*: • Onderscheid tussen bestemmingen • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers
Zürich	• Geen	• Geen
Dubai	• Geen	• *Advanced passenger information (API) fee:* • Onderscheid tussen O/D- en transferpassagiers • *Passenger facility charge*: • Per vertrekkende passagier
Istanbul	• Geen	• Geen

Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

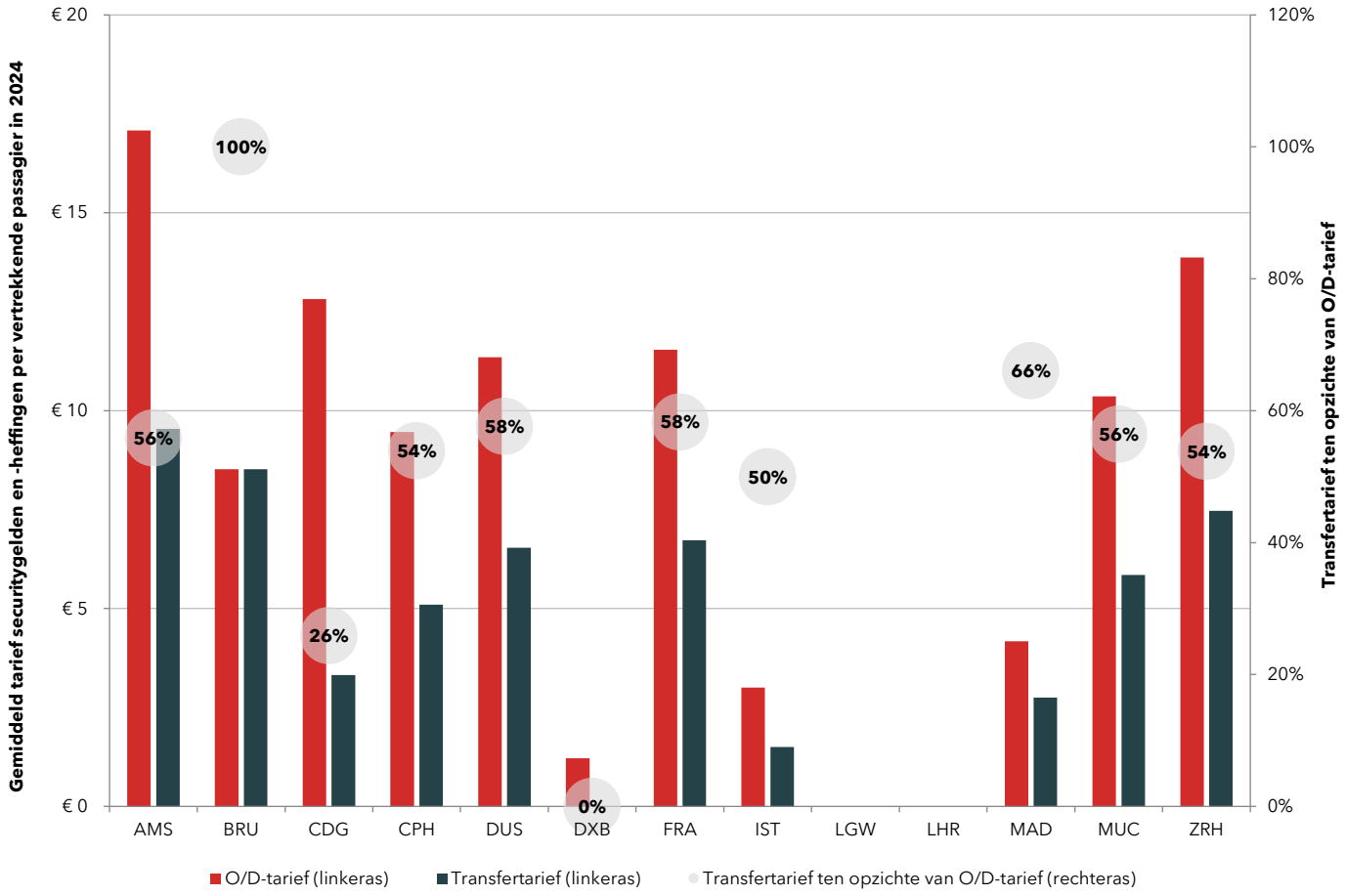
Bijlage E Differentiaties naar vervoerssegment in 2024

Figuur E.1 Differentiatie naar vervoerssegment in de passagiersgelden in 2024



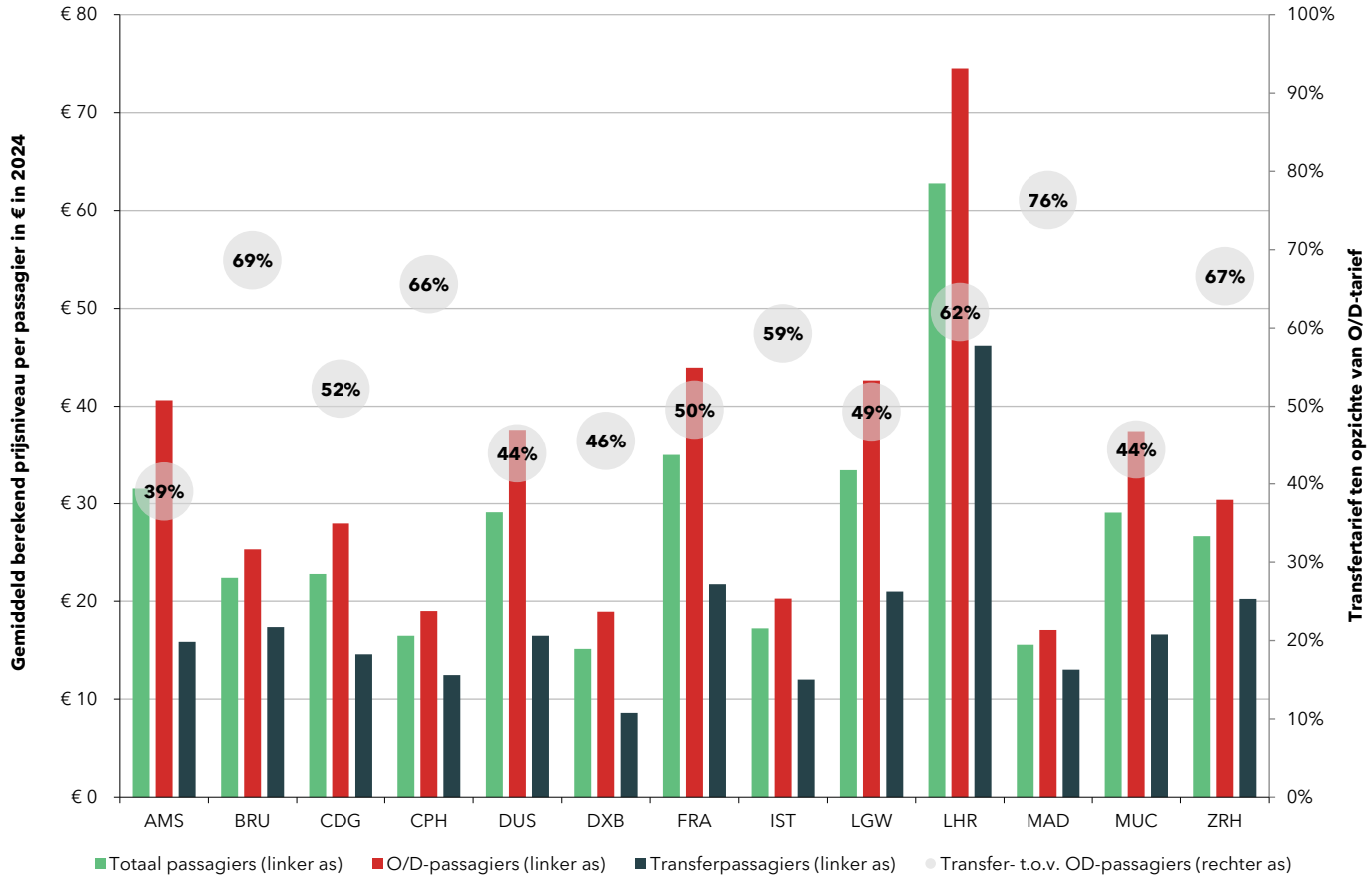
Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Figuur E.2 Differentiatie naar vervoerssegment in het securitysegment in 2024



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

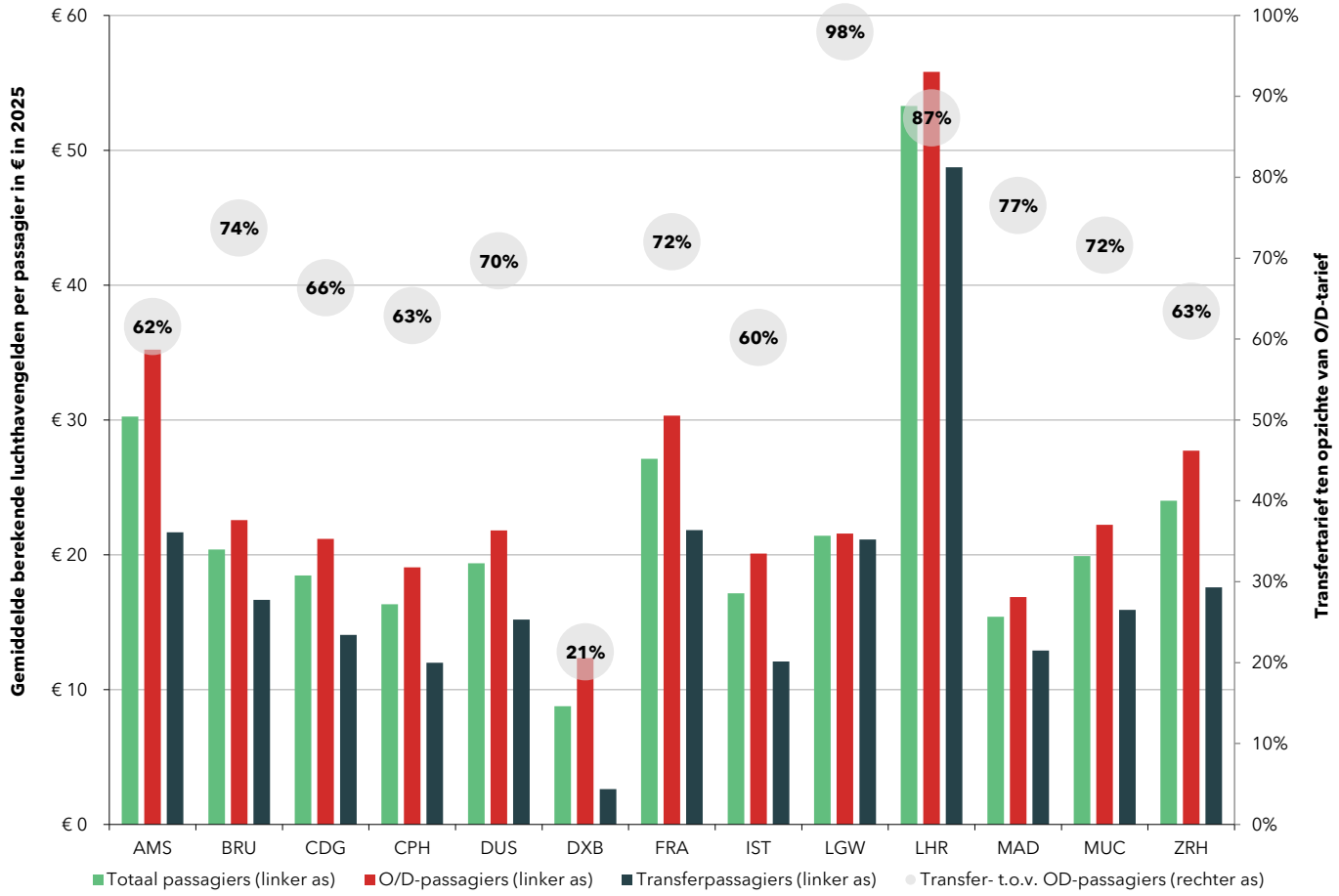
Figuur E.3 Differentiatie naar vervoerssegment in het totale prijsniveau in 2024



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Bijlage F Differentiatie naar vervoerssegment in luchthavengelden in 2025

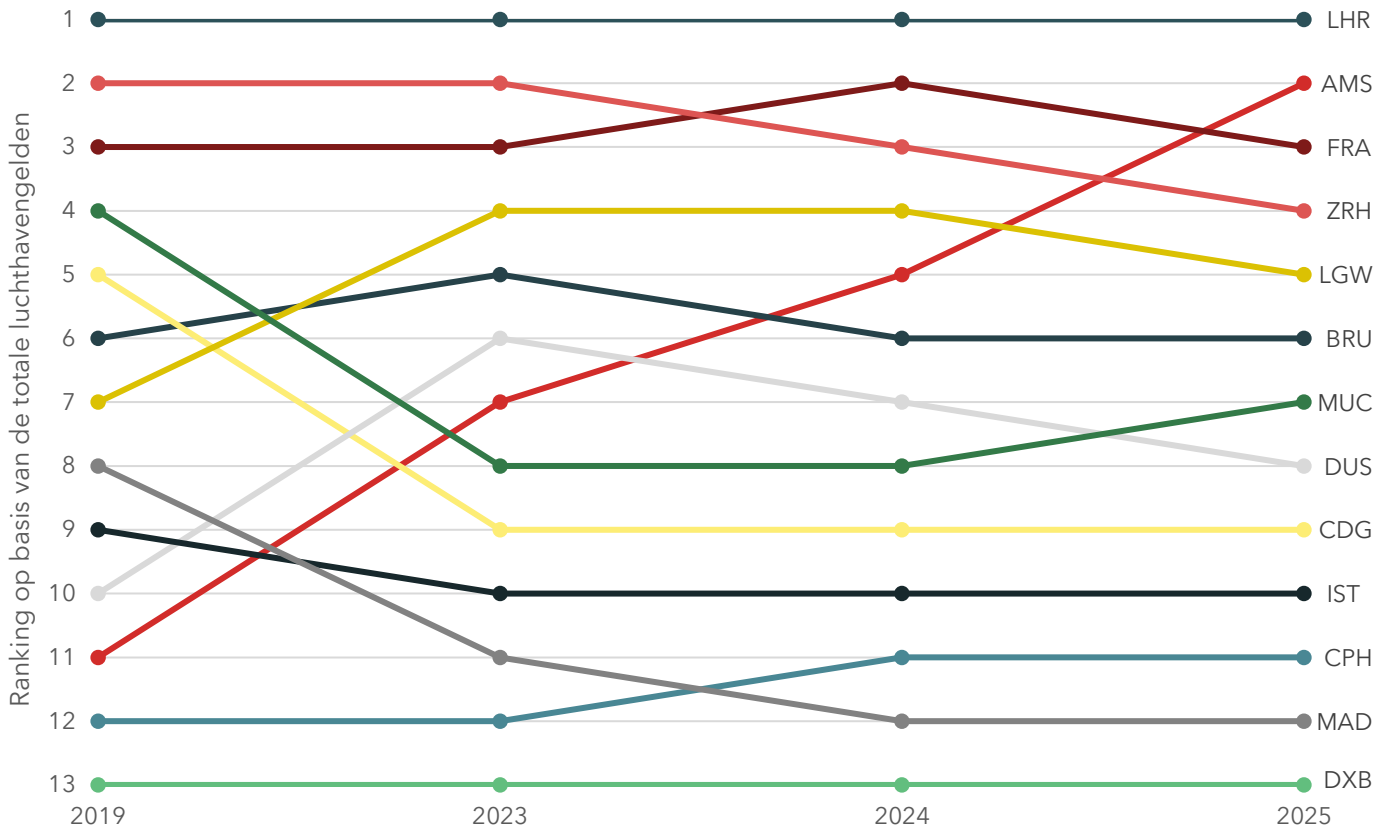
Figuur F.1 De differentiatie tussen O/D- en transferpassagiers in Schiphols luchthavengelden (zonder ATC-heffingen en passagiersbelastingen) is vergelijkbaar met dat van Kopenhagen, Istanbul en Zürich



Bron: Analyse SEO op basis van officiële havengeldregelingen

Bijlage G Ranking totale luchthavengelden

Figuur G.1 In 2025 heeft Schiphol na Londen Heathrow het hoogste prijsniveau van luchthavengelden (zonder ATC-heffingen en passagiersbelastingen)



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Bijlage H Ontwikkeling prijsniveau per component tussen 2019 en 2025

Tabel H.1 Ontwikkeling van het prijsniveau per tariefcomponent in de periode 2019 - 2025

	AMS	BRU	CDG	CPH	DUS	DXB	FRA	IST	LGW	LHR	MAD	MUC	ZRH
Verandering 2019-25													
Landingsgelden	179%	100%	11%	39%	78%	15%	27%	53%	21%	192%	8%	-13%	0%
Parkeergelden		43%	4%	33%	-4%	16%	23%	40%	35%	73%	0%	-100%	-3%
Passagiersgelden	125%	15%	15%	45%	19%	0%	37%	2%	38%	6%	-6%	14%	6%
Overige gelden	Nieuw	27%		44%							0%	131%	0%
Emissiegelden	Nieuw	Nieuw		32%	0%		27%		207%	21%		246%	0%
Securitygelden en -heffingen	92%	21%	-12%	32%	97%	0%	32%	-12%			6%	26%	0%
Geluidsgelden en -heffingen	Nieuw		31%				5%		53%			-15%	38%
Luchthavengelden	**129%**	**30%**	**6%**	**42%**	**47%**	**4%**	**35%**	**18%**	**42%**	**77%**	**-1%**	**9%**	**6%**
ATC-heffingen	**91%**	**45%**	**19%**	**78%**	**198%**	**0%**	**198%**	**41%**	**36%**	**36%**	**38%**	**206%**	**75%**
Passagiersbelastingen	**Nieuw**	**Nieuw**	**156%**	**Nieuw**	**84%**	**23%**	**84%**		**11%**	**11%**		**84%**	
Totaal	**193%**	**38%**	**27%**	**73%**	**61%**	**11%**	**46%**	**19%**	**27%**	**55%**	**0%**	**29%**	**10%**

Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken en officiële havengeldregelingen

Noot: Het prijsniveau voor alle luchthavens en jaren is berekend als de totale opbrengsten uit luchthavengelden en overheidsheffingen in de (hypothetische) situatie dat het verkeerspakket van Schiphol in 2024 op de betreffende luchthaven is gerealiseerd.

Bijlage I Wisselkoersen

Tabel I.1 Gemiddelde wisselkoersen voor april 2025

Luchthaven	Valuta	€ per eenheid
CPH	DKK	0,134
DXB	AED	0,243
IST	TL	0,023
	USD	1,121
LHR/LGW	GBP	1,171
ZRH	CHF	1,067

Bron: Europese Centrale Bank



“Met wetenschap naar weloverwogen keuzes”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2026-83
ISBN 978-90-5220-686-8

Informatie & Disclaimer
SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2026 SEO Amsterdam.
Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

seo • economisch onderzoek

Roetersstraat 29
1018 WB Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl