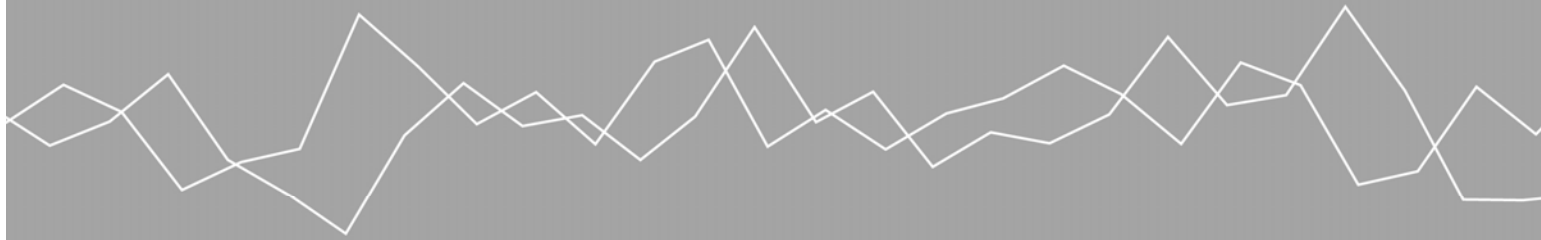


## Implicaties van de invoering van de ticket-tax





Amsterdam, maart 2009  
in opdracht van ANVR en NBTC

## Implicaties van de invoering van de ticket-tax

Drs. Jan Veldhuis



seo economisch onderzoek

*“De wetenschap dat het goed is”*

*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 nr. 2009-09  
ISBN: 978-90-6733-486-0

# Inhoudsopgave

Samenvatting.....	i
<b>1 Aanleiding.....</b>	<b>1</b>
1.1 De ticket-tax .....	1
1.2 Financiële implicaties.....	2
1.3 Werkwijze .....	2
<b>2 De Nederlandse reismarkt in 2007.....</b>	<b>5</b>
<b>3 De ontwikkelingen tussen 2007 en 2008 .....</b>	<b>7</b>
3.1 Schiphol en de omliggende luchthavens .....	7
3.2 De diagnose van de ontwikkelingen .....	12
3.2.1 De autonome groei tussen 2007 en 2008 .....	12
3.2.2 De verwachte invloed van de ticket-tax in 2008 .....	18
3.2.3 De verwachte invloed van de overige factoren .....	19
<b>4 De structurele effecten van de ticket-tax .....</b>	<b>21</b>
4.1 Volume effecten in de Nederlandse reismarkt .....	21
4.2 Financiële effecten van de ticket-tax.....	25
4.3 Internationale context .....	27
4.4 Opbrengsten van de ticket-tax .....	28
4.5 Derving van inkomsten van relevante sectorpartijen .....	28
4.5.1 Derving van inkomsten van luchthavens .....	29
4.5.2 Derving van inkomsten van luchtvaartmaatschappijen .....	30
4.6 Derving van opbrengsten uit inkomend toerisme .....	30
4.7 Opbrengsten bij reisbureau's en touroperators .....	31
4.8 Minder inkomsten / meer uitgaven voor de overheid.....	31



## Samenvatting

Op 1 juli 2008 is op de Nederlandse luchthavens een 'ticket-tax' ingevoerd, die op jaarbasis circa € 350 miljoen beoogde op te brengen. Naar de effecten van deze ticket-tax is al eerder onderzoek gedaan. Daaruit kwam naar voren dat het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens circa 10% lager zou komen te liggen.

De ANVR heeft in samenwerking met het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC) het initiatief genomen tot een door SEO uit te voeren onderzoek naar de effecten van de ticket-tax in een breder perspectief dan het eerdere onderzoek. Immers, er worden weliswaar belastingopbrengsten van € 350 miljoen verwacht (die intussen neerwaarts zijn bijgesteld), maar daar staan opbrengstendervingen tegenover bij de betreffende luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, de reisbranche en bedrijven die afhankelijk zijn van de bestedingen van buitenlandse toeristen in Nederland. Deze rapportage zet de netto-effecten van de ticket-tax systematisch op een rij, waarmee een objectief kader voor de opdrachtgevers en hun activiteiten wordt gegeven. Verder zijn deze effecten nog eens tegen het licht gehouden in de context van de recente ontwikkelingen op de Nederlandse luchthavens.

In 2008 is het vervoer op Schiphol sterk gedaald, sterker dan vergelijkbare luchthavens in het buitenland. Toch kan deze daling niet helemaal aan de ticket-tax worden toegeschreven. Ook als de ticket-tax niet zou zijn ingevoerd zou Schiphol waarschijnlijk met een daling zijn geconfronteerd. Ook als de effecten van andere ontwikkelingen (gemiddeld hoge olieprijs, de dure euro en het afnemende consumentenvertrouwen) meegewogen worden is het effect van de ticket-tax aanzienlijk. Voor een deel daarvan hebben omliggende luchthavens (Weeze, Düsseldorf en Brussel) in het buitenland daarvan kunnen profiteren. Bijna 1 miljoen passagiers zijn de grens over gegaan.

Daarnaast is sprake van lagere inkomsten bij

- de Nederlandse luchthavens
- de luchtvaartmaatschappijen die daarvan gebruik maken
- bedrijven die afhankelijk zijn van inkomend toerisme en zakelijk verkeer
- de overheid

De Nederlandse luchthavens derven bijna € 90 miljoen aan inkomsten op jaarbasis. Het grootste deel betreft lagere opbrengsten van havengelden (€ 65 miljoen) en een ander deel uit niet luchtvaartgerelateerde activiteiten (€ 25 miljoen). Luchtvaartmaatschappijen die van de Nederlandse luchthavens gebruik maken derven een veelvoud daarvan: € 940 miljoen, waarvan het grootste deel ook nog terecht komt bij Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Als gevolg van de ticket-tax zal het aantal inkomende toeristen en zakelijke reizigers met bijna 2% dalen. Er zal als gevolg daarvan naar verwachting circa € 83 miljoen minder inkomsten zijn uit dit inkomend verkeer. Verder zal de reisbranche nog circa € 120 tot € 300 miljoen inkomsten derven als gevolg van de achterblijvende uitgaande verkeer.

Samenvattend is voor de genoemde bedrijven als gevolg van de invoering van de ticket-tax een omzeterderving van € 1.2 tot € 1.3 miljard te verwachten. Daarbij zijn dubbeltellingen, die bij optelling van voorgaande bedragen zouden optreden, in mindering gebracht.

Tot slot zijn er nog inkomstenderingen bij de overheid. Allereerst zullen de opbrengsten van de ticket-tax lager uitvallen dan beoogd, omdat minder wordt gevlogen: de inkomsten voor de overheid bedragen in 2008 op jaarbasis circa € 260 miljoen. Bovendien zullen de hierboven genoemde bedrijven als gevolg van deze tax minder winst maken en zullen dus lagere (niet gekwantificeerde) opbrengsten van vennootschapsbelasting te verwachten zijn. Verder kunnen lagere BTW-opbrengsten worden verwacht uit het inkomende verkeer. Een grotere kostenpost voor de overheid zullen op korte termijn de kosten zijn van een hogere werkloosheid, die kunnen oplopen naar een orde van grootte van € 100 tot € 200 miljoen. Daarmee zal op korte termijn (tijdens deze recessie) een aanzienlijk deel van de opbrengt van de ticket-tax weer in de vorm van deze kosten wegvloeien. Op langere termijn, na een eventuele economische opleving van de economie, mag overigens worden verwacht dat deze kosten van genoemde hogere werkloosheid weer teruglopen.

Al met al moet dan ook worden gerekend op minder inkomsten bij de genoemde bedrijven ten bedrage van ongeveer € 1.2 tot € 1.3 miljard op jaarbasis. Deze inkomstendering zal voor een aanzienlijk deel doorwerken naar de rest van de Nederlandse economie en zodoende leiden tot minder werk dan wel minder winst. De schatkist derft een bedrag in de orde van € 150 tot € 280 miljoen, waarmee de opbrengst van de tax van € 260 miljoen voor een groot deel in de vorm van hogere uitgaven en minder belastingopbrengsten weer wegvloeit.



# 1 Aanleiding

## 1.1 De ticket-tax

Op 1 juli 2008 is op de Nederlandse luchthavens een 'ticket-tax' ingevoerd. Daarbij betalen vertrekkende reizigers met Europese bestemmingen € 11.25 en met intercontinentale bestemmingen € 45. Transferreizigers worden uitgezonderd van betaling van deze tax.

Deze belasting beoogt jaarlijks circa € 350 miljoen te genereren. In het najaar van 2007 heeft SEO Economisch Onderzoek, een bijdrage<sup>1</sup> geleverd aan een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke effecten op het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens en naar de effecten op een aantal relevante milieu aspecten. Daaruit bleek dat het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens zo'n 10% lager zou komen te liggen dan in het geval deze belasting niet geheven zou zijn. Wel zouden uit milieuoogpunt kleine verbeteringen kunnen optreden.

De recente ontwikkelingen laten inderdaad een beeld zien dat het vervoer op Schiphol achterblijft bij andere luchthavens. Over heel 2008 is het totaal aantal passagiers met bijna 1% gedaald, een daling die hoofdzakelijk geconcentreerd was in de tweede helft van het jaar. Opmerkelijk was echter het verschil in groei tussen het OD<sup>2</sup>- en het transfersegment. Het OD-segment daalde met 3.6%, terwijl het transfersegment nog met 3 % kon groeien. Verder deed Schiphol het in 2008 significant slechter dan de omliggende relevante luchthavens. In 2009 zal die daling vermoedelijk versterkt doorzetten, waarbij de inmiddels uitgebroken economische crisis naar verwachting eveneens aanzienlijke rol zal spelen. Gezien de groeicijfers in de laatste tien tot vijftien jaar is dat een opmerkelijke trendbreuk. Verder blijkt uit boekingen voor vliegreizen bij de Nederlandse reisbureaus dat deze een significante verschuiving laten zien naar buitenlandse luchthavens in de grensregio naast een achterblijvende vraag in vergelijking met de patronen die in eerdere jaren waren te zien.

Uiteraard is het niet alleen de ticket-tax die verantwoordelijk is voor deze trendbreuk. Kijkend naar 2008 alleen zijn – gemeten over het hele jaar - de brandstofkosten fors opgelopen, tot recordniveaus aan het eind van de zomer. Daarna was sprake van een sterke daling tot circa één-derde van de recordniveaus uit de zomer. Van een economische groeivertraging was – gemeten over heel 2008 – echter nog nauwelijks sprake, hoewel het consumentenvertrouwen in de laatste maanden onder druk stond en men kan een invloed daarvan – afgezien van de economische groeicijfers zelf - ook niet uitsluiten.

---

<sup>1</sup> Significance /SEO Economisch Onderzoek, Augustus 2007: Effecten van verschillende heffingsvarianten op de Nederlandse luchtvaart

<sup>2</sup> OD-verkeer: passagiers met herkomst of bestemming Schiphol. Dit in tegenstelling tot het transferverkeer, dat Schiphol niet als herkomst of bestemming heeft, maar op Schiphol alleen maar overstapt. Ruim 40% van alle passagiers op Schiphol stapt over.

## 1.2 Financiële implicaties

Niet alleen de luchtvaartsector (KLM /Schiphol, de charter- en buitenlandse maatschappijen<sup>3</sup>), maar ook de toeristische sector en de reiswereld (zoals de reisbureaus bij monde van de ANVR) heeft zich sterk gekant tegen de invoering van de ticket-tax. De ANVR heeft in samenwerking met het NBTC het initiatief genomen tot een door SEO uit te voeren onderzoek naar de effecten van de ticket-tax in een breder perspectief dan in het eerdergenoemde onderzoek uit het najaar van 2007. Immers, er worden weliswaar belastingopbrengsten van € 350 miljoen verwacht (die intussen – mede als gevolg van aanpassingen in de heffingsgrondslag – voor het jaar 2009 met € 38 miljoen neerwaarts zijn bijgesteld), maar daar staan opbrengstendervingen tegenover bij de betreffende luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, reisbureaus en bedrijven die afhankelijk zijn van de bestedingen van buitenlandse toeristen in Nederland. Deze rapportage zet de netto-effecten van de ticket-tax systematisch op een rij, waarmee een objectief kader voor de opdrachtgevers en hun activiteiten wordt gegeven.

De volgende implicaties zijn (waar mogelijk)<sup>4</sup> gekwantificeerd:

- Belastingopbrengsten uit de ticket-tax
- Reactie in het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens
- Geschatte opbrengstenderving voor Nederlandse luchthavens, onderscheiden naar *aeronautical* opbrengsten (passagiers- en landingsgelden) en *non-aeronautical* opbrengsten (uit bestedingen van passagiers op de luchthavens).
- Geschatte opbrengstenderving voor luchtvaartmaatschappijen die vanaf Nederlandse luchthavens vliegen, waar mogelijk onderscheiden naar relevante groepen (Nederlandse /buitenlandse maatschappijen).
- Geschatte opbrengstenderving voor reisbureaus, die bemiddelen bij vliegreizen vanaf Nederlandse luchthavens
- Opbrengstenderving uit bestedingen van buitenlandse toeristen.
- Derving van belastingopbrengsten als gevolg van afnemende activiteiten in de luchtvaartsector en daarbuiten

## 1.3 Werkwijze

Voordat wordt overgegaan naar het analytische deel van het onderzoek, zal eerst een beeld worden geschetst van de gehele Nederlandse reismarkt in 2007, een jaar waarin nog geen sprake was van de ticket-tax. Evenmin was sprake van substantiële effecten van de kredietcrisis, zodat 2007 als een betrekkelijk “normaal jaar” kan worden beschouwd en dus geschikt als basis voor de analyse. De Nederlandse reismarkt betreft het reisverkeer van en naar Nederland, dat niet alleen door de lucht wordt afgewikkeld, maar ook via de overige over-land modaliteiten. Voorzover de luchtvaart in het geding is, is het niet alleen Schiphol, maar ook andere Nederlandse luchthavens en zelfs de luchthavens vlak over de grens in België en Duitsland.

<sup>3</sup> Bij monde van de Barin, de vertegenwoordiging van buitenlandse maatschappijen die van Schiphol gebruik maken

<sup>4</sup> Niet altijd is kwantificering mogelijk gebleken. De implicaties zijn hoe dan ook worden benoemd en eventueel is in dergelijke gevallen volstaan met een orde van grootte of bandbreedtes dan wel een PM-post.

Daarna worden de meest recente ontwikkelingen op de relevante luchthavens in 2008 de luchtvaart geschetst. Daarbij zal de ontwikkeling van Schiphol worden afgezet tegen die van de omliggende luchthavens. Ook dat is een deel waarin nog geen sprake is van analyses, maar alleen van een beschrijving van de gerealiseerde ontwikkelingen in 2008.

Daarna volgt het analytische deel. Vooruitlopend daarop blijkt dat het OD-verkeer<sup>5</sup> op Schiphol in 2008 met 3.6% is gedaald. Een dergelijke daling is zeer uitzonderlijk te noemen. Daarbij speelt echter niet alleen de ticket-tax een rol, maar ook de zg. autonome groei: ‘welke groei kon worden verwacht indien geen sprake geweest zou zijn van de invoering van de ticket-tax?’. De effecten van de ticket-tax zelf worden geschat door de gerealiseerde OD-groei van Schiphol (-3.6%) te ontleden in een drietal componenten:

- Autonoom: welke groei zou – op grond van enkele systematische componenten - zijn gerealiseerd, indien geen sprake was geweest van de ticket-tax?
- Effect ticket-tax: welke invloed heeft de ticket-tax gehad
- Het overige onverklaarde deel: de invloed van overige (niet benoemde) factoren: het verschil tussen de gerealiseerde groei en de beide bovengenoemde componenten

De conclusies die worden getrokken uit deze decompositie, zullen vervolgens worden afgezet tegen de geconstateerde groeiverschillen met andere luchthavens, door de volgende vraag te adresseren: “Zijn de groeiverschillen tussen Schiphol en omliggende luchthavens in overeenstemming met de geconstateerde effecten van de ticket-tax op Schiphol?”

Daarna richt het onderzoek zich verder op de structurele effecten van de ticket-tax. Immers, de tax is in 2008 slechts een half jaar van toepassing geweest, en bovendien is het de verwachting dat de volledige effecten daarvan pas na enkele jaren zichtbaar zullen worden<sup>6</sup>. De onderzoeksvraag die hier voor ligt, richt zich echter op de volledige (structurele) effecten op jaarbasis. De opdrachtgever is immers geïnteresseerd in naar de volledige effecten van de ticket-tax en niet zozeer in de effecten van een half jaar. Daarom zullen wij in deze fase een berekening uitvoeren alsof de ticket-tax in 2008 over het gehele jaar van toepassing zou zijn geweest, met de impliciete aanname dat de doorwerking ook al volledig zou zijn geweest

---

<sup>5</sup> OD-verkeer: passagiers met herkomst of bestemming Schiphol. Dit in tegenstelling tot het transferverkeer, dat Schiphol niet als herkomst of bestemming heeft, maar op Schiphol alleen maar overstapt. Ruim 40% van alle passagiers op Schiphol stapt over.

<sup>6</sup> Dat is de reden dat het Significance/SEO onderzoek uit 2007 zich richtte op het jaar 2011, waarin kan worden verwacht dat de invoering van de ticket-tax volledig is doorgewerkt.



## 2 De Nederlandse reismarkt in 2007

Een samenvatting van de relevante gegevens voor de Nederlandse reismarkt in 2007 is in onderstaande tabel weergegeven. In totaal bedroeg het verkeer van en naar Nederland ruim 36 miljoen reizen. Daarvan is het grootste deel uitgaand verkeer (ruim 25 miljoen), dat wil zeggen verkeer van Nederlanders naar bestemmingen elders in de wereld. Het grootste deel van het uitgaande verkeer betreft dan verkeer met niet-zakelijke motieven en dat betreft hier hoofdzakelijk Nederlandse vakantiegangers naar het buitenland. Het inkomende verkeer had een omvang van ruim 11 miljoen reizen en ook daarvan had het merendeel een niet-zakelijk motief (ruim 7 miljoen).

Het grootste deel (ongeveer twee-derde) van de Nederlandse reismarkt (ruim 20 miljoen reizen) reisde over land (auto/trein/bus) van en naar Nederland en de rest reisde per vliegtuig (ruim 16 miljoen). Daarvan nam Schiphol het grootste deel voor zijn rekening (13.6 miljoen reizen) en een kleiner deel maakte gebruik van andere Nederlandse of zelfs buitenlandse luchthavens (in België en Duitsland). Van de 16 miljoen vliegreizen is het grootste deel (ruim 12 miljoen) gericht op Europese herkomsten en bestemmingen (preciezer gezegd: op bestemmingen waarvoor het lage € 11,25 ticket-tax tarief van toepassing is).

**Tabel 1 De Nederlandse reismarkt in 2007**

Nederlandse Reismarkt (*mln.reizen)		36,4
waarvan:		
	uitgaand-zakelijk	6,5
	uitgaand-niet-zakelijk	18,9
	inkomend-zakelijk	4,1
	inkomend-niet-zakelijk	7,0
	auto /trein /bus	20,1
	vliegtuig	16,3
vliegtuig waarvan:		
	Schiphol	13,6
	Overige NL-luchthavens	1,4
	buitenlandse luchthavens	1,3
vliegtuig waarvan:		
	Europese bestemmingen (€11.25)	12,4
	Intercontinentale bestemmingen (€45)	3,9

Bron: Data ter beschikking gesteld door ANVR /NBTC

Voor elke reis vanaf luchthavens worden twee passagiersbewegingen geregistreerd (één keer vertrek en één keer aankomend), zodat het voor Schiphol in deze markt om het dubbele aantal passagiersbewegingen gaat (circa 27.2 miljoen passagiers). In het geval van Schiphol kunnen daar nog bijgeteld worden de passagiersbewegingen uit de Belgische en Duitse markt (0.6 miljoen passagiersbewegingen), zodat het voor Schiphol in totaal om bijna 28 miljoen OD-passagiers

gaat. Telt men de transferpassagiers daar nog bij (bijna 20 miljoen), dan komt men op ongeveer 48 miljoen passagiersbewegingen in 2007.

Kijkt men naar de herkomst en bestemming van de Nederlandse reismarkt (zie onderstaande tabel) dan reist het overgrote deel (ruim 19 miljoen reizen) van en naar de omliggende landen (Benelux, Duitsland, Frankrijk en Engeland). Dat segment reist (behalve het verkeer van en naar Engeland) hoofdzakelijk over land. De rest reist (hoofdzakelijk per vliegtuig) naar de verder weg gelegen bestemmingen, maar ook daarbinnen is het aandeel dat Europa voor zijn rekening neemt opvallend groot. Zo is het grote uitgaande vakantiemarktsegment (4 miljoen) naar de Zuid-Europese (zon-)bestemmingen goed in deze tabel herkenbaar. Slechts een beperkt deel van de Nederlandse reismarkt is gericht op de regio's buiten Europa (in totaal circa 4.5 miljoen reizen, overeenkomend met nog geen 13% van de Nederlandse reismarkt).

**Tabel 2 De Nederlandse reismarkt naar herkomst en bestemming in 2007**

	Totaal	Zakelijk		Niet-zakelijk	
		Uitgaand	Inkomend	Uitgaand	Inkomend
<b>TOTAAL NL REISMARKT</b>	<b>36,4</b>	<b>6,5</b>	<b>4,1</b>	<b>18,9</b>	<b>7,0</b>
BNL, DU, FR, UK	19,5	4,0	2,1	9,1	4,4
Scandinavie	1,4	0,3	0,2	0,6	0,2
Midden Europa	2,3	0,3	0,2	1,6	0,2
Zuid Europa	5,8	0,7	0,4	4,0	0,7
Rest Europa	2,9	0,5	0,3	1,8	0,3
Noord Amerika	1,7	0,2	0,4	0,4	0,7
Azie /Pacific	1,3	0,2	0,3	0,4	0,3
Overig intercontinentaal	1,6	0,3	0,1	1,0	0,2

Bron: Data ter beschikking gesteld door ANVR /NBTC

In de volgende paragrafen zal een analyse worden gegeven van de groei van de Nederlandse reismarkt in 2008. Daarvoor is de introductie van de ticket-tax op Nederlandse luchthavens in belangrijke mate (mede)bepalend. Maar ook zijn er de andere (autonome) factoren die bijdragen aan de ontwikkeling van de reismarkt, zoals economische groei, brandstofkosten en wisselkoersen. In het navolgende zal eerst de autonome groei worden beschreven (dus zonder de ticket-tax) en daarna de invloed van de ticket-tax zelf.

## 3 De ontwikkelingen tussen 2007 en 2008

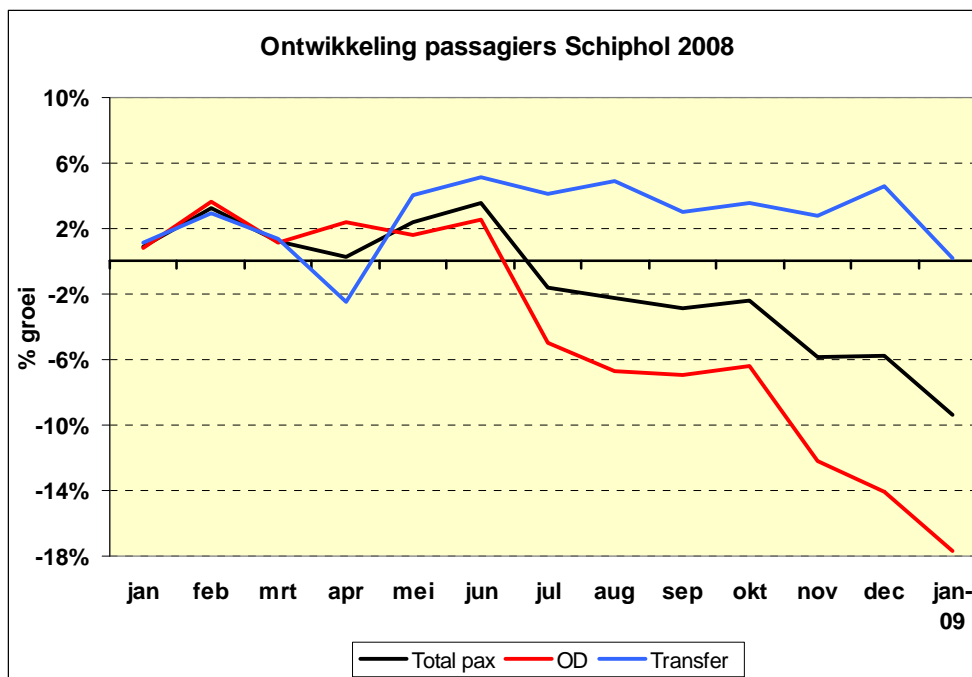
Voordat wordt ingegaan op de invloed van de ticket-tax, zullen eerst de ontwikkelingen in 2008 zelf worden besproken. In 2008 is sprake geweest van aanzienlijke verschuivingen, die – zoals hieronder wordt onderbouwd – niet alle kunnen worden toegeschreven aan de invoering van de ticket-tax. Daarom zal eerst het gehele beeld worden neergezet, waarna een analyse wordt gemaakt van de factoren die dat beeld hebben bepaald. In die analyse krijgt ook de invoering van de ticket-tax een plaats.

Verder zal – in tegenstelling tot de voorgaande beschrijving van de gehele reismarkt – de beschrijving van de recente ontwikkelingen zich beperken tot de ontwikkelingen in de luchtvaart, niet alleen op Schiphol, maar ook op de omliggende luchthavens. Immers, over de gegevens voor de betreffende luchthavens kon al vanaf begin februari 2009 worden beschikt.

### 3.1 Schiphol en de omliggende luchthavens

Onderstaande figuur geeft een beeld van de ontwikkelingen in 2008 (inclusief januari 2009) voor de twee belangrijkste segmenten van het passagiersvervoer: OD (het vervoer met herkomst en bestemming Schiphol) en transfer (het overstappende verkeer). Daaruit blijkt dat het transferverkeer in vrijwel alle maanden van 2008 nog een groei liet zien ten opzichte van dezelfde maanden in 2007. Over heel 2008 bedroeg de groei in dat segment bijna 3%. Het OD-verkeer geeft een heel ander beeld. Was de groei van dat segment in de eerste helft van het jaar vergelijkbaar met het transfersegment (2.5%), in de tweede helft is die groei snel teruggelopen. Al vanaf juli was zelfs sprake van een negatieve groei, die zich gedurende de tweede helft van het jaar voortdurend heeft versterkt. In januari 2009 was zelfs sprake van een negatieve groei van bijna 18%. Gerekend over de hele tweede helft van het jaar daalde het OD-verkeer met gemiddeld bijna 9% ten opzichte van de tweede helft van 2007. Deze sterke daling leidde ertoe dat het hele passagiersvervoer (OD plus transfer) op Schiphol over het hele jaar 2008 licht daalde, met bijna 1%, wat opmerkelijk is na een lange periode van structurele groei.

Figuur 1 Ontwikkeling passagiersvervoer op Schiphol, 2008



Bron: Schiphol Group

Toch is voorzichtigheid geboden om direct een relatie te leggen met de invoering van de ticket-tax. Hoewel het moment dat de daling in het OD-verkeer inzet samenvalt met het moment van invoering van de ticket-tax, kan niet worden uitgesloten dat andere factoren een rol daarin hebben gespeeld. Daarom is het relevant te bekijken hoe soortgelijke indicatoren zich hebben ontwikkeld op andere luchthavens.

Daartoe wordt eerst het verkeer bekeken op omliggende luchthavens, die met Schiphol concurreren in het verzorgingsgebied. Voorzover deze luchthavens in België en Duitsland liggen, zouden deze hebben kunnen profiteren van de Nederlandse ticket-tax. Dit zijn vooral Brussel, Charleroi, Weeze en Düsseldorf. Onderstaande tabel geeft een indruk van de totale passagiersgroei van alle Nederlandse, Belgische en Duitse luchthavens in het verzorgingsgebied.



**Tabel 3** Ontwikkeling aantal passagiers op Nederlandse, Belgische en Duitse luchthavens tussen 2007 en 2008**Ontwikkeling aantal passagiers 2007-2008**

Luchthaven/Regio	2007	2008	Groei
Amsterdam	47.780.000	47.393.000	-0,8%
	<i>waarvan OD</i>	<i>27.052.000</i>	<i>-3,6%</i>
	<i>waaraan transfer</i>	<i>20.320.000</i>	<i>3,0%</i>
Eindhoven	1.500.000	1.630.000	8,7%
Rotterdam	1.140.000	1.060.000	-7,0%
Groningen	176.000	191.000	8,5%
Maastricht	160.000	252.000	57,5%
<b>NEDERLAND (alleen OD)</b>	<b>50.756.000</b>	<b>50.526.000</b>	<b>-0,5%</b>
Brussel Zaventem	17.877.000	18.516.000	3,6%
Charleroi	2.400.000	2.957.000	23,2%
Luik	332.000	400.281	20,6%
Antwerpen	175.000	179.000	2,3%
Oostende	180.000	200.000	11,1%
<b>BELGIE</b>	<b>20.964.000</b>	<b>22.252.281</b>	<b>6,1%</b>
Dusseldorf International	17.805.000	18.151.000	1,9%
Köln/Bonn Airport	10.415.000	10.343.000	-0,7%
Dortmund Airport	2.155.000	2.329.000	8,1%
Münster Osnabrück	1.613.000	1.576.365	-2,3%
Weeze-Niederrhein	846.000	1.524.000	80,1%
Bremen	2.232.018	2.486.337	11,4%
<b>NORDRHEIN WESTFALEN incl. Brer</b>	<b>35.066.018</b>	<b>36.409.702</b>	<b>3,8%</b>
<b>TOTAAL (alleen OD)</b>	<b>106.786.018</b>	<b>109.187.983</b>	<b>2,2%</b>

Bron: Schiphol Group

Het verkeer op de genoemde luchthavens bestaat (behalve Schiphol) nagenoeg geheel uit verkeer met herkomst en bestemming in het omliggende verzorgingsgebied. Alleen Schiphol heeft een significant aandeel transferverkeer, maar dat onderdeel is in de tabel apart onderscheiden. Ook Brussel en Düsseldorf hebben een klein aandeel transferverkeer, maar dat gedeelte kon op het moment van opstelling van dit rapport nog niet uit de cijfers worden geïsoleerd. Al met al bedroeg het totale OD-verkeer in het hele verzorgingsgebied in 2007 bijna 107 miljoen vertrekkende luchtreizigers. Schiphol, Brussel, Düsseldorf en Keulen hadden daarin de grootste aandelen met resp. 28, 18, 18 en 10 miljoen passagiers. Het totale OD-verkeer kon in het verzorgingsgebied in 2008 nog toenemen met 2,2% tot ruim 109 miljoen, maar het groeiverschil tussen de Nederlandse en buitenlandse luchthavens is toch opvallend. Het OD-verkeer op de Belgische luchthavens groeide het snelst (6,1%), gevolgd door het verkeer op de Duitse met 3,8%. Het OD-verkeer op de Nederlandse luchthavens (waar dus de ticket-tax van toepassing was) daalde met 0,5%, waarbij Schiphol en Rotterdam er het meest negatief uitsprong met een daling van 3,6 resp. 7,0%.

Hoewel de groeiverschillen significant zijn, kan men ook deze niet geheel aan de ticket-tax toeschrijven. Illustratief in dat verband is de groei van Eindhoven en vooral Maastricht. Die kan vooral worden toegeschreven aan nieuwe Ryanair verbindingen, die eind 2007 werden geopend (vanaf Eindhoven naar Stockholm en Valencia en vanaf Maastricht naar Alicante, Valencia en Barcelona). Ondanks de invoering van de ticket-tax heeft Ryanair de meeste routes tot dusver gehandhaafd, behalve die van Eindhoven naar Valencia. Deze nieuwe verbindingen hebben tot een sterke groei geleid op deze twee luchthavens, hoewel Eindhoven en Maastricht ook melding

maken van ‘weglekeffecten’ naar buitenlandse luchthavens in de tweede helft van 2008. Zeer opmerkelijk is de bijna verdubbeling van het verkeer op Weeze, dat in 2008 voor het eerst meer Nederlandse dan Duitse passagiers verwerkte.

Bovenstaande tabel vergelijkt de Nederlandse luchthavens, waarop de ticket-tax van toepassing was en de relevante buitenlandse luchthavens, die daaraan de potentiële voordelen hebben kunnen ontlenen. Hoewel de tabel relevante informatie bevat, kan uit het groeiverschil tussen beide categorieën luchthavens om verschillende redenen nog geen indicatie worden verkregen van het feitelijke effect van die ticket-tax. De eerste reden is hierboven genoemd en komt voor uit de aanbodfactoren, zoals de genoemde extra vluchten van Ryanair. Verder hebben de tabel opgevoerde luchthavens een zeer verschillende marktsamenstelling, hetgeen een vergelijking evenzeer moeilijker maakt. Tenslotte hebben de Belgische en Duitse luchthavens een voordeel kunnen ontlenen aan de Nederlandse ticket-tax, zodat het geconstateerde groeiverschil ook daardoor kan zijn verstoord.

Minstens zo relevant is daarom een vergelijking tussen Schiphol en twee andere grote hubs: Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt<sup>7</sup>. Enerzijds omdat deze drie luchthavens veel beter vergelijkbaar zijn voor wat betreft de marktsamenstelling en anderzijds omdat Parijs en Frankfurt geen voordeel hebben kunnen ontlenen aan de ticket-tax op de Nederlandse luchthavens. Immers, de afstand tot het verzorgingsgebied is dermate lang, dat de achterlandconcurrentie als beperkt kan worden beschouwd. Deze vergelijking is in onderstaande tabel gemaakt. Gezien het moment van invoering van de ticket-tax is een onderscheid gemaakt in de twee relevante jaarhelften.

Verder is de tabel in twee delen gesplitst: OD- en transferverkeer. Daarbij valt op dat – beginnend met het transferverkeer - op Schiphol dit transferverkeer gedurende het hele jaar is gegroeid, in de tweede jaarhelft zelfs meer dan in de eerste.

Dat is met name relevant als wordt gekeken naar het groeiverschil tussen het OD-segment en het transfersegment. Dat is in het tweede halfjaar op Schiphol uitgesproken groot (3,7% versus – 8,8%), veel groter dan op de twee andere luchthavens en ook veel groter dan in het eerste halfjaar.

---

<sup>7</sup> Voor Londen Heathrow waren op het moment van opstelling van het rapport deze gegevens nog niet voorhanden.

**Tabel 4**      **Ontwikkeling aantal passagiers op Schiphol, Parijs Charles de Gaulle en Frankfurt tussen 2007 en 2008 (\*000 vertrekkende passagiers)**

Ontwikkeling OD-verkeer op Schiphol, Parijs CDG en Frankfurt

	AMS	CDG	FRA
2007-1	6.472	9.681	5.938
2007-2	7.558	10.738	6.775
2008-1	6.632	10.151	6.241
2008-2	6.896	10.588	6.387
%groei			
2008-1	2,5	4,9	5,1
2008-2	-8,8	-1,4	-5,7

Ontwikkeling transfer-verkeer op Schiphol, Parijs CDG en Frankfurt

	AMS	CDG	FRA
2007-1	4.689	4.542	6.840
2007-2	5.140	4.893	7.394
2008-1	4.786	4.604	6.835
2008-2	5.329	5.001	7.154
%groei			
2008-1	2,1	1,3	-0,1
2008-2	3,7	2,2	-3,2

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat: DGLM

Kijkt men naar de ontwikkelingen van alleen het OD-verkeer in het eerste halfjaar, dan valt op dat de groei van het OD-verkeer op Schiphol (met 2.5%) ook dan al onder die van Parijs en Frankfurt lag (resp. 4.9 en 5.1%). Daarbij kunnen allerlei andere factoren een rol spelen, maar de invloed van de ticket-tax is daarin nog gering. Niettemin wijst Schiphol erop dat bij de aankondiging van de tax in het voorjaar en de aandacht die dit heeft gekregen al enige effecten te zien zouden zijn geweest.

In het tweede halfjaar is er voor wat betreft het OD-verkeer op Schiphol een daling van 8.8%, maar ook op Parijs en Frankfurt is een daling waar te nemen, zij het minder scherp. Op Frankfurt speelt daarin het effect van de staking bij Lufthansa in het najaar, maar in december was in Frankfurt – in schril contrast met Schiphol – juist weer een opleving in het OD-verkeer te zien. Maar ook op Parijs was sprake van een geringe daling in het OD-verkeer met 1.4%. De conclusie hieruit is dan ook dat er in de tweede helft van het jaar weliswaar een significant groeiverschil is waar te nemen tussen Schiphol en de twee andere luchthavens (in aanmerking nemend het specifieke effect voor Frankfurt), maar dat men de daling op Schiphol van 8.8% niet geheel kan toeschrijven aan de ticket-tax, temeer daar er ook op Parijs en Frankfurt (lichtere) dalingen te zien waren.

Een en ander bevestigt de hierboven neerlegde stelling dat er dus meer factoren zijn geweest die de ontwikkelingen hebben bepaald. In de volgende paragraaf zal dan ook worden getracht om de ontwikkelingen op Schiphol te ontleden in een deel dat het gevolg is van – hieronder nader aan te duiden – systematische factoren, die los staan van de ticket-tax en een deel dat de invloed van de ticket-tax zelf weergeeft.

## 3.2 De diagnose van de ontwikkelingen

De ontwikkelingen die een rol hebben gespeeld bij de groei van Schiphol in 2008 zijn in een drietal categorieën in te delen:

- Autonome groei: de effecten van systematische macro-economische factoren: economische ontwikkeling, brandstofkosten en wisselkoersen. Deze systematische factoren bepalen de autonome groei
- Effecten van de invoering van de ticket-tax
- Effecten van overige niet benoemde factoren

In deze paragraaf komen alle drie categorieën aan de orde en zullen de ontwikkelingen in 2008 worden ontleed naar deze categorieën.

### 3.2.1 De autonome groei tussen 2007 en 2008

2008 was – ook als men de invoering van de ticket-tax niet in aanmerking neemt – een bijzonder turbulent jaar voor wat betreft de Nederlandse reismarkt. De eerste helft van het jaar kenmerkte zich door een sterk oplopende olieprijs, die in de maand juli een recordniveau bereikte van meer dan 140 dollar per vat. Daarna is deze prijs weer sterk gedaald naar een niveau onder de 40 dollar aan het eind van het jaar. Ondanks deze scherpe daling, ligt de gemiddelde olieprijs in 2008 toch ruim boven die van 2007. De gemiddelde niveaus van de olieprijsen zijn dan resp. 99 en 72 dollar. Deze sterke stijging is in hoge mate medebepalend voor de autonome groei van de luchtvaart tussen 2007 en 2008, niet alleen voor het deel dat per vliegtuig reist, maar ook het voor het deel dat over land reist.

Daarnaast is het de economische ontwikkeling zelf, die de autonome groei bepaalt. De kredietcrisis heeft daarin nog een bescheiden rol gespeeld. De volle omvang daarvan begon zich in september te openbaren, en pas in het najaar werd duidelijk dat Europa (evenals de rest van de wereld) afstevent op een scherpe recessie, die naar verwachting vooral voor 2009 de economische groei in neerwaartse zin zal beïnvloeden. De economische groeicijfers in 2008 steken daarbij dus nog gunstig af. Zo had Nederland nog steeds een economische groei van bijna 2% in 2008, maar voor 2009 is inmiddels een krimp voorzien van 3.5%<sup>8</sup>.

Tenslotte zijn verblijfskosten en wisselkoersen in belangrijke mate bepalend voor de reismarkt, vooral als het gaat om de balans tussen inkomen en uitgaand verkeer. Zo is de waarde van de euro ten opzichte van zowel de Amerikaanse dollar als het Engelse pond sterk gestegen, wat een drukkend effect heeft gehad op de inkomende reismarkt uit de betreffende landen (USA en Engeland). Andersom was juist sprake van een opwaarts effect in de uitgaande markt naar die landen.

Deze paragraaf gaat in op de mate waarin de drie genoemde systematische factoren de autonome ontwikkeling bepalen. We willen hier niet spreken van een “korte termijn prognose”, omdat er nog vele andere factoren zijn die deze ontwikkeling bepalen. In dat verband kan worden gewezen op bijvoorbeeld aanbodfactoren, zoals het openen (of sluiten) van bepaalde luchtverbindingen,

---

<sup>8</sup> Centraal Planbureau, 10 februari 2009

prijstrategieën van relevante aanbieders (inclusief het al dan niet doorberekenen van brandstofkosten) en andere incidentele factoren.

### **Voorbeeld: het niet-zakelijke verkeer naar Engeland**

Onderstaande tabel geeft een voorbeeld van de wijze waarop de invloed van deze systematische factoren is bepaald. Als voorbeeld is gekozen voor de uitgaande niet-zakelijke markt naar Engeland (dus de Nederlandse toeristen naar Engeland). De olieprijs, gemeten in dollars, is gemiddeld over het hele jaar gerekend met circa 38% gestegen. Omdat de waarde van de dollar tegenover de euro met 6.5 % is gedaald, valt de stijging van de olieprijs, gemeten in euro's wat lager uit: 29%. Deze stijging heeft evenwel een significante invloed op de stijging van de vliegtarieven, maar de mate waarin is met grote onzekerheid omgeven. Om te beginnen is de stijging van de ruwe olieprijs niet noodzakelijk gelijk aan de stijging van de prijs van kerosine. Niet alleen omdat de prijsontwikkeling van raffinageproducten in het algemeen kan verschillen, maar ook omdat luchtvaartmaatschappijen zich tegen grote prijsstijgingen kunnen indekken door kerosine op de termijnmarkten te kopen (*hedging*). Daarvan was vooral sprake ten tijde van de scherpe prijsstijgingen in de zomer van 2008. Dat kan in het voordeel uitvallen voor luchtvaartmaatschappijen (waardoor de gemiddelde prijsstijging van brandstofkosten lager kan uitvallen), maar even goed in het nadeel. Daarvan is sprake bij verschillende luchtvaartmaatschappijen, die een overvloed aan kerosine op de termijnmarkten hebben gekocht en een prijs betalen die boven de huidige marktprijs ligt. Verder is onzeker in hoeverre luchtvaartmaatschappijen de stijgende (of dalende) brandstofkosten meteen doorberekenen in hun vliegtarieven. Veelal doen zij dat met brandstoftoeslagen, maar in sterk concurrerende markten is er een neiging om kostenverhogingen vertraagd (of soms helemaal niet) door te berekenen in de prijzen. De genoemde 29% is dus alleen het systematische deel van de brandstofcomponent in de vliegtarieven. Verder is daarbij nog van belang het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten. Dat aandeel is sterk afhankelijk van de afstand waarover wordt gevlogen. Als vuistregel wordt (in 2007) voor intra-Europese markten een aandeel van ruim 15% aangehouden, maar voor intercontinentaal vliegen kan dat aandeel oplopen naar 30%. Bovendien verschilt dat aandeel per soort luchtvaartmaatschappij. Zo is dat aandeel voor *low cost carriers* hoger dan voor *full service carriers* (resp. 30 en 15% voor intra-Europese vluchten). Dat dit aandeel bij *low cost carriers* hoger is komt voort uit het lage niveau van de niet met brandstof gerelateerde kostencomponent. Verder is aangenomen dat de niet aan brandstof gerelateerde kosten zich ontwikkelen volgens de inflatie, in Nederland naar schatting 2.3% in 2008. Een en ander betekent dat de vliegtarieven in 2008 – op grond van deze systematische factoren - gemiddeld met circa 7.7% gestegen zouden zijn.

**Tabel 5** Autonome groei van de uitgaande niet-zakelijke reismarkt naar Engeland

Reiskosten voor Nederlanders naar UK	2007	2008	Niet-zakelijk	
			% mutatie elasticiteit	Marktgroei
Olieprijs in \$	71,71	99,23	38,4	
Euro per dollar	0,73	0,68	-6,5	
Olieprijs in euro	52,40	67,81	29,4	
Overige componenten airfare			2,3	
Aandeel fuelkosten	20%			
<b>Airfares in euro</b>	<b>208,5</b>	<b>225</b>	<b>7,7</b>	
Prijsstijging in UK (in pond)			3,6	
Euro per pond	1,46	1,25	-14,2	
Prijsstijging in UK (in euro)			-11,1	
Aantal verblijfsdagen in UK	10,13	10,13	0,0	
Uitgaven per dag in euro	73	65	-11,1	
<b>Verblijfskosten in UK (in euro)</b>	<b>738</b>	<b>656</b>	<b>-11,1</b>	
Totale reiskosten naar UK (euro, nominaal)	947	881	-7,0	
Inflatie in Nederland			2,3	
<b>Totale reiskosten naar UK (euro, reeel)</b>			<b>-9,1</b>	15,3
Economische groei Nederland			1,8	2,9
<b>Marktgroei</b>				<b>18,7</b>

Bron: Economische indicatoren ontleend aan "The Economist", februari 2009. Berekeningen uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek

Naast de verandering in de kosten van de vliegreis zelf is ook de verandering in de kosten van het verblijf in het buitenland bepalend voor de autonome groei. Daarbij is de prijsstijging in Engeland van belang. De inflatie (gemeten in ponden) bedraagt daar 3.6%, maar die prijsstijging wordt meer dan gecompenseerd door een significante devaluatie van het pond ten opzichte van de euro. Bedroeg de gemiddelde waarde van het Britse pond in 2007 nog € 1.46, de gemiddelde waarde in 2008 ligt rond € 1.25<sup>9</sup>, een daling van ruim 14%. Daardoor is er – voor Nederlanders, gemeten in euro's – in 2008 sprake van een prijsdaling in Engeland van 11.1%. Neemt men in de totale reis ook de verblijfskosten (in 2007 bedroegen deze gemiddeld ruim € 700), dan dalen per saldo de totale reiskosten naar Engeland in de niet-zakelijke markt (vliegen plus verblijven) met 7 %, gemeten in euro's. Dit betreft dan de nominale prijsdaling. De reële prijsdaling verkrijgt men door daar nog eens de Nederlandse inflatie (2.3%) van af te trekken, waardoor het niet-zakelijk reizen naar Engeland in reële termen 9.1 % goedkoper wordt. Rekening houdend met een prijselasticiteit in die markt van -1.50, kan op grond van deze reële prijsdaling een marktgroei van 15.3 % worden verwacht.

Daarbij is nog geen rekening gehouden met de verwachte inkomensgroei van de reizigers. Deze wordt verondersteld gelijk op te lopen met de groei van het GNP, dat voor Nederland in 2008 nog met circa 1.8% is gegroeid. Rekening houden met een inkomenselasticiteit in deze markt van 1.60 kan nog een additioneel effect op de marktgroei van 2.9% worden verwacht. Al met al kan de uitgaande niet-zakelijke markt naar Engeland met bijna 19 % groeien in 2008. Deze groei wordt gerealiseerd, ondanks de sterke stijging van de brandstofkosten en dankzij de depreciatie van het pond.

<sup>9</sup> Eind december 2008 had het Engelse pond zelfs een waarde van circa € 1.03

Het tegenovergestelde is het geval voor de inkomende niet-zakelijke markt uit Engeland. Ook daar heeft men te maken met de stijgende brandstofkosten, die – gemeten in ponden – zwaarder tellen dan indien gemeten in euro's. Daar bovenop komt nog het effect van de duurder euro, waardoor al met al de inkomende niet-zakelijke markt uit Engeland daalt met ruim 16%. Onderstaande tabel geeft de onderbouwing van deze daling.

**Tabel 6** Autonome groei van de inkomende niet-zakelijke reismarkt uit Engeland

Reiskosten voor Engelsen naar Nederland	2007	2008	Niet-zakelijk	
			% mutatie elasticiteit	Marktgroei
Olieprijs in \$	71,71	99,23	38,4	
Pond per dollar	0,50	0,54	9,0	
Olieprijs in pond	35,84	54,07	50,9	
Overige componenten airfare			3,5	
Aandeel fuelkosten	20%			
Airfares in euro	208,5			
Pond per euro	0,68			
<b>Airfares in pond</b>	<b>143</b>	<b>161</b>	<b>13,0</b>	
Prijsstijging in Nederland (in euro)			2,3	
Pond per euro	0,68	0,80	16,6	
Prijsstijging in Nederland (in pond)			19,3	
Aantal verblijfsdagen in Nederland	2,06	2,06		
Uitgaven per dag in euro	226			
Pond per euro	0,68			
Uitgaven per dag in pond	154	184	19,3	
<b>Verblijfskosten in Nederland (in pond)</b>	<b>319</b>	<b>380</b>	<b>19,3</b>	
Totale reiskosten naar Nederland (pond, nominaal)	461	541	17,3	
Inflatie in UK			3,6	
<b>Totale reiskosten naar Nederland (pond, reeel)</b>			<b>13,2</b>	-1,50
Economische groei UK			0,7	1,60
<b>Marktgroei</b>				<b>-16,1</b>

Bron: Economische indicatoren ontleend aan "The Economist", februari 2009. Berekeningen uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek

### De autonome groei van de Nederlandse reismarkt

Uit deze cijfers is duidelijk de onbalans te zien tussen de uitgaande en inkomende markten. Dezelfde trends komen naar voren, indien men ook de andere markten beschouwd. Deze trends zijn in onderstaande tabel weergegeven.

**Tabel 7** Autonome groei van de Nederlandse reismarkt

	Zakelijk NL	Bezoek	Niet-zakelijk NL	Bezoek	
<b>Totaal (*000 reizen)</b>	<b>36.403</b>	<b>6.537</b>	<b>4.059</b>	<b>18.851</b>	<b>6.955</b>
BNL, DU, FR, UK	19.530	4.016	2.067	9.063	4.384
Scandinavie	1.378	326	211	627	214
Midden Europa	2.273	326	165	1.591	193
Zuid Europa	5.756	683	433	3.967	673
Rest Europa	2.904	522	265	1.811	306
Noord Amerika	1.670	194	445	359	672
Azie /Pacific	1.259	202	324	440	293
Overig intercontinentaal	1.633	268	150	994	220
<b>Procentuele groei 2007-2008</b>	<b>-1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>-5,9</b>
BNL, DU, FR, UK	-1,3	1,8	-0,4	0,6	-8,3
Scandinavie	0,5	1,4	-1,8	1,9	-2,6
Midden Europa	0,1	0,4	1,6	-0,5	3,1
Zuid Europa	-1,3	0,8	-0,1	-1,6	-2,3
Rest Europa	-1,8	-0,8	4,4	-4,6	7,6
Noord Amerika	-3,2	1,4	-1,8	4,0	-9,3
Azie /Pacific	0,8	0,2	0,8	1,9	-0,5
Overig intercontinentaal	-1,8	0,7	2,1	-4,2	3,3

Bron: Berekeningen uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek

Het bovenste deel van de tabel geeft nogmaals weer de samenstelling van de Nederlandse reismarkt. Het onderste deel van de tabel geeft de autonome groeicijfers weer, die met de zelfde methodiek tot stand zijn gekomen als hierboven toegelicht. Ook hier is de sterke daling (8.3%) van de inkomende niet-zakelijke markt uit de omringende landen te zien. In die markt betreft het zowel Engelsen als continentale Europeanen, die echter significant verschillende autonome groeifactoren hebben. De autonome groei van de 'inkomende Engelsen' is sterk negatief zoals hierboven onderbouwd, maar voor continentale Europeanen is er geen wisselkoerseffect, zodat de daling in die markten veel kleiner is, maar per saldo altijd nog 8.3%. De uitgaande toeristenmarkt naar omliggende landen is vooral gericht op continentaal Europa (Frankrijk en Duitsland), zodat de gesignaleerde onbalans hier minder zichtbaar is. Wel is deze zichtbaar op de Noord-Amerikaanse routes, waarbij de depreciatie van de dollar leidt tot een groei van het uitgaande verkeer (4 % in het niet-zakelijke segment) en een daling van het inkomende verkeer (9.3 %, eveneens in het niet-zakelijke segment). De genoemde verschillen in het zakelijke segment zijn – vanwege de geringere prijsgevoeligheid in dat segment – veel kleiner (op de Noord-Amerikaanse routes resp. 1.4 en – 1.8%).

Omgekeerde effecten zijn ook te zien. Zo stijgt de inkomende markt uit de meeste overige gebieden. Dat hangt samen met relatief sterk stijgende inkomens (Azië), maar in sommige gevallen ook met een appreciatie van de lokale valuta ten opzichte van de euro (Japan, China en Israël). Al met al is er voor de Nederlandse reismarkt een licht negatieve autonome groei te verwachten van ongeveer 1.2%. Deze groei is dus uitsluitend gerelateerd aan de genoemde systematische economische factoren (brandstofkosten, wisselkoersen en economische groei). Daarbij hebben de stijgende brandstofkosten negatieve effecten over de gehele breedte. Wisselkoersen dragen bij tot verschillen tussen inkomende en uitgaande markten. Alleen de economische groei draagt nog bij tot een wat meer substantiële stijging. Immers de aan het eind van 2008 om zich heen grijpende kredietcrisis heeft in 2008 nog een betrekkelijk gering effect



gehad op de economische groeicijfers, zodat de economische groei – zij het onvoldoende – nog een tegenwicht heeft kunnen bieden tegen de stijgende kosten van het vliegen. Onderstaande tabel geeft daarvan een samenvatting.

**Tabel 8** Autonome ontwikkeling van de Nederlandse reismarkt, 2007-2008

	2007	% mut	2008 zonder ticket-tax
<b>Nederlandse Reismarkt (*mln.reizen)</b>	<b>36,4</b>	<b>-1,2</b>	<b>36,0</b>
waarvan:			
uitgaand-zakelijk	6,5	1,3	6,6
uitgaand-niet-zakelijk	18,9	-0,6	18,7
inkomend-zakelijk	4,1	0,0	4,1
inkomend-niet-zakelijk	7,0	-5,9	6,5
auto /trein /bus	20,1	-1,3	19,8
vliegtuig	16,3	-1,0	16,2
vliegtuig waarvan:			
Schiphol	13,6	-1,4	13,4
Overige NL-luchthavens	1,4	1,3	1,4
buitenlandse luchthavens	1,3	0,7	1,3
vliegtuig waarvan:			
Europese bestemmingen (€11.25)	12,4	-0,9	12,3
Intercontinentale bestemmingen (€45)	3,9	-1,5	3,9
Schiphol (incl Belgische en Duitse reismarkt)	13,9	-1,4	13,7
w.v. Nederlandse reismarkt	13,6	-1,4	13,4
w.v. Belgische en Duitse reismarkt	0,3	-1,2	0,3
uitgaand-zakelijk	2,4	1,7	2,4
uitgaand-niet-zakelijk	5,7	0,1	5,7
inkomend-zakelijk	2,6	-0,9	2,6
inkomend-niet-zakelijk	3,2	-6,9	3,0

Terwijl de gehele reismarkt als gevolg van autonome factoren al met 1.2% daalt, is dat vooral het geval voor de inkomende (en vooral niet-zakelijke) markten. Daarbij speelt voor de relevante herkomstgebieden (Engeland en de USA) de duurdere euro een hoofdrol. De uitgaande markten kunnen – als gevolg van dezelfde wisselkoerseffecten – totaal genomen nog op het niveau van 2007 blijven. Nogmaals zij vermeld dat het hier de groei als gevolg van systematische factoren betreft. Deze kanttekening is specifiek relevant voor de inkomende (niet-zakelijke) markten. Gekeken is hier naar economische indicatoren, maar het blijkt dat andere factoren (zoals promotie van Nederland etc.) evenzeer een belangrijke rol kunnen spelen, welke hier echter buiten beschouwing zijn gebleven.

Ook de voor het vliegtuig relevante reismarkt daalt met bijna hetzelfde percentage (1.0 %). Ook hier spelen de genoemde wisselkoerseffecten de hoofdrol. Die zijn voornamelijk van toepassing voor de niet-euro gebieden, die hoofdzakelijk per vliegtuig te bereiken zijn. Diezelfde factor is er de oorzaak van dat vooral de autonome groei van Schiphol negatief is (-1.4 %), terwijl de Nederlandse reismarkt die van andere luchthavens gebruik maakt (en gemiddeld wat meer op continentaal Europa is gericht) autonoom nog licht kan groeien.

Een en ander illustreert dat 2008 – ook zonder de ticket-tax – vooral als gevolg van de hoge brandstofkosten, voor de reismarkt als een zeer matig jaar beschouwd moet worden, waarin de effecten van de ophanden zijnde recessie nog nauwelijks een rol hebben gespeeld. Deze recessie zal zich naar verwachting in 2009 in zijn volle omvang doen gelden. Evenmin zijn de effecten van de ticket-tax opgenomen. Deze zullen in de navolgende paragraaf aan de orde komen.

### 3.2.2 De verwachte invloed van de ticket-tax in 2008

Op 1 juli 2008 is de ticket-tax ingevoerd. Deze is (achteraf gezien) op een moment gekomen dat toch al sprake was van een inkrimpende markt, getuige de opgevoerde cijfers uit voorgaande paragraaf. Dat betekent dat de te verwachten daling van de volumina van Schiphol (en de andere Nederlandse luchthavens) naar verwachting nog sterker zal zijn dan de voor Schiphol ingeschatte autonome daling van 1.4%.

De structurele effecten van de ticket-tax zijn geschat in het eerder aangehaalde onderzoek uit 2007. In dat onderzoek is de conclusie getrokken dat het aantal passagiers op Schiphol als gevolg van de ticket-tax ruim 10% lager zou liggen dan zonder de ticket-tax. In deze paragraaf zullen deze conclusies nog eens worden vergeleken met de feitelijke ontwikkelingen, die zich hebben voorgedaan.

De genoemde effecten uit het onderzoek betroffen overigens de structurele effecten. Immers het is de verwachting dat de volledige effecten van de ticket-tax pas na enkele jaren zichtbaar zouden zijn. Daarom richtte dat onderzoek zich ook op het jaar 2011. Dat betekent dat men ervan moet uitgaan dat de feitelijke ontwikkelingen uit 2008 nog niet de volledige effecten laten zien. Daar komt bij dat de ticket-tax slechts een half jaar van toepassing is geweest. Onderstaande tabel geeft in de eerste kolom de structurele effecten op het aantal passagiers weer van de ticket-tax. Die bedragen voor Schiphol bijna 11%, maar de structurele effecten voor de beide niet-zakelijke segmenten zijn groter. De kolom daarnaast geeft aan het aandeel van het betreffende segment dat met de tax is geconfronteerd, Bij een gelijkmatige verdeling van het verkeer over het jaar zou dat 50% geweest zijn, maar in de tabel is te zien dat het voor de zakelijke segmenten iets kleiner is. Dat betekent dat het zakelijke verkeer iets meer in de eerste helft van het jaar plaatsvindt. Andersom vindt het niet-zakelijke verkeer wat meer in de tweede helft plaats en is dus ook het aandeel dat met de tax wordt geconfronteerd wat groter.

Verder is de doorwerking nog niet volledig en men mag verwachten dat het volledige effect van de ticket-tax pas na enkele jaren zichtbaar is. Hoe groot die in 2008 is geweest is moeilijk te zeggen, maar het is wel aannemelijk dat het grootste deel van deze doorwerking inmiddels heeft plaatsgevonden. In deze tabel is ervan uitgegaan dat tweederde van de invloed van de ticket-tax in 2008 al is doorgewerkt.

**Tabel 9** Verwachte invloed op het aantal passagiers op Schiphol van de ticket-tax in 2008

	Structurele Effecten Tax %	Aandeel segment in tweede jaarhalf	% door- werking	Effect tax in 2008
NL Zakelijk	-4,5	0,48	0,67	-1,5
NL Niet Zakelijk	-13,8	0,58	0,67	-5,3
BU Zakelijk	-4,8	0,49	0,67	-1,6
BU Niet Zakelijk	-15,7	0,55	0,67	-5,8
Totaal	-10,9	0,54	0,67	-3,9

Rekening houdend met de nog niet volledige doorwerking én het feit dat de tax een half jaar van toepassing is geweest, zou men op grond van dat onderzoek uit 2007 over heel 2008 een extra daling van het OD-verkeer van circa 3.9 % mogen verwachten. Tezamen met de autonome daling van 1.4% die er voor Schiphol toch al was zouden wij voor heel 2008 een daling van circa 5.4 % mogen verwachten.

### 3.2.3 De verwachte invloed van de overige factoren

Ondanks de - op grond van bovengenoemde factoren – verwachte daling in het OD-verkeer van 5.4 % is evenwel de gerealiseerde daling in 2008 van het OD-verkeer 3.6% is geweest. Schiphol heeft het dus – ondanks deze daling – toch iets beter gedaan dan op grond van de geschatte autonome groei en de verwachte invloed van de ticket-tax kon worden verwacht en de luchthaven heeft in die zin dus ongeveer 1.8 % meer OD-verkeer kunnen aantrekken dan kon worden verwacht. Dat verschil moet worden toegeschreven aan andere factoren die in de hierboven opgevoerde analyse en in het genoemde onderzoek uit 2007 niet in beeld zijn gebracht. Een meer relevante vraag is of de conclusies die met betrekking tot de effecten van de ticket-tax zijn getrokken dienen te worden herzien.

**Tabel 10** Decompositie van de groei van het OD-verkeer op Schiphol in 2008

	<b>Totale groei 2008</b>	waarvan: Autonoom	Tax	Overige
NL Zakelijk	<b>1,6</b>	1,7	-1,5	1,4
NL Niet Zakelijk	<b>-1,7</b>	0,1	-5,3	3,5
BU Zakelijk	<b>-2,7</b>	-0,9	-1,6	-0,2
BU Niet Zakelijk	<b>-11,0</b>	-6,9	-5,8	1,6
Totaal	<b>-3,6</b>	-1,4	-3,9	1,8

Geconstateerd is dat Schiphol circa 1.8 % meer verkeer heeft kunnen aantrekken dan verwacht. Dat extra verkeer is vooral in de uitgaande niet-zakelijke markt gerealiseerd (3.5% extra).

Twee factoren kunnen daarbij een rol gespeeld hebben. De eerste is dat luchtvaartmaatschappijen hun tarieven extra verlaagd hebben teneinde het verwachte marktverlies trachten te compenseren. In een concurrerende en ook niet-zakelijke markt met een grote prijsgevoeligheid is een

tariefsverlaging van circa 2% al voldoende om 3.5 % extra verkeer aan te trekken, dan wel om 3.5 % marktverlies te mitigeren. Dit effect is niet in beeld gebracht in het onderzoek uit 2007, omdat men ook niet kan verwachten dat het structureel is, maar men kan een dergelijk effect voor de korte termijn niet uitsluiten.

Een andere factor kan zijn dat luchtvaartmaatschappijen de hoge olieprijs, waarvan in de zomer 2008 sprake was, niet helemaal hebben doorberekend hebben. Bij de schatting van de autonome groei is uitgegaan van een “één-op-één” doorberekening van de in dollars genoteerde olieprijs, hoewel ook bij de beschrijving daarvan in het voorgaande hoofdstuk al de nodige relativeringen zijn aangebracht. Indien deze doorberekening niet volledig is geweest, zou men uit hoofde daarvan een wat minder sterke daling van de autonome component kunnen verwachten, wat het genoemde verschil van 1.8% ook voor een deel kan verklaren.

De conclusie is dan ook dat er op grond van de gerealiseerde ontwikkelingen uit 2008 geen aanleiding is om de eerder getrokken conclusie met betrekking tot de effecten van de ticket-tax te herzien. We zullen deze conclusie dan ook gebruiken om in het volgende hoofdstuk de structurele effecten van de ticket-tax te beschrijven.

## 4 De structurele effecten van de ticket-tax

De vorige paragraaf is ingegaan op de effecten van de ticket-tax in 2008. Daar is de conclusie getrokken dat de ticket-tax een negatief effect heeft gehad op het OD-verkeer van circa 4%. Dit zijn echter niet de structurele effecten. Immers de tax is slechts een half jaar van toepassing geweest en bovendien zal het enkele jaren duren dat de volledige effecten daarvan zichtbaar worden.

ANVR en NBTC zijn echter geïnteresseerd in de totale (en ook structurele) effecten van de ticket-tax en niet zozeer in de effecten van een half jaar. Daarom zullen wij in deze fase een berekening uitvoeren alsof de ticket-tax over het gehele jaar van toepassing zou zijn geweest en er bovendien van uitgaan dat ook de doorwerking al volledig zou zijn geweest.

### 4.1 Volume effecten in de Nederlandse reismarkt

Onderstaand overzicht geeft op hoofdlijnen een samenvatting van de te verwachten structurele volume-effecten (op jaarbasis in 2008) van de ticket-tax. Daaruit blijkt dat de Nederlandse reismarkt naar verwachting als gevolg van die ticket-tax circa 1.5% inkrimpt. Zoals te verwachten moet vooral het deel van de markt dat per vliegtuig reist een veer laten (-4.2 %), terwijl het deel dat over land reist iets kan toenemen. Wel zijn grote verschuivingen te zien over de luchthavens waarvan gebruik gemaakt gaat worden. Terwijl het gebruik van de Nederlandse luchthavens met zo'n 11% terugloopt (op Schiphol iets minder dan op de andere Nederlandse luchthavens), kunnen de omliggende buitenlandse luchthavens in 2008 ruim 70%<sup>10</sup> meer reizigers van en naar Nederland tegemoet zien dan in 2007.

---

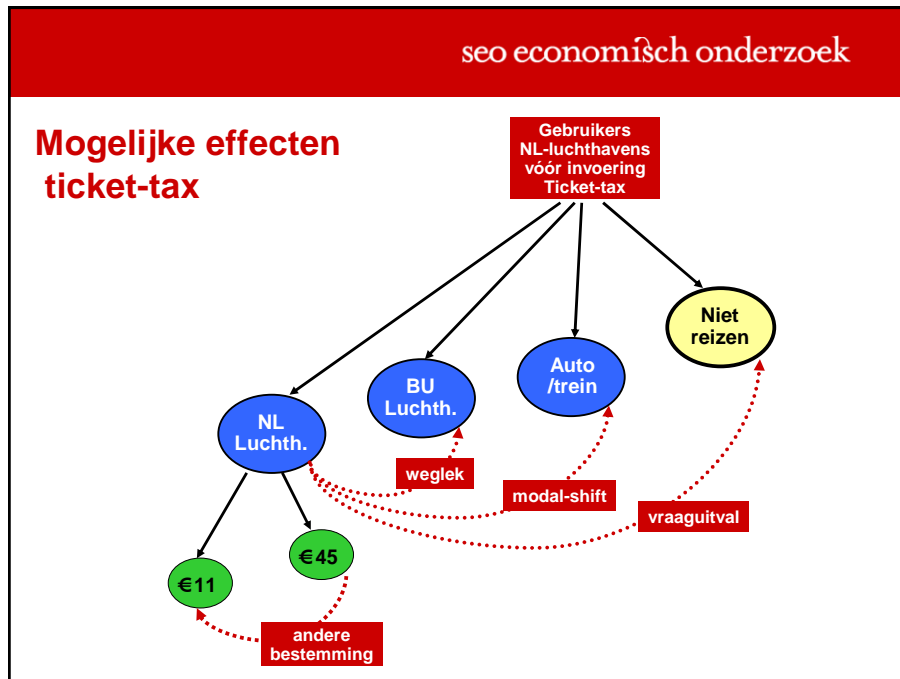
<sup>10</sup> Dat betekent dus niet dat het totale verkeer op die luchthavens met 70% stijgt. Het betekent dat daar alleen het aantal Nederlandse passagiers met 70% stijgt.

Tabel 11 Samenvatting van de effecten van de ticket-tax op jaarbasis

	2007	% mut	2008 zonder ticket-tax	% mut	2008 met ticket-tax
<b>Nederlandse Reismarkt (*mln.reizen)</b>	<b>36,4</b>	<b>-1,2</b>	<b>36,0</b>	<b>-1,5</b>	<b>35,4</b>
waarvan:					
uitgaand-zakelijk	6,5	1,3	6,6	-0,4	6,6
uitgaand-niet-zakelijk	18,9	-0,6	18,7	-1,7	18,4
inkomend-zakelijk	4,1	0,0	4,1	-0,6	4,0
inkomend-niet-zakelijk	7,0	-5,9	6,5	-2,4	6,4
auto /trein /bus	20,1	-1,3	19,8	0,7	19,9
vliegtuig	16,3	-1,0	16,2	-4,2	15,5
vliegtuig waarvan:					
Schiphol	13,6	-1,4	13,4	-10,7	12,0
Overige NL-luchthavens	1,4	1,3	1,4	-13,4	1,2
buitenlandse luchthavens	1,3	0,7	1,3	71,5	2,3
vliegtuig waarvan:					
Europese bestemmingen (€11.25)	12,4	-0,9	12,3	-4,0	11,8
Intercontinentale bestemmingen (€45)	3,9	-1,5	3,9	-4,8	3,7
Schiphol (incl Belgische en Duitse reismarkt)					
w.v. Nederlandse reismarkt	13,6	-1,4	13,4	-10,7	12,0
w.v. Belgische en Duitse reismarkt	0,3	-1,2	0,3	-18,0	0,2
uitgaand-zakelijk	2,4	1,7	2,4	-4,5	2,3
uitgaand-niet-zakelijk	5,7	0,1	5,7	-13,8	4,9
inkomend-zakelijk	2,6	-0,9	2,6	-4,8	2,5
inkomend-niet-zakelijk	3,2	-6,9	3,0	-15,7	2,5

De gebruikers van Nederlandse luchthavens, die zich geconfronteerd zien met deze ticket-tax kunnen op verschillende wijzen reageren, hetgeen tot bepaalde veranderingen zal leiden in de reismarkt. Dit zijn additionele veranderingen ten opzichte van de autonome groei en dus louter gerelateerd aan de invoering van de ticket-tax. In bovenstaande tabel is te zien dat deze veranderingen in totaal weliswaar circa 0.6 miljoen reizen zijn (1.5%), maar voor Schiphol en de andere Nederlandse luchthavens zijn deze veranderingen veel groter. Deze veranderingen zijn in onderstaande figuur schematisch weergegeven, waarna nader zal worden ingegaan op de samenstelling van die veranderingen.

Figuur 3 Mogelijke veranderingen in de Nederlandse reismarkt



Door de ticket-tax zullen de reiskosten per vliegtuig hoe dan ook toenemen, ook als reizigers zouden besluiten naar buitenlandse luchthavens uit te wijken. Voor een deel van de markt zijn deze kostenverhogingen aanleiding om van de reis af te zien. Het gaat in geval van Europese reizen om een prijsverhoging van € 11.25 per retourticket. In sommige gevallen betekent dat een significante procentuele verhoging, vooral in het geval van een reis met een *low cost carrier*, die reizen aanbieden van slechts enkele tientallen euro's. In andere gevallen, waarin voor *full fare* met de gevestigde lijndienstmaatschappijen wordt gereisd, is de procentuele verhoging kleiner. Verder speelt het reismotief nog een rol: zakelijke reizigers zijn veel minder prijsgevoelig van niet-zakelijke en zullen dan ook minder snel van de reis afzien.

Het deel van de markt dat om reden van de ticket-tax afziet van de reis wordt hier aangeduid als vraaguitval. Voorzover nog wel wordt gereisd kan er sprake zijn van modal shift (wel reizen, maar niet meer per vliegtuig) en weglek (wel vliegen, maar niet meer vanaf een Nederlandse luchthaven). Tenslotte bestaat nog de mogelijkheid dat er voor een andere bestemming wordt gekozen, in de zin dat een bestemming die met € 45 wordt belast wordt vervangen door een bestemming die slechts met € 11.25 wordt belast (in plaats van naar Florida dan maar naar Spanje).

De effecten zijn in onderstaande tabel samengevat:

Tabel 12 Veranderingen in de Nederlandse reismarkt als gevolg van de ticket-tax

	2008 zonder ticket-tax	waarvan door:					2008 met ticket-tax
		Mutatie (*mln reizen)	Vraag- uitval	Modal shift	Weglek	Andere bestemming	
<b>Nederlandse Reismarkt (*mln.reizen)</b>	<b>35.966</b>	<b>-536</b>	<b>-536</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>PM</b>	<b>35.430</b>
waarvan:							
uitgaand-zakelijk	6.622	-28	-28	0	0		6.595
uitgaand-niet-zakelijk	18.741	-323	-323	0	0		18.418
inkomend-zakelijk	4.059	-25	-25	0	0		4.035
inkomend-niet-zakelijk	6.544	-160	-160	0	0		6.383
auto /trein /bus	19.789	143	0	143	0		19.931
vliegtuig	16.178	-679	-536	-143	0		15.499
vliegtuig waarvan:							
Schiphol	13.427	-1.440	-493	-128	-819		11.987
Overige NL-luchthavens	1.419	-190	-43	-15	-133		1.228
buitenlandse luchthavens	1.332	952	0	0	952		2.284
vliegtuig waarvan:							
Europese bestemmingen (€11.25)	12.325	-495	-352	-143	0	PM	11.830
Intercontinentale bestemmingen (€45)	3.853	-184	-184	0	0	PM	3.669
% effect op NL-luchthavens		-11,0%	-3,6%	-1,0%	-6,4%		

Daarbij kan worden aangetekend dat alleen de vraaguitval relevant is voor de Nederlandse reismarkt als geheel. Terwijl de modal shift en weglek alleen veranderingen in de samenstelling van de reismarkt betreffen, verandert de vraaguitval ook de omvang van de reismarkt. Die vraaguitval bedraagt ongeveer 536 duizend reizen, dus circa 1.5 % zoals hierboven geconstateerd. Per definitie is die vraaguitval alleen van toepassing voor zover er per vliegtuig wordt gereisd. Immers er is geen ticket-tax op vervoer over land (evenmin bij de buitenlandse luchthavens) en dus ook geen vraaguitval bij deze modaliteiten. De procentuele vraaguitval bij de Nederlandse luchthavens bedraagt circa 3.7 %, voor Schiphol procentueel iets meer dan bij de andere Nederlandse luchthavens. Dat komt omdat de andere luchthavens nauwelijks op intercontinentaal vervoer zijn gericht en voor hen het hoge € 45 tarief ook nauwelijks van toepassing is. Dat is ook te begrijpen als men kijkt naar de vraaguitval op Europese (laag-tarief) bestemmingen en op intercontinentale (hoog-tarief) bestemmingen. Op de Europese routes is de vraaguitval bijna 3% en op de intercontinentale bijna 5%.

Circa 1% van de vliegreizigers wijkt uit naar vervoersmodaliteiten over land. Ook dat effect is vanzelfsprekend uitsluitend voor de vliegreizen vanaf Nederlandse luchthavens van toepassing. De buitenlandse luchthavens komen alleen in beeld als het gaat om de weglek: de veranderende keuze van sommige reizigers voor buitenlandse luchthavens vlak over de grens. Dat is van toepassing voor circa 6% van de luchtreizigers. De buitenlandse luchthavens zien daardoor wel het aantal Nederlandse reizigers bijna verdubbelen (van ruim 1.3 miljoen reizen naar bijna 2.3 miljoen reizen). Al met al zal het aantal (OD-)passagiers op Nederlandse luchthavens als gevolg van de ticket-tax met iets meer dan 10% teruglopen, voor het grootste deel door weg-lek naar luchthavens over de grens en voor een ander significant deel door vraaguitval. Het aantal reizigers dat niet meer vliegt, maar over land gaat reizen is in vergelijking daarmee nog beperkt.

Tenslotte is er nog de mogelijkheid van de keuze voor een andere bestemming. Dat houdt in dat men een reis naar een intercontinentale bestemming (met het € 45-tarief) inwisselt voor een reis



naar een Europese bestemming (met het € 11.25-tarief). Ook daarvoor is het onderscheid naar reismotief en inkomend/uitgaand van belang. Vermoedelijk is dat effect te verwaarlozen voor de zakelijke markt. Voor de niet-zakelijke markt kan dit effect wel optreden en daarvoor moet een expliciet onderscheid worden gemaakt voor de uitgaande en inkomende reismarkt.

Voor wat betreft de uitgaande niet-zakelijke reismarkt is een dergelijke substitutie alleen van toepassing voor de reismarkt naar intercontinentale bestemmingen. Daar gaat het in totaal om bijna 1.7 miljoen reizen. Daarbinnen gaat het vooral om reizen, waarvoor niet zozeer de bestemming zelf relevant is, maar meer de activiteit die men onderneemt tijdens de vakantie (specifiek reismotief). Zou het bijvoorbeeld gaan om echte zon- of strandvakanties (tijdens het Europese zomerseizoen), dan is het denkbaar dat een dergelijke substitutie kan plaatsvinden. Vooral de lange afstands zombestemmingen zijn daarvoor extra gevoelig<sup>11</sup>. Gaat het daarentegen om een cultuurreis naar een intercontinentale bestemming dan ligt die substitutie veel minder voor de hand.

Voor wat betreft de inkomende niet-zakelijke reismarkt zijn ook alleen de intercontinentale herkomsten van belang. Daar gaat het om ruim 0.6 miljoen reizen. Zouden deze reizigers een intercontinentale reis (bijvoorbeeld vanuit Japan naar Nederland) inwisselen tegen een intracontinentale reis (bijvoorbeeld van Japan naar Australië), dan is zelfs geen sprake van substitutie, maar gaat de hele reis voor Nederland verloren. Maar ook is het mogelijk dat – in het geval van rondreizen – niet Schiphol als aanlandingspunt wordt gekozen, maar (bijvoorbeeld) Parijs. Dan blijft het mogelijk dat Nederland (en Schiphol) deel blijft uitmaken van de reis, maar dan als een intra-Europese vlucht en dus tegen het lage tarief.

De omvang van deze effecten is niet gekwantificeerd (maar als PM-post in bovenstaande tabel opgenomen), omdat betrouwbare gegevens over de reismotieven niet voorhanden waren. Bovendien beperkt het aantal reizen dat in aanmerking zou komen voor een dergelijke substitutie zich tot het intercontinentale deel (2.3 miljoen, inkomend plus uitgaand). In de uitgaande markt gaat het om 1.7 miljoen reizen.

Zou 10% daarvan uitwijken naar een Europese bestemming, dan zouden als gevolg daarvan circa € 5 miljoen minder opbrengsten van de ticket-tax resulteren, terwijl de omvang van de markt zelf onaangetast blijft. De potentiële impact van dit effect in de inkomende markt (0.6 miljoen reizen) is mogelijk iets groter, omdat ook reizen voor Nederland verloren kunnen gaan. Maar gegeven de totale omvang van de markt (en van de verwachte opbrengsten van de ticket-tax) zijn de betreffende effecten toch relatief bescheiden.

## 4.2 Financiële effecten van de ticket-tax

Naast de hierboven gepresenteerde volume-effecten, zijn er ook financiële implicaties (zie onderstaand overzicht), niet alleen bestaand uit de opbrengsten van deze tax, maar ook zijn er dervingen van inkomsten bij relevante partijen, zoals luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.

---

<sup>11</sup> Inmiddels heeft de KLM de bestemming Aruba uit de zomerdienstregeling van 2009 geschrapt.

**Tabel 13 Financiële implicaties van de ticket-tax op jaarbasis****Financiële implicaties ticket-tax (\*mln €)**

Opbrengst ticket-tax (2008)	261
Derving opbrengst NL-luchthavens	-89
Derving opbrengst LuvaMijen op NL-luchthavens	-940
Derving opbrengst uit inkomend toerisme	-83
Derving opbrengsten voor reisbureau's	-120 à -300
Negatieve effecten voor de overheid	-150 à -280

In dat overzicht is te zien dat over 2008 een opbrengst van ruim € 261 miljoen te verwachten zou zijn geweest (indien de ticket-tax in het hele jaar van toepassing zou zijn geweest). Dat bedrag is lager dan het aanvankelijk beoogde bedrag van € 350 miljoen, later bijgesteld naar € 312 miljoen. Daarbij zij opgemerkt dat het laatste bedrag betrekking heeft op de eerder geschatte opbrengsten voor het jaar 2009. Hier is sprake van geschatte opbrengsten over 2008, waarin dus niet alleen de verwachte autonome groei tussen 2008 en 2009 niet is meegenomen, maar die bovendien aanzienlijk neerwaarts beïnvloed door de negatieve autonome groei in 2008. Dat betekent dat de bijgestelde verwachting voor 2009 van € 312 miljoen wellicht niet realistisch zal blijken, omdat dat het jaar is, waarin de effecten van de recessie zich in volle omvang zullen doen gelden en de resterende markt vraag dus al om andere redenen kleiner is.

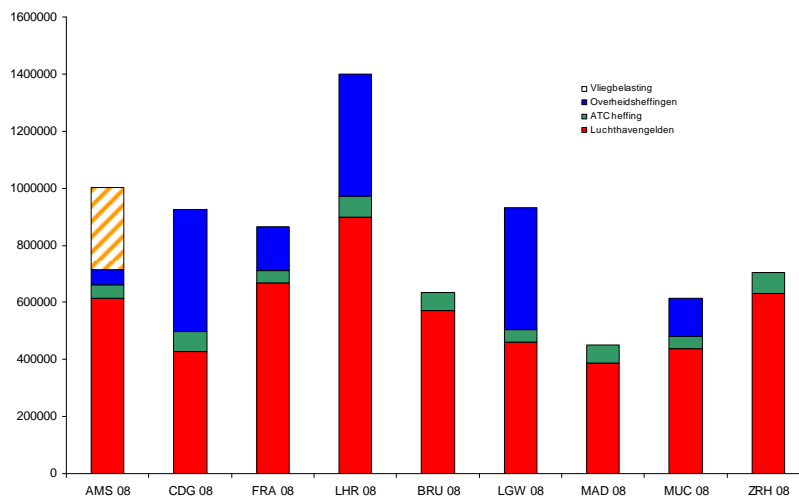
Naast de opbrengst van de ticket-tax, is er ook sprake van een derving van opbrengsten. Er is een derving van opbrengsten bij luchthavens (bijna € 90 miljoen), maar vooral bij luchtvaartmaatschappijen (zo'n € 940 miljoen) die opereren vanaf Nederlandse luchthavens. De opbrengstderving bij luchtvaartmaatschappijen is dus vele malen groter dan die bij de luchthavens. Tenslotte kan worden gewezen op de derving van opbrengsten uit het inkomende toerisme van circa € 83 miljoen. Daarnaast is sprake van een omzetsderving bij de Nederlandse reisbureau's (en touroperators), die kan variëren van circa € 120 tot € 300 miljoen. Dit bedrag is overigens niet helemaal optelbaar bij de bedragen, die daarboven staan, omdat men dan dubbelstellingen zou uitvoeren. Immers in de omzet voor reisbureau's zijn ook weer de kosten van vliegtrips begrepen, die voor een deel ook weer verscholen zitten in de daarboven genoemde € 940 miljoen. Zou men voor die dubbelstellingen corrigeren, dan kan men van een totale omzetsderving voor Nederlandse bedrijven spreken, die een orde van grootte heeft van € 1.2 tot € 1.3 miljard. Tenslotte is nog sprake van hogere kosten voor de overheid dan wel minder belastingopbrengsten. Ook hier is een marge aangehouden, gezien de onzekerheden die daar een rol spelen. Die bedragen circa € 150 tot € 280 miljoen, waarmee – indien men deze bovengrens zou aanhouden – voor de overheid de opbrengst van de ticket-tax geheel weer verloren zou gaan.

In onderstaande paragrafen zal nader op deze financiële implicaties worden ingegaan. Daarbij zal niet alleen een nadere onderbouwing worden gegeven, ook zal worden aangegeven hoe de genoemde bedragen moeten worden geïnterpreteerd. Alvorens dit te doen zal eerst de Nederlandse ticket-tax in een internationale context worden geplaatst.

### 4.3 Internationale context

Met de introductie van deze ticket-tax is Schiphol een van de duurdere luchthavens in Europa geworden. Alleen Londen Heathrow is nog duurder, zoals onderstaande figuur laat zien.

Figuur 2 "Visit costs" op enkele Europese luchthavens, zomer 2008



Bron: SEO Economisch Onderzoek, maart 2009: Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen

De figuur laat de totale *visit costs* zien die luchtvaartmaatschappijen betalen voor een 'bezoek' aan luchthavens. Hierin zijn de landingsgelden, parkeergelden, passagiersgelden, securitygelden en -heffingen, geluidsgelden en -heffingen, overige overheidsheffingen (waaronder de vliegbelasting) en ATC heffingen (air traffic control) meegenomen. Daarbij is uitgegaan van de omvang en samenstelling van het Schipholverkeer in 2007. Daaruit blijkt dat zonder de ticket-tax de totale kosten (voor luchtvaartmaatschappijen) van dat "Schiphol-pakket" circa € 700 miljoen per jaar bedragen en dat de ticket-tax de kosten van datzelfde pakket op een niveau brengen van circa € 1 miljard per jaar. De figuur laat ook de kosten zien, die de andere luchthavens in rekening zouden brengen, indien zij dezelfde hoeveelheid passagiers en vliegtuigbewegingen als Schiphol zouden afhandelen. Dan blijkt dat Schiphol na de introductie van de ticket-tax alleen nog goedkoper is dan Londen Heathrow, waar de totale kosten bijna € 1.4 miljard bedragen. Ook daar is sprake van een 'tax', variërend van £ 10 tot £ 80, afhankelijk van de bestemming en de klasse waarin wordt gevlogen. Dat is dus beduidend meer dan de ticket-tax op Schiphol.

Daarmee is Londen Heathrow weliswaar de duurste luchthaven van de genoemde negen Europese luchthavens, maar dit heeft betrekkelijk weinig implicaties voor de concurrentiepositie van Heathrow, in tegenstelling tot die van Schiphol. Immers de Londense markt is voor de belangrijkste internationale bestemmingen grotendeels aangewezen op Heathrow. Weliswaar is Gatwick voor veel bestemmingen een realistisch alternatief, maar deze luchthaven wordt door dezelfde operator (British Airport Authority, BAA) geëxploiteerd, waardoor van serieuze

luchthavenconcurrentie geen sprake is. Dat is wel het geval voor Schiphol, waar het achterland de keuze heeft uit meerdere luchthavens, die allen in bepaalde markten concurreren met het vervoersproduct dat Schiphol biedt.

#### 4.4 Opbrengsten van de ticket-tax

Indien de ticket-tax over geheel 2008 geheven zou zijn, zou een opbrengst zijn gerealiseerd van ruim € 261 miljoen, ruim onder het geschatte bedrag van € 312 miljoen voor 2009. Daarbij zij aangetekend dat (wellicht) de autonome groei in 2008 thans aanzienlijk lager wordt ingeschat dan op het moment dat deze schatting voor 2009 tot stand kwam. Zou men deze autonome groei op de trendmatige – zeg – 5% hebben geschat, dat had men in 2008 op 5% meer inkomsten kunnen rekenen, dus in totaal ongeveer € 273 miljoen. Zou men in 2009 opnieuw een autonome groei van 5% inboeken, dan zou men in 2009 kunnen rekenen op € 285 miljoen, nog steeds 9% onder het beoogde bedrag van € 312 miljoen. De (voorlopige) conclusie is dan ook dat de schatting van de inkomsten van de heffing toen al te optimistisch is geweest en des te meer optimistisch zal blijken als de stagnatie van de autonome groei in 2008 en de recessie in 2009 wordt ingeboekt.

#### 4.5 Derving van inkomsten van relevante sectorpartijen

De derving van inkomsten van Nederlandse luchthavens wordt ingeschat op circa € 90 miljoen en die voor luchtvaartmaatschappijen (opererend vanaf Nederlandse luchthavens) op een veelvoud daarvan: € 940 miljoen. Deze bedragen zijn niet zonder meer vergelijkbaar met de verwachte opbrengst van de ticket-tax en kunnen dus daarmee dan ook beslist niet worden gesaldeerd. Ook leidt deze inkomstenderving niet vanzelfsprekend tot een equivalente daling van de winst. Immers als gevolg van minder inkomsten kunnen ook kostenreducties optreden. Daarbij zijn een tweetal aspecten van belang:

- In welke mate treden deze kostenreducties inderdaad op
- In welke mate betreft het kostenreducties in Nederland of in het buitenland

Het is dus waarschijnlijk dat een daling van inkomsten ook gepaard gaat met een kostenreductie. De mate waarin dat kan gebeuren hangt samen met de productiestructuur van het betreffende bedrijf, met name voor wat betreft de kapitaal-, arbeids- dan wel intensiteit van de overige kostencomponenten. Zou het bijvoorbeeld om een kapitaal-intensieve productiestructuur gaan (zoals bijvoorbeeld bij luchthavens), dan is het de verwachting dat de kostenreductie beperkt is in vergelijking met de inkomstenderving, zeker op korte termijn, en dat dus deze inkomstenderving in relatief hoge mate ten koste gaat van de winst.

Voor zover er wel kostenreductie plaatsvindt, is het nog van belang of deze reductie betrekking heeft op kosten gemaakt in Nederland (arbeidskosten of overige leveringen). Niet alle kostenreducties komen immers in Nederland terecht. Zo bestaan de kosten van reisbureau's bijvoorbeeld uit de afdrachten van (veelal) buitenlandse hotels. Indien het echter wel een substantiële kostenreductie betreft binnen Nederland, dan gaat de inkomstenderving weliswaar niet ten koste van de (eigen) winst, maar werken dan – in negatieve zin – wel door naar de rest

van de economie in Nederland. Uiteindelijk leidt dat dan in Nederland tot minder loonkosten (hogere werkloosheid) of minder winst.

Arbeidskosten worden – althans in het geval van Schiphol – helemaal in Nederland gemaakt, dus het is aannemelijk dat deze inkomstenderving voor een substantieel een doorwerking heeft naar de rest van de Nederlandse economie. Aan de daarmee samenhangende werkgelegenheidseffecten is aandacht besteed in een van de onderstaande paragrafen.

De mate waarin de derving van inkomsten inderdaad leidt tot winstdalingen dan wel tot doorwerkingen naar de rest van de Nederlandse economie is hier niet verder gekwantificeerd. Voor een goed onderbouwde kwantificering van de genoemde winstdalingen en de doorwerkingen naar de rest van de economie is een aanzienlijk meer gedetailleerde economische analyse noodzakelijk. Voor zover sprake is van winstdalingen hangen daarmee ook weer dervingen van vennootschapsbelastingen samen.

#### 4.5.1 Derving van inkomsten van luchthavens

##### **Inkomsten uit havengelden**

De Nederlandse luchthavens zullen als gevolg van de ticket-tax op jaarbasis circa € 65 miljoen minder havengelden ontvangen. Dat bedrag bestaat niet alleen uit de *zg. passenger service charges* (voorheen ook wel aangeduid als 'luchthavenbelasting'), maar ook uit minder landingsgelden. Immers het is ook de verwachting dat ook het aantal vliegtuigbewegingen afneemt als gevolg van het mindere aantal passagiers. De daling in het aantal vliegtuigbewegingen is echter minder sterk, omdat een deel van de passagiersdaling ook kan worden opgevangen door lagere bezettingsgraden en zelfs kleinere vliegtuigen.

Daarbij is ook een reductie op het aantal transferreizigers ingeboekt. Hoewel transfer-reizigers zijn vrijgesteld van de ticket-tax, is vooral op langere termijn toch een effect op het transfersegment te verwachten. Immers, minder vliegtuigbewegingen leiden tot een minder aantrekkelijk vervoersproduct via Schiphol, waardoor het transfereren op andere overstapluchthavens relatief aantrekkelijker wordt. In totaal gaat het om 0.6 miljoen vertrekkende transferpassagiers (dus 1.2 miljoen passagiersbewegingen). Het aantal in het geding zijnde 'retourreizen' van deze transferpassagiers is dus 0.3 miljoen, omdat elke retourreis bij een overstap op Schiphol vier passagiersbewegingen genereert.

Bij de derving van inkomsten is ook meegenomen de derving van security-opbrengsten. Deze security heffingen zijn in de laatste twee jaar fors opgelopen en bedragen per 1 november 2008 ongeveer € 17 per OD-passagier en € 9 voor transferpassagiers.

##### **Inkomsten uit bestedingen van passagiers**

Tenslotte is er bij luchthavens nog een derving van inkomsten van niet luchtvaartgerelateerde activiteiten: de *zg. non-aviation revenues*. Dit betreffen inkomsten uit concessies, autoparkeren, winkels, verhuringen en reclame. Deze derving bedraagt naar schatting op jaarbasis circa € 25 miljoen.

## 4.5.2 Derving van inkomsten van luchtvaartmaatschappijen

De derving van inkomsten van luchtvaartmaatschappijen, die gebruik maken van Nederlandse luchthavens bedraagt ruim € 940 miljoen op jaarbasis. Het gaat daarbij om een volumevermindering van ruim 1.6 miljoen reizen, gemiddeld dus ruim € 500 per (retour)reis. Naast de hierboven gemaakte observaties over de eventuele daarmee samenhangende kostenreductie is hier specifiek relevant bij welke luchtvaartmaatschappijen deze inkomstenderingen terecht komen. Mat name is relevant of het dervingen bij Nederlandse of buitenlandse maatschappijen betreft.

Een significant deel van de opbrengstderving komt voort uit het verlies aan transfer-passagiers. Daar gaat het om 0.3 miljoen minder retourreizen en bij een gemiddelde prijs van een transfer-retourticket via Schiphol van ongeveer € 850 (het betreft hier hoofdzakelijk intercontinentale reizen) leidt dat tot een opbrengstderving van € 255 miljoen. Dat verlies komt hoofdzakelijk bij de KLM terecht, omdat de KLM op Schiphol vrijwel alle transferverkeer voor zijn rekening neemt.

De rest van de opbrengstderving komt voor rekening van het OD-verkeer: € 685 miljoen, corresponderend met ruim 1.6 miljoen minder retourreizen. Dat komt neer op circa € 400 per reis, beduidend minder dan de gemiddelde prijs van een transferreis, maar in het OD-verkeer zijn veel meer Europese reizen begrepen. Voor een deel komt dit verlies van € 685 miljoen weer terug door circa € 415 miljoen méér opbrengsten bij luchtvaartmaatschappijen (als gevolg van de weglek) op de omliggende buitenlandse luchthavens in België en Duitsland. Die laatste winst komt vrijwel geheel terecht bij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, terwijl het verlies van € 685 miljoen wordt gedeeld door Nederlandse en buitenlandse maatschappijen.

De conclusie die men daaruit kan trekken is dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen het leeuwendeel van het opbrengstverlies voor hun rekening nemen: € 255 miljoen bij het transferverkeer plus een deel van € 685 miljoen. Buitenlandse maatschappijen derven weliswaar het andere deel van die € 685 miljoen, maar dat komt weer terug in de vorm van € 415 miljoen méér opbrengst op de omliggende buitenlandse luchthavens.

## 4.6 Derving van opbrengsten uit inkomend toerisme

Bij de derving van inkomsten uit het inkomende toerisme, kan men zich beperken tot de vraaguitval. Immers de *modal shift* en weglek leiden niet tot minder toeristen, alleen tot een andere manier waarop naar Nederland wordt gereisd, ervan uitgaande dat de bestedingen in Nederland hetzelfde blijven. Terwijl de totale vraaguitval 536 duizend reizen omvat, is die voor het inkomende verkeer 185 duizend. Dat betreft dus in totaal 185 duizend minder bezoekers aan Nederland, op een totaal van 10.6 miljoen bezoekers, die men zonder de ticket-tax had kunnen verwachten. Dat komt neer op ongeveer 2%. In die 10.6 miljoen reizen is dus ook het deel begrepen dat over land komt (ongeveer de helft) en dus immuun is voor de ticket-tax. Bedraagt de vraaguitval voor al het inkomend verkeer 2%, voor het niet-zakelijke deel is dat percentage significant groter (2.5%) dan bij het zakelijke verkeer (0.5%).

Deze aantallen in aanmerking nemend kan men de derving van inkomsten uit het inkomende toerisme op circa € 83 miljoen op jaarbasis (2008) becijferen. In lijn met hetgeen gesteld is bij de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, kan men dit bedrag niet zonder meer vergelijken (en salderen), met de inkomsten van de ticket-tax zelf. Immers tegenover die lagere inkomsten staat ook lagere kosten, en voor zover deze kosten in het buitenland worden gemaakt, lekken deze negatieve effecten dus weg naar het buitenland. Het betreft hier echter vooral bestedingen bij hotels, restaurants etc., waarvan de indruk bestaat dat de kostenstructuur vooral op Nederland is gericht. Vermoedelijk worden de arbeidskosten zelfs nagenoeg geheel in Nederland gemaakt en voor de overige kosten is dat minder zeker. Niettemin kan men stellen dat een aanzienlijk deel van deze € 83 miljoen zal doorwerken naar de rest van de Nederlandse economie.

## 4.7 Opbrengsten bij reisbureau's en touroperators

In totaal bedraagt de omzet van de Nederlandse reisbureau's en touroperators circa € 8.2 miljard. Voor deze bedrijven is vooral de inkrimping van de uitgaande reismarkt relevant. Daar is een reductie van 1.4 % te verwachten (0.4% in de uitgaande zakelijke markt en 1.7% in de uitgaande niet-zakelijke). In dat geval zou de omzetzerving circa € 120 miljoen bedragen. Daarbij zijn echter wel een aantal kanttekeningen relevant.

Van doorslaggevend belang is in hoeverre de Nederlandse reisbureaus in staat zullen zijn de weglekkende markt naar de omliggende luchthavens te behouden. Indien dat het geval is, kunnen de omzetverliezen worden ingeschat op de genoemde € 120 miljoen. Indien zij daartoe niet in staat zijn, en dus hun omzet verliezen aan Duitse en Belgische reisbureaus, zullen de verliezen groter zijn en mogelijk een veelvoud van die € 120 miljoen bedragen.

Verder is van belang de betrokkenheid van reisbureaus in bepaalde deelmarkten. Het leeuwendeel van de uitgaande reismarkt reist over land naar omliggende landen. Dit deel is immuun voor de gevolgen van de ticket-tax, maar vermoedelijk is ook de betrokkenheid van reisbureaus in dat segment relatief laag. Dat houdt dus in dat reisbureaus vooral betrokken zijn op het meer kwetsbare deel van de markt, dus het deel dat per vliegtuig reist. Daarvan bedraagt de reductie als gevolg van de invoering van de ticket-tax circa 4.5%. Ook in dat geval moet op een veelvoud van € 120 miljoen worden gerekend. Al men al bedraagt de omzetzerving bij reisbureaus minimaal € 120 miljoen, maar gezien de wat grotere gerichtheid op het meer kwetsbare deel van de markt is een omzetzerving van circa € 300 miljoen ook verdedigbaar.

## 4.8 Minder inkomsten / meer uitgaven voor de overheid

In het voorgaande is vooral ingegaan op de verschuivingen in de reismarkt en de daarmee samenhangende derving van inkomsten bij relevante sectorpartijen. Ook is het de verwachting dat als gevolg van de ticket-tax bepaalde andere categorieën van belastingen minder zullen opbrengen dan in geval deze ticket-tax niet zou zijn ingevoerd. Deze zijn samen te vatten onder

de volgende categorieën:

- Minder opbrengst van de ticket-tax als gevolg van minder passagiers op Nederlandse luchthavens
- Minder inkomstenbelasting (en meer werkloosheidsuitkeringen) als gevolg van minder werkgelegenheid bij relevante sectorpartijen
- Minder vennootschapsbelasting
- Minder BTW-inkomsten uit bestedingen die samenhangen met de reismarkt

Met de verminderde opbrengst van de ticket-tax als gevolg van minder passagiers is al rekening gehouden bij de schatting van de inkomsten van de ticket-tax van € 261 miljoen (zie paragraaf 4.2). In dat bedrag is al rekening gehouden met dat mindere aantal passagiers. Zou die vraaguitval zich niet hebben voorgedaan dan zou gerekend kunnen zijn op € 40 miljoen méér opbrengsten van de ticket-tax. De inkomstenderving van de overheid uit deze bron kan dus worden begroot op € 40 miljoen.

Minder inkomstenbelasting /meer werkloosheidsuitkeringen: Daarvan is sprake indien het eventuele werkgelegenheidsverlies dat optreedt bij de relevante sectorpartijen zal leiden tot een structureel hogere werkloosheid. In dat verband is het relevant om te bekijken in welke mate er sprake is van werkgelegenheidsverlies. Hoewel vaak wordt gewerkt met vuistregels (een bepaalde hoeveelheid arbeidsplaatsen per miljoen passagiers), gaan die vuistregels niet voor elk type luchthaven op en zeker niet in het geval van marginale veranderingen, waarvan sprake is in het geval van een ticket-tax. Immers, (vaste) arbeidsplaatsen die niet gerelateerd zijn aan de hoeveelheid passagiers (zoals bijvoorbeeld kantoorpersoneel) zijn vermoedelijk minder in het geding dan (variabele) arbeidsplaatsen die wel zijn gerelateerd aan de hoeveelheid passagiers. Daardoor treden schaalvoordelen op bij volumevermeerderingen (dus schaalnadelen bij verminderingen bijvoorbeeld als gevolg van de ticket-tax). Het ligt voor de hand om dan te veronderstellen dat het procentuele passagiersverlies bij Nederlandse luchthavens (11%) dan ook niet zal leiden tot eenzelfde procentuele daling van het aantal arbeidsplaatsen.

Verder is het van belang om – voorzover toch sprake is van werkgelegenheidsverlies – te bekijken of dit verlies ook zal leiden tot structurele werkloosheid. In een krappe arbeidsmarkt, waarvan in Nederland sprake was in de periode 2004-2008, zal dat in slechts zeer beperkte mate het geval zijn (geweest). Immers in dergelijke omstandigheden ligt het in de verwachting dat de arbeidskrachten die hun baan verliezen, alsnog aan de slag kunnen bij andere bedrijven in de regio. Vanaf 2009 is het echter de verwachting dat de werkloosheid toch weer zal oplopen als gevolg van de naderende recessie en is dan ook de kans groter dat eventueel werkgelegenheidsverlies inderdaad zal worden omgezet in (tijdelijke dan wel meer structurele) werkloosheid. Dat is des te meer het geval voor de moeilijk plaatsbare laaggeschoolden, die op Schiphol een relatief groot deel uitmaken van het personeelsbestand.

Al met al is dan ook voor de komende jaren enig negatief werkgelegenheidseffect te verwachten, vooral geconcentreerd rond de moeilijker plaatsbare laaggeschoolden. Het CPB heeft over het eerdere onderzoek naar de effecten van de vliegbelasting een *second opinion* afgegeven<sup>12</sup>. Daarin wordt gesteld: “Op basis van internationaal gebruikte kengetallen mag men verwachten dat door de heffing de werkgelegenheid op en vlak bij de luchthaven 5 000 tot 10 000 kleiner zal zijn dan zonder de heffing het geval

<sup>12</sup> Centraal Planbureau, augustus 2007: “Het effect van een vliegticketbelasting: een second opinion”



*was geweest*". De vraag is echter of men deze afname in werkgelegenheid als "structureel" mag beschouwen. Dit is afhankelijk de mate waarin dit arbeidspotentieel op wat langere termijn elders aan de slag kan. Gezien de recente vooruitzichten over de werkloosheid is het de verwachting dat dit in 2009 en 2010 moeilijk zal blijken. Op de langere termijn is dat veel onzekerder, omdat bij een eventueel economisch herstel (gecombineerd met een adequate werking van de arbeidsmarkt en de te verwachten demografische structuur) deze tijdelijke werkloosheid allerminst structureel hoeft te zijn.

Voor de korte termijn zijn als gevolg van deze afname in werkgelegenheid negatieve effecten voor de schatkist dan ook niet uit te sluiten. Die leiden niet alleen tot minder inkomstenbelasting, maar vooral tot een extra beroep van deze werklozen op sociale voorzieningen. Afhankelijk van dat voorzieningenniveau zou het dan voor de schatkist voor de komende jaren om een extra kostenpost in de orde van grootte van ruim € 100 tot € 200 miljoen per jaar kunnen gaan.

Minder inkomsten uit vennootschapsbelasting: Voorzover de omzetsdaling bij Nederlandse bedrijven ten koste gaan van de winst, zal de overheid daaruit minder opbrengsten uit vennootschapsbelasting kunnen realiseren. Hoeveel die winstdaling is, is zeer onzeker, omdat dit samenhangt met de kostenstructuur en de mate waarin kostenreducties binnen Nederland plaatsvinden. Gezien de omvang van de totale omzetsderving en de kapitaalintensieve kostenstructuur van veel betrokken bedrijven, is uit dien hoofde een schatting van minder opbrengsten uit vennootschapsbelasting van tientallen miljoenen euro's niet onrealistisch.

Minder BTW: De hierboven ingeschatte vermindering van het aantal passagiers leidt in sommige gevallen tot minder BTW-inkomsten.

Er is een inkomstenderving als gevolg van minder bestedingen van inkomend verkeer van € 83 miljoen begroot bij het inkomende toerisme (niet-zakelijk, maar ook zakelijk). Grotendeels vallen deze bestedingen onder het lage tarief<sup>13</sup>, maar al met al kan toch een nadelig effect voor de schatkist van ruim € 5 miljoen worden verwacht. Voor wat betreft het uitgaande verkeer is een eventueel gederfde BTW verwaarloosbaar. Immers de bestedingen worden vooral in het buitenland gedaan. Ook op de vliegreizen zelf wordt geen BTW geheven, zodat er in die zin ook geen derving is.

Al met al moet voor de overheid in de komende jaren worden gerekend op minder inkomsten dan wel hogere uitgaven waarvan de totale omvang ligt tussen € 150 en € 280 miljoen. Een en ander betekent voor de schatkist dat op korte termijn (in de komende recessiejaren) de te verwachten inkomsten uit de ticket-tax van ruim € 260 miljoen voor een aanzienlijk deel weer weglekken in de vorm van minder opbrengsten en hogere kosten (voornamelijk door een hogere werkloosheid). Indien de arbeidsmarkt bij een economische opleving weer aantrekt hoeft van een aanzienlijk deel van deze kosten op langere termijn evenwel geen sprake meer te zijn.

---

<sup>13</sup> Ook is voor niet-Europeaanen in sommige gevallen teruggave van BTW mogelijk



# seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 · 1018 WB Amsterdam · T (+31) 20 525 16 30 · F (+31) 20 525 16 86 · [www.seo.nl](http://www.seo.nl)