



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Determinanten van vlieggeneigdheid en luchthavenkeuze

Studie op basis van de luchthavenkeuze-enquête van het KiM

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



# Inhoud

Samenvatting	5
1 Inleiding	6
2 Onderzoeksaanpak	8
3 Vlieggeneigdheid	10
4 Luchthavenkeuze	16
Literatuur	28
Colofon	29



# Samenvatting

Vliegen is een algemene vorm van reizen geworden. Dit blijkt uit de enquêtes die het KiM heeft laten uitvoeren in Nederland, België en de aan Nederland grenzende Duitse regio's. Slechts 8% van de respondenten heeft nooit gevlogen en slechts 5% denkt nooit te zullen vliegen. De belangrijkste redenen om niet te vliegen zijn vliegangst en kosten. Jongeren vliegen vaker dan ouderen, al neemt de vlieggeneigdheid pas boven de 75 jaar flink af. Vrouwen vliegen even vaak als mannen, behalve als het gaat om zakelijke vluchten. De groep met het hoogste opleidingsniveau (en inkomen) vliegt het vaakst.

In Nederland heeft vrijwel iedereen ooit gevlogen vanaf Schiphol (94%). Eindhoven en Rotterdam The Hague Airport volgen met 28% en 25%. Daarna komen drie buitenlandse luchthavens: Düsseldorf (17%), Brussel (16%) en Weeze (12%). Deze buitenlandse luchthavens worden met name gebruikt door inwoners van Zuid- en Oost-Nederland, wat aangeeft dat reisafstand een belangrijke rol speelt bij de luchthavenkeuze. Van de respondenten in België heeft 22% Schiphol ooit gebruikt als vertrekluchthaven. Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport worden gebruikt vanuit de nabijgelegen Belgische/Vlaamse provincies. Duitsers vliegen weinig vanaf luchthavens in Nederland en België; alleen van Schiphol maken zij enigszins gebruik. En alleen inwoners uit de regio Aachen gebruiken Maastricht Aachen Airport als vertrekluchthaven.

Uit de enquêtes blijkt verder dat de luchthavenkeuze samenhangt met de prijs, het vluchtaanbod en de afstand/reistijd naar de luchthaven. Dit stemt overeen met de bevindingen in de literatuur. De enquêtes van het KiM brengen echter twee factoren aan het licht die tot nu toe niet in de literatuur naar voren zijn gekomen: het effect van landsgrenzen en het effect van taalverschillen. Zowel Nederlanders als Belgen maken gebruik van luchthavens in de buurlanden, maar minder vaak dan op grond van alleen nabijheid kan worden verwacht. De grens werkt het sterkst als belemmering bij groepen met een laag opleidingsniveau. In België bleek ook dat taalverschillen effect hebben op de luchthavenkeuze.

# 1

## Inleiding

Welkom in de wereld van Peter Stuyvesant! In deze reclamecampagne<sup>1</sup> uit de jaren zeventig en tachtig verbeelden mooie vrouwen en snelle vliegtuigen de lokroep van het avontuur. Die wereld van de *happy few* zou je deel worden door Peter Stuyvesant sigaretten te roken. Sigarettencampagnes zijn er niet meer. En is luchtvaart nog wel zo avontuurlijk? Vliegen we nu niet net zo makkelijk vanaf ons eigen regionale vliegveld of een vliegveld in België of Duitsland? Over onze vlieggeneigdheid en de factoren die de keuze voor luchthavens bepalen gaat dit achtergronddocument.

### Achtergrond

Het overheidsbeleid gaat ervan uit dat de *“luchtvaart voor iedere Nederlander bereikbaar moet zijn: zowel voor het internationale bedrijfsleven en de Nederlandse zakenreiziger als voor de internationale toerist en de Nederlandse vakantieganger”* (V&W/VROM, 2009: 53). Een optimale internationale bereikbaarheid van Nederland door de lucht is een voorwaarde voor een innovatieve, concurrerende en ondernemende economie.

Dit uitgangspunt vraagt ruimte voor de ontwikkeling van de Nederlandse luchthavens. De luchthavens die onder bevoegd gezag van het Rijk vallen en een functie hebben voor de internationale bereikbaarheid, zijn – naast Schiphol – Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Lelystad, Twente en de militaire luchthaven met burgermedegebruik Eindhoven Airport. Een van de doelstellingen uit de luchtvaartnota (IenM 2009) is dat de samenhang tussen de Nederlandse luchthavens (specifiek Schiphol en enkele luchthavens van nationale betekenis) moet toenemen. Het kabinet wil dit bereiken door de luchthavens gezamenlijk te laten uitgroeien tot een stelsel van samenwerkende luchthavens om zo de internationale netwerkqualiteit te behouden en te versterken.

### Onderzoeksvragen

Om deze doelstelling te realiseren is inzicht nodig in de rol die de regionale luchthavens vervullen in de markt van vraag en aanbod en daarmee in het gedrag van de vliegconsument. Over het gedrag van de vliegconsumenten die Schiphol gebruiken, is veel bekend. Met de Schiphol-enquête worden jaarlijks 100.000 reizigers bevestigd. Maar juist over het gedrag van consumenten ten aanzien van de regionale vliegvelden, met name in de grensregio's, is meer informatie en inzicht nodig. Ook over het gebruik van vliegvelden in het buitenland weten we weinig. Wat is het effect van (lands)grenzen? In hoeverre lopen de zogenoemde *catchment areas* – de gebieden van waaruit passagiers, met vervoer over de grond, naar en van de luchthaven komen – net zo makkelijk door in het buitenland? En spelen taalverschillen hierbij een rol? Verder is onbekend of sommige mensen nooit hebben gevlogen en nooit zullen vliegen en, zo ja, om welk deel van de bevolking het hierbij gaat. Een ander hiaat in de kennis betreft de mate waarin het aanbod aan vliegverbindingen de vraag beïnvloedt.

Om deze kennisvragen te kunnen beantwoorden heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) enquêtes uitgevoerd in Nederland en de buurlanden. Bij de analyses is bovendien gebruik gemaakt van CBS-statistieken over passagiersvervoer en uitkomsten van de Schiphol-enquête.

<sup>1</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=mWODcWX4d1E>

## Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is inzicht te krijgen in de vlieggeneigdheid van Nederlanders, en onze burens vlak over de grens, en in de factoren die daarbij een rol spelen. Met de verworven inzichten wil het KiM de kabinetsdoelstelling van een sterkere samenwerking tussen de Nederlandse luchthavens helpen realiseren.

## Opbouw van het achtergronddocument

Deze rapportage begint met een beschrijving van het uitgevoerde onderzoek (hoofdstuk 2). In dit hoofdstuk beschrijven we de steekproefaantallen en enkele algemene kenmerken van het opgebouwde bestand.

Vervolgens presenteren we in hoofdstuk 3 de enquête-uitkomsten over de vlieggeneigdheid van Nederlanders en onze nabije burens. Hieruit trekken we enkele conclusies over de verschillen tussen de landen en de redenen die mensen aangeven voor het niet (willen) vliegen.

Hoofdstuk 4 gaat over de luchthavenkeuze. Hier komen ook de afwegingscriteria van de reizigers aan de orde. Voor de door de geënquêteerden laatst gemaakte vliegreis analyseren we waarom ze welke luchthaven kozen. Speciale aandacht wordt hierbij besteed aan het grenseffect in de luchthavenkeuze, omdat veel mensen het belangrijk vinden dat de luchthaven in eigen land ligt.

# 2

## Onderzoeksaanpak

Om de onderzoeksvragen van deze studie te kunnen beantwoorden heeft het KiM in 2013 een enquête uitgevoerd in Nederland en de buurlanden. Dit onderzoek kende in grote lijnen dezelfde vragenlijst als de KiM-enquête uit 2010 voor het onderzoek naar de effecten van de vliegbelasting (Gordijn & Kolkman, 2011).

De enquête omvat vragen over:

- de vlieggeneigdheid, waaronder de redenen voor het eventuele niet-vliegen;
- de luchthavens die de respondenten overwegen bij een vliegreis, de luchthavens die ze ooit hebben gebruikt en de luchthavens die ze het vaakst hebben gebruikt;
- het motief om te vliegen, de verplaatsingswijze naar de luchthaven en de andere luchthavens die zijn overwogen, in het geval van de laatste vliegreis;
- de factoren die de luchthavenkeuze hebben bepaald, met als bijzondere factor het belang dat wordt gehecht aan de ligging van de luchthaven in eigen land;
- algemene kenmerken van de respondenten, zoals geslacht, leeftijd, huishoudenssituatie, onderwijsniveau en autobezit.

De enquêtes zijn in 2013 middels internetpanels uitgevoerd in België, Nederland en de aan Nederland grenzende Duitse deelstaten Nordrhein-Westfalen (NRW) en Niedersachsen/Bremen (NsBr).

### Aantallen respondenten

In tabel 2.1 staat per land hoeveel respondenten aan de enquête hebben meegedaan en hoeveel van hen de vragen over de luchthavenkeuze konden beantwoorden. Aan de respondenten die nooit hadden gevlogen, is in 2013 ook gevraagd of ze ooit zouden gaan vliegen. Aan degenen die zeiden (beslist) niet te gaan vliegen, zijn geen verdere vragen gesteld over luchthavenkeuzefactoren.

**Tabel 2.1** Aantal respondenten van de KiM-enquête over luchthavenkeuze.

Bron: KiM-enquête 2013.

	Nederland	België	Nordrhein-Westfalen	Niedersachsen / Bremen	Totaal
Aantal respondenten	2.039	1.555	1.048	500	5.142
Waarvan met luchthaven-keuzes	1.981	1.477	951	474	4.883



## Representativiteit

De enquête is middels internetpanels uitgevoerd door het bureau I&O-Research. In Nederland is het gebruik van internet in de leeftijdsgroep tot 65 jaar vrij algemeen. Mensen die ouder zijn dan 65 jaar maken minder gebruik van het internet, al neemt het internetgebruik onder deze groep fors toe (CBS, 2013). In 2012 – het meest recente jaar waarvoor Europese cijfers beschikbaar zijn – gaf 74% van de 65- tot 75-jarige Nederlanders aan al eens internet te hebben gebruikt. Dit aandeel is bijna twee maal zo hoog als gemiddeld in de EU. Nederland neemt daarmee samen met Luxemburg, Zweden en Denemarken een koppositie in bij het internetgebruik door ouderen. In andere West-Europese landen zoals Duitsland, België en Frankrijk hebben veel minder ouderen hier ervaring mee.

De opbouw van het enquêtebestand is naar *geslacht* en *leeftijd* vergeleken met de bevolkingsstatistieken. Verder zijn de steekproeven naar huishoudenssituatie en opleidingsniveau onderling vergeleken.

Het Nederlandse panel van I&O-research lijkt het meest ‘volwassen’ terwijl de panels in de andere landen meer in ontwikkeling lijken. In België ontbreken de 65-plussers vrijwel en zijn de universitair geschoolden oververtegenwoordigd. Ook in Duitsland zijn de ouderen behoorlijk ondervertegenwoordigd. Verder bevat het Duitse panel meer alleenstaanden, het Vlaamse panel meer thuiswonende jongeren en het Nederlandse panel meer paren zonder kinderen. Dit is niet per sé van invloed op alle parameters die met de luchthavenkeuze te maken hebben, maar maakt wel uit voor bijvoorbeeld de vlieggeneigdheid, die is gerelateerd aan leeftijd en opleidingsniveau.

Omdat de vlieggeneigdheid waarschijnlijk ook is gecorreleerd aan het internetgebruik, zullen de uitkomsten van de enquête een overschatting laten zien van de vlieggeneigdheid, met name bij de oudere leeftijdsgroepen. Bij de interpretatie van de verschillen in uitkomsten van de enquête tussen de landen is rekening gehouden met de geconstateerde verschillen in representativiteit.

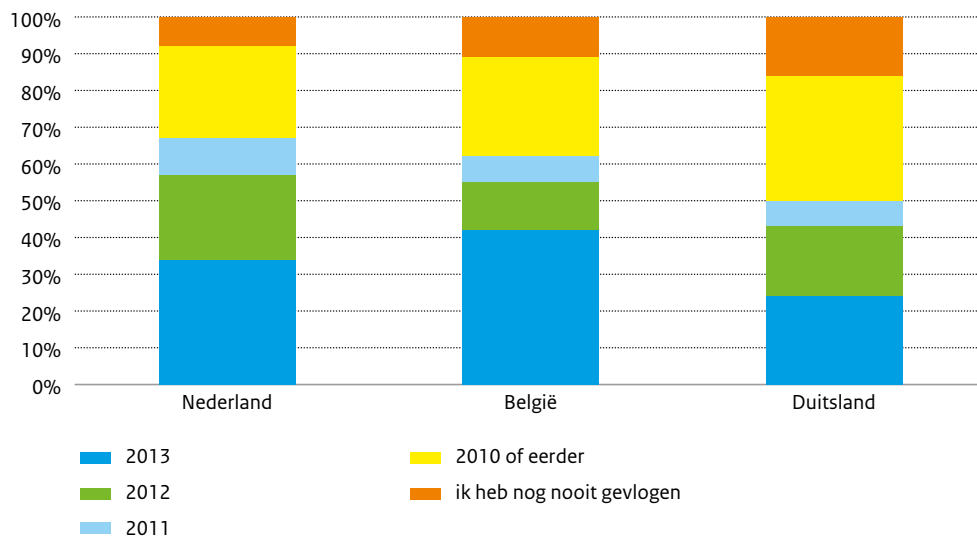
# 3

## Vlieggeneigdheid

In Nederland heeft 8% van de respondenten nog nooit gevlogen. In Duitsland<sup>2</sup> is dat het dubbele terwijl België hier tussenin zit.

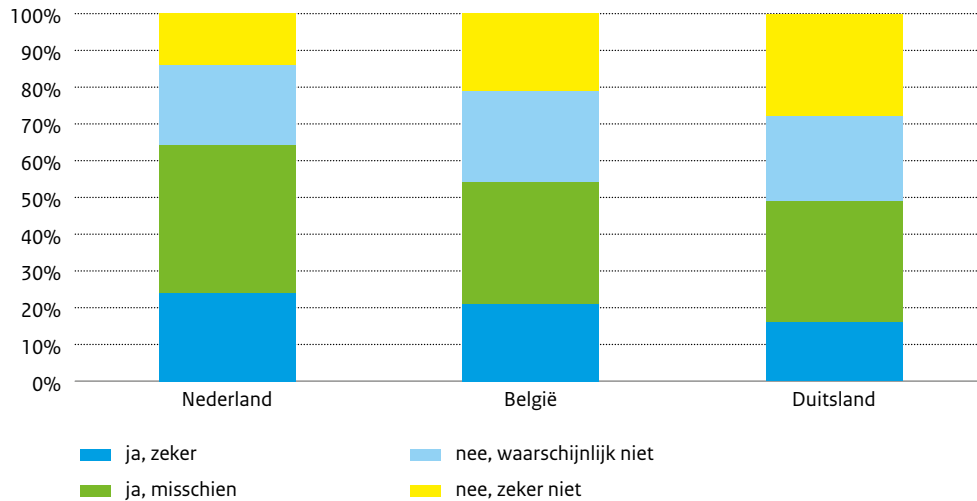
Ongeveer de helft van degenen die nooit heeft gevlogen, denkt dit in de toekomst wel eens te doen. Het gemiddelde percentage dat nooit denkt te gaan vliegen, is 5%. In Nederland echter ligt dit percentage duidelijk lager (3%) en in de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen duidelijk hoger (9%). Voor Nederland geldt dus dat vliegen een algemene manier van reizen is geworden, althans onder internetgebruikers.

**Figuur 3.1** Jaar waarin men voor het laatst vloog.  
Bron: KiM-enquête (2013).



<sup>2</sup> Onder Duitsland verstaan we in dit verband uitsluitend de deelstaten Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen en Bremen.

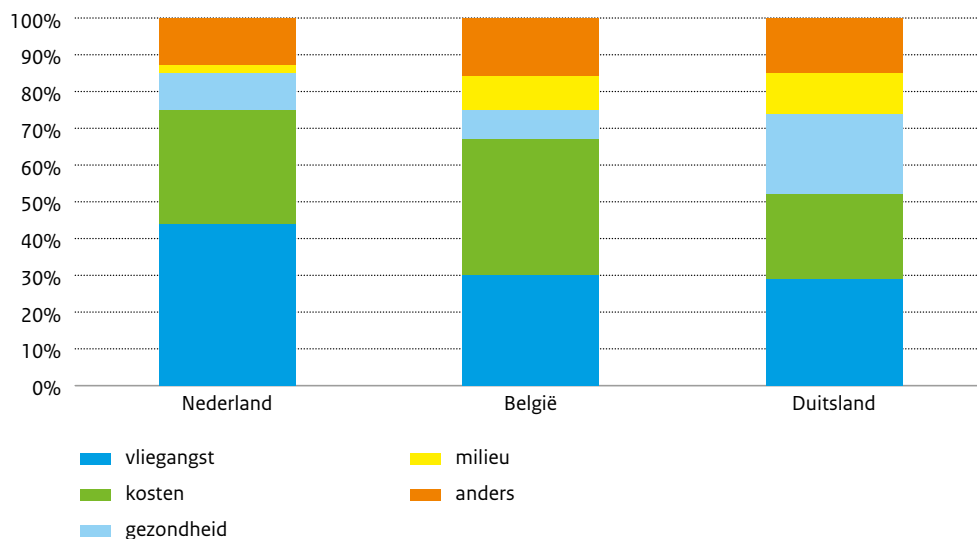
**Figuur 3.2** Nog nooit gevlogen. En in de toekomst?  
Bron: KiM-enquête (2013).



### Redenen om niet te gaan vliegen

De meest genoemde reden om niet te gaan vliegen, is vliegangst. De tweede belangrijke reden betreft de kosten van het vliegen. In het Duitse panel worden ook gezondheidsproblemen relatief vaak als reden genoemd om niet te vliegen, met name door ouderen.

**Figuur 3.3** Reden om niet te vliegen.  
Bron: KiM-enquête (2013).

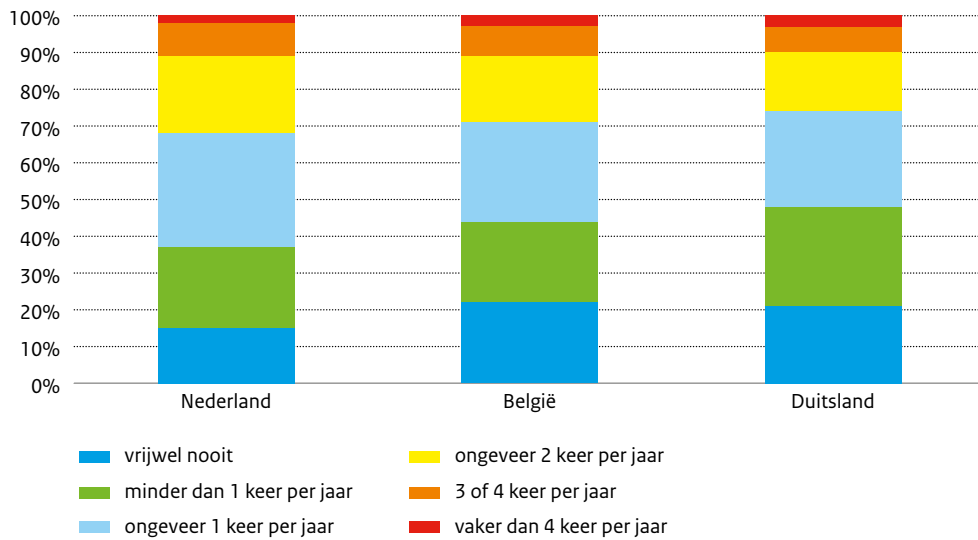


### Aantal vluchten per jaar

Het merendeel van de respondenten vliegt ongeveer eens per jaar. Als uit de antwoorden een gewogen aantal wordt bepaald<sup>3</sup>, dan vliegen Nederlanders 1,24 keer per jaar. Belgen doen dit 1,17 keer per jaar en Duitsers (uit de buurdeelstaten) 1,11. Hieruit blijkt wederom dat Nederlanders vaker en Duitsers minder vaak vliegen dan gemiddeld.

**Figuur 3.4** Aantal vluchten per jaar.

Bron: KiM-enquête (2013).



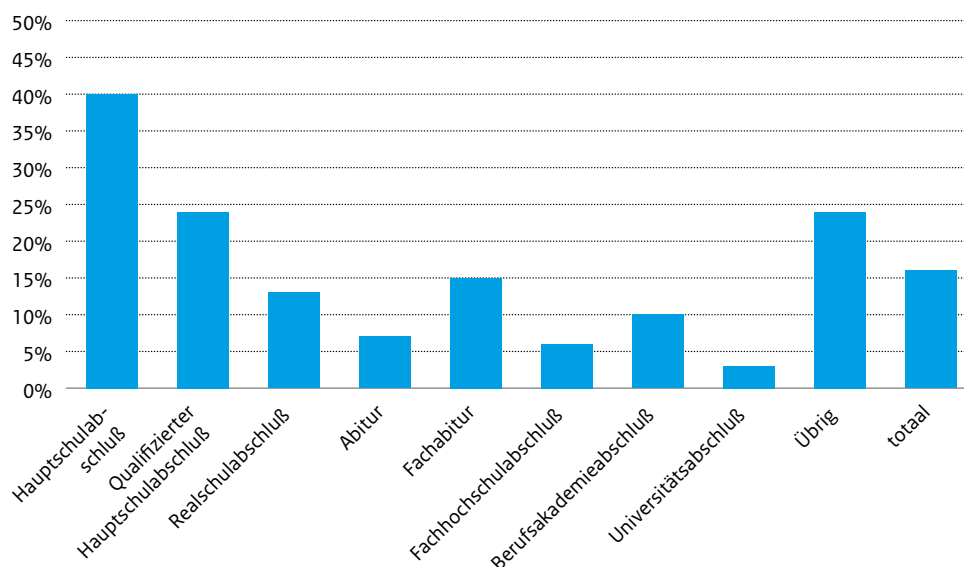
Middels een analyse van kruistabellen en een variantieanalyse hebben we een eerste onderzoek gedaan naar de persoons- en omgevingskenmerken die samenhangen met de vlieggeneigdheid. De volgende kenmerken blijken significant van invloed te zijn:

- **Opleiding.** Het sterkste onderscheid wordt gevonden naar opleidingsniveau. Opleidingsniveau is sterk gecorreleerd met inkomen/welvaartsniveau. Uit de literatuur, bijvoorbeeld Morphet (2012), is bekend dat de vlieggeneigdheid zeer sterk verschilt naar inkomen.

<sup>3</sup> Gewichtsfactoren: vrijwel nooit = 0; minder dan eens per jaar = 0,5; eens per jaar = 1; twee keer per jaar = 2; drie of vier keer = 3; vaker dan vier keer = 6.

**Figuur 3.5** Aandeel respondenten in Nordrhein-Westfalen dat nooit heeft gevlogen, naar opleidingsniveau.

Bron: KiM-enquête (2013), NRW-panel.



- **Regio.** Er zijn duidelijke regionale verschillen. Respondenten uit Nederland die ver van de grotere luchthavens wonen, vliegen minder vaak. De variantieanalyse geeft een sterk significant verband gemeten op COROP-niveau.

**Tabel 3.1** Uitkomsten variatieanalyse tussen afstand tot groot vliegveld en vlieggeneigdheid.

Bron: KiM-enquête (2013), Nederlands panel.

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	30882,352	1	30882,352	9,642	,004c
	Residual	121716,166	38	3203,057		
	Total	152598,518	39			

a. Dependent Variable: Percentage respondent met minder dan 1 vlucht per jaar

b. Weighted Least Squares Regression - Weighted by Aantal respondenten

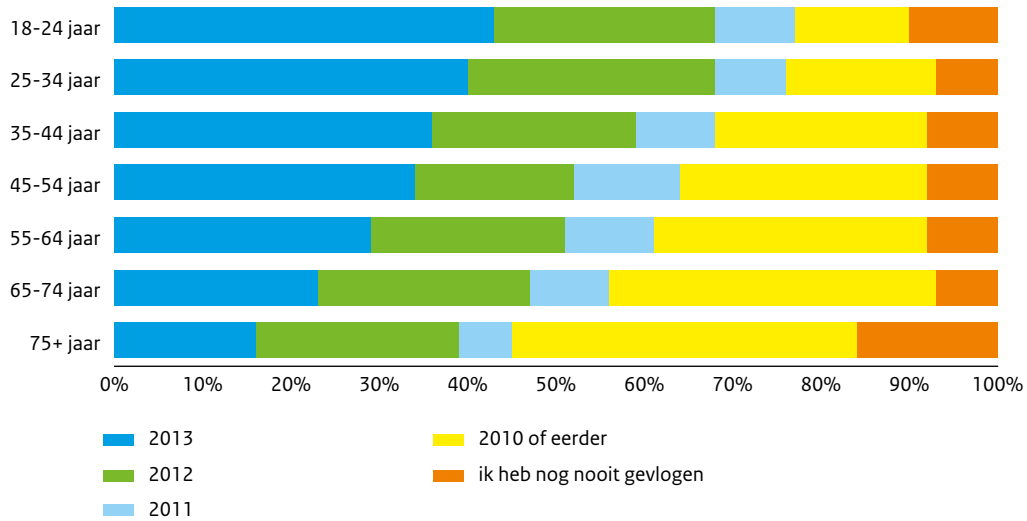
c. Predictors: (Constant), Afstand tot dichtstbijzijnd groot vliegveld (Schiphol, Brussel, Düsseldorf)

Er zijn ook duidelijke verschillen tussen de drukke, sterk geurbaniseerde regio's en de meer landelijke regio's. De relatie tussen vlieggeneigdheid en bevolkingsdichtheid is op zichzelf significant. Er is echter een sterke correlatie tussen de bevolkingsdichtheid en de afstand tot een groot vliegveld. Dit betekent dat de bevolkingsdichtheid in combinatie met de afstand tot een grote luchthaven niet significant is.

- **Leeftijd.** Jonge respondenten hebben de meest recente vliegervaring, alhoewel een deel van hen (nog) niet heeft gevlogen.

**Figuur 3.6** Jaar waarin voor het laatst is gevlogen, naar leeftijdsklasse.

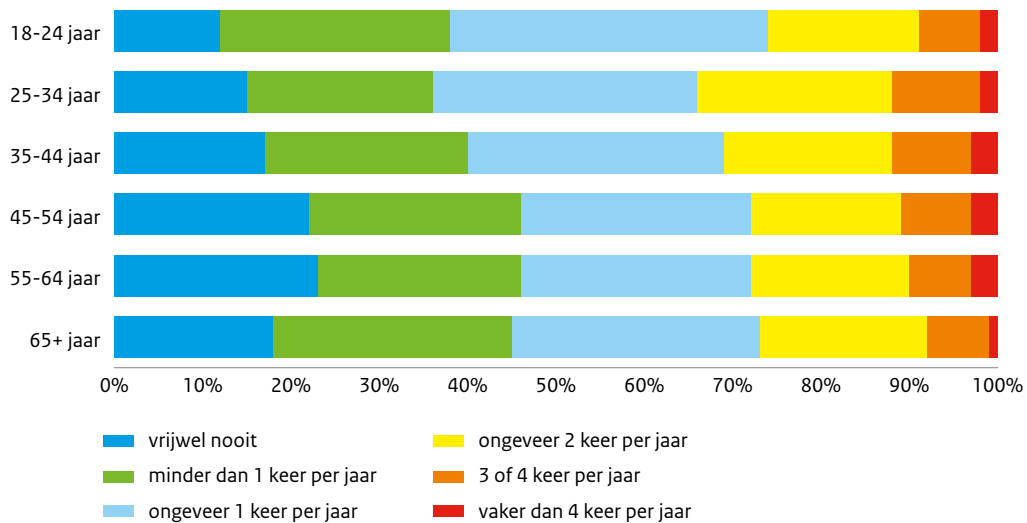
Bron: KiM-enquête (2013), Nederlands panel.



De verschillen in vliegfrequentie geven ongeveer hetzelfde beeld: vanaf de leeftijdsgroep van 25-34 jaar neemt de frequentie af.

**Figuur 3.7** Gemiddeld aantal vluchten per jaar, naar leeftijdsklasse.

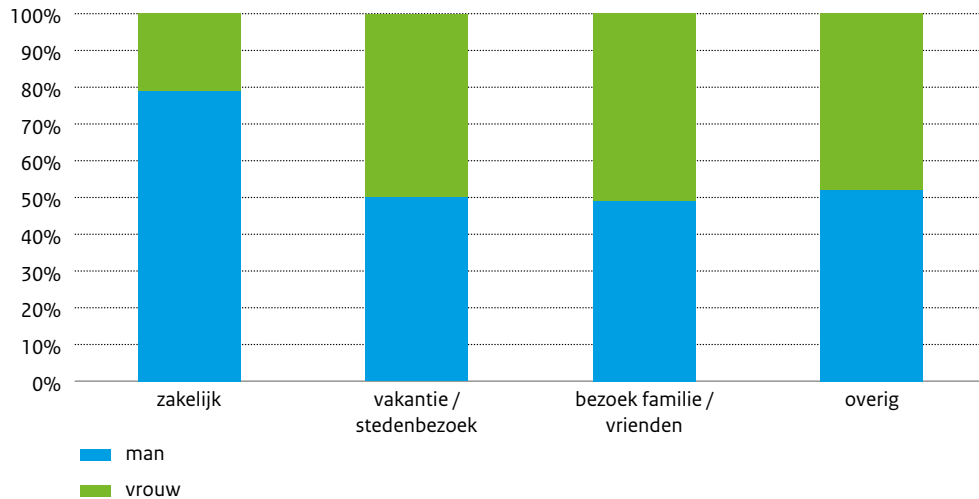
Bron: KiM-enquête (2013), alle panels.



- *Man/vrouw.* Vrouwen vliegen minder vaak voor zakelijke redenen dan mannen. Voor de overige motieven zijn de verhoudingen ongeveer gelijk verdeeld.

**Figuur 3.8** Aandeel respondenten naar geslacht en reismotief.

Bron: KiM-enquête, alle panels.



Deze eerste verkennende analyse brengt zo verschillende persoons- en omgevingskenmerken aan het licht die van invloed zijn op de vlieggeneigdheid: opleiding, regio, leeftijd en, zij het in mindere mate, man/vrouw.

De gegevens van de vier panels lenen zich voor nader onderzoek in volgende studies.

# 4

## Luchthavenkeuze

### Gebruikte luchthavens

Voor inwoners van Nederland domineert Amsterdam-Schiphol het gebruik van luchthavens onder de respondenten. Vrijwel iedereen is wel eens van Schiphol vertrokken. Het gebruik van de andere luchthavens wordt vooral bepaald door de ligging van de woonregio ten opzichte van de luchthaven. Zo vliegen vooral de inwoners van Oost-Nederland vanaf de luchthavens van Düsseldorf en Weeze. En Brussel is populair onder inwoners van Zuid-Nederland. Er is een dus een sterk afstandseffect.

**Tabel 4.1** Luchthavens waarvan inwoners van Nederland het meest, het laatst of ooit zijn vertrokken.  
Bron: KiM-enquête (2013).

Inwoners van Nederland	% Meest	% Laatst	% Ooit
Schiphol-Amsterdam	80	72	94
Eindhoven Airport	5	7	28
Rotterdam-The Hague Airport	3	6	25
Düsseldorf	3	4	17
Brussel-Zaventem	2	3	16
Weeze-Niederrhein	2	3	12
Maastricht-Aachen Airport	1	1	9
Groningen Airport (Eelde)	1	1	7
Frankfurt	0	0	6
Charleroi/Brussel Zuid	1	1	6
Keulen-Bonn	0	0	3
Dortmund	0	0	2
Twente Airport (Enschede)	0	0	2
Münster-Osnabrück	0	0	2
Luik/Liege	0	0	2
Bremen	0	0	2
Hamburg	0	0	2
Antwerpen	0	0	2
Lelystad	0	0	1
Oostende	0	0	1
Anders	1	1	3
<b>Totaal</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>241</b>



Het getal 241% in tabel 4.1 geeft aan dat de gemiddelde Nederlandse respondent 2,41 luchthavens ooit heeft gebruikt als vertrekluchthaven.

In België is het de nationale luchthaven Brussel-Zaventem die het vaakst wordt gebruikt (zie tabel 4.2). Vrijwel iedereen heeft wel eens vanaf deze luchthaven gevlogen. De regionale luchthaven Charleroi vervult echter een veel belangrijker functie dan de regionale luchthavens in Nederland. Bijna de helft van de Belgische respondenten heeft er wel eens gebruik van gemaakt. Dit hangt waarschijnlijk samen met het karakter van de daar aanwezige luchtvaartmaatschappijen: low-cost-maatschappijen, waarvan Ryanair verreweg de belangrijkste is. Voor het intra-Europese verkeer doet de regionale luchthaven van Charleroi de nationale luchthavens belangrijke concurrentie aan. Opvallend zijn de derde en vierde plaats voor de mega-hubs Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle. Dit komt doordat in het vluchtaanbod op Zaventem sommige intercontinentale bestemmingen ontbreken die op Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle wel worden aangeboden. De regionale luchthavens van Oostende en Luik hebben een rol die vergelijkbaar is met die van Groningen en Maastricht in Nederland. Althans voor het personenverkeer. Liège-Bierset is een belangrijke vrachtluchthaven omdat de pakketvervoerder TNT daar is gevestigd.

**Tabel 4.2** Luchthavens waarvan inwoners van België het meest, het laatst of ooit zijn vertrokken.

Bron: KiM-enquête (2013).

Inwoners van België	%Meest	%Laatst	%Ooit
Brussel-Zaventem	71	63	89
Charleroi / Brussel Zuid	16	19	42
Schiphol - Amsterdam	2	4	22
Parijs Charles de Gaulle	1	1	16
Luik/Liege	2	3	11
Oostende	1	2	9

In Nordrhein-Westfalen is Düsseldorf de meest gebruikte luchthaven en Köln-Bonn een goede tweede (zie tabel 4.3). Amsterdam komt op de vijfde plaats als luchthaven waarvan men ooit is vertrokken, maar voor zeer weinigen is dit de laatst gekozen luchthaven. Van de Nederlandse regionale luchthavens wordt alleen Maastricht-Aachen Airport enigszins gebruikt, door inwoners van de regio Aachen.

**Tabel 4.3** Luchthavens waarvan men het meest, het laatst of ooit is vertrokken door inwoners van NRW.

Bron: KiM-enquête (2013).

Inwoners van NRW	%Meest	%Laatst	%Ooit
Düsseldorf	51	45	79
Köln-Bonn	22	22	51
Frankfurt	5	7	36
Dortmund Airport	6	7	22
Andere	5	7	13
Amsterdam-Schiphol	0	0	12

In Niedersachsen is Hannover de belangrijkste luchthaven, gevolgd door Hamburg (zie tabel 4.4). Bremen is hoogstwaarschijnlijk de derde luchthaven. De relatief hoge scores van de verderaf gelegen luchthavens van Frankfurt en Düsseldorf (en zelfs Berlijn en Amsterdam) geven waarschijnlijk aan dat de inwoners van Niedersachsen voor een deel van de bestemmingen niet in de eigen regio terecht kunnen. Een klein deel van de reizigers maakt daarom gebruik van relatief ver weg gelegen luchthavens.

**Tabel 4.4** Luchthavens waarvan inwoners van Niedersachsen / Bremen het meest, het laatst of ooit zijn vertrokken.  
Bron: KiM-enquête (2013).

Inwoners van Niedersachsen / Bremen	%Meest	%Laatst	%Ooit
Hannover	43	37	67
Hamburg	15	15	43
Frankfurt	7	6	32
Düsseldorf	6	8	31
Anders	19	21	25
Berlin	1	3	17
Amsterdam-Schiphol	0	1	9

### Gebruik buitenlandse luchthavens

De mate waarin de respondenten ooit van een buitenlandse luchthaven vertrokken, is in België en Nederland relatief hoog, namelijk 40%.

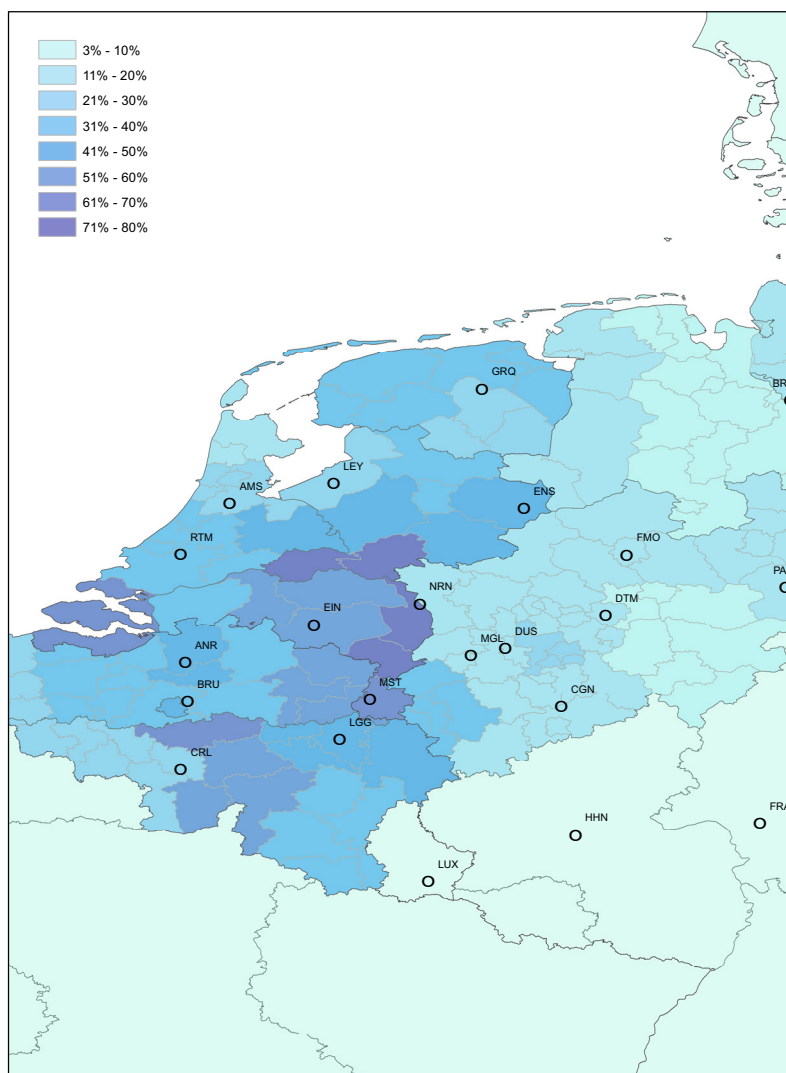
**Tabel 4.5** Aandeel respondenten dat ooit van een buitenlandse luchthaven gebruik maakte.  
Bron: KiM-enquête (2013).

Gebruik gemaakt van buitenlandse vertrekluchthaven ?	België	Nederland	Nordrhein-Westfalen	Niedersachsen/Bremen	Totaal 2013
% Ooit	41	40	15	11	33

Het aandeel respondenten in Nederland dat ooit gebruik heeft gemaakt van een buitenlandse vertrekluchthaven, blijkt het hoogst te zijn in Zeeland, Limburg en Arnhem/Nijmegen-Betuwe. In België zijn het vooral de inwoners van de Franstalige provincie Waals-Brabant, ten zuiden van Brussel, die het vaakst vanaf een buitenlandse luchthaven vliegen (Parijs-Charles de Gaulle). Inwoners van Vlaams-Belgische provincies in de buurt van Nederlandse vliegvelden reizen vaak vanaf een Nederlands vliegveld. Zie ook figuur 4.1.

De inwoners van Niedersachsen/Bremen en Nordrhein-Westfalen maken veel minder gebruik van een Nederlandse of Belgische luchthaven. Zij reizen vooral vanaf luchthavens in andere Duitse deelstaten.

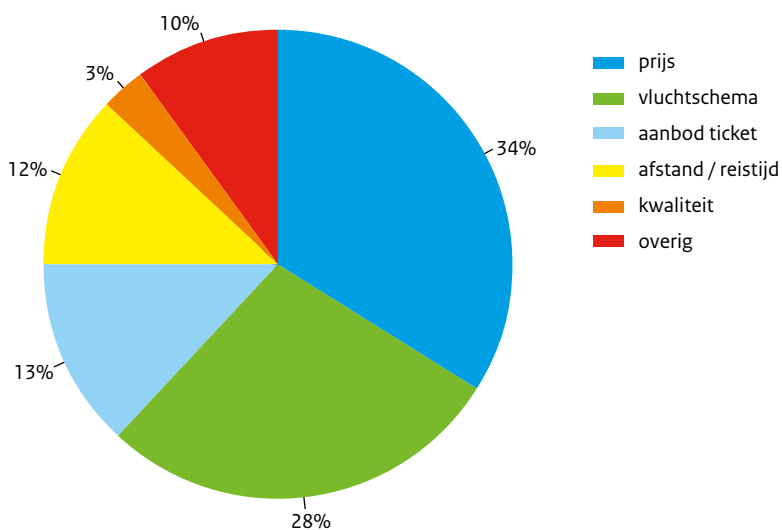
**Figuur 4.1** Aandeel respondenten dat ooit vanaf een buitenlandse luchthavens heeft gereisd.  
 Bron: KiM-enquête (2013).



### Keuzefactoren

De respondenten geven aan alle veertien factoren waarnaar in de enquête is gevraagd, van belang te vinden bij de keuze van een luchthaven. Wel geldt dit voor de ene factor wat meer dan voor de andere. Welke factoren nu echt de doorslag geven, is onderzocht bij de respondenten die aangaven bij hun laatste vliegreis serieus een andere luchthaven te hebben overwogen. Bij hun luchthavenkeuze blijken de prijs en het aanbod (vluchtschema's en beschikbaarheid) de dominante factoren te zijn, samen met de bereikbaarheid (afstand/reistijd) van de luchthaven. Dit stemt overigens overeen met de bevindingen in de literatuur (Burghouwt & Zuidberg, 2010; Hess e.a., 2006 en 2007).

**Figuur 4.2** Doorslaggevende factoren luchthavenkeuze.  
Bron: KiM-enquête (2013).

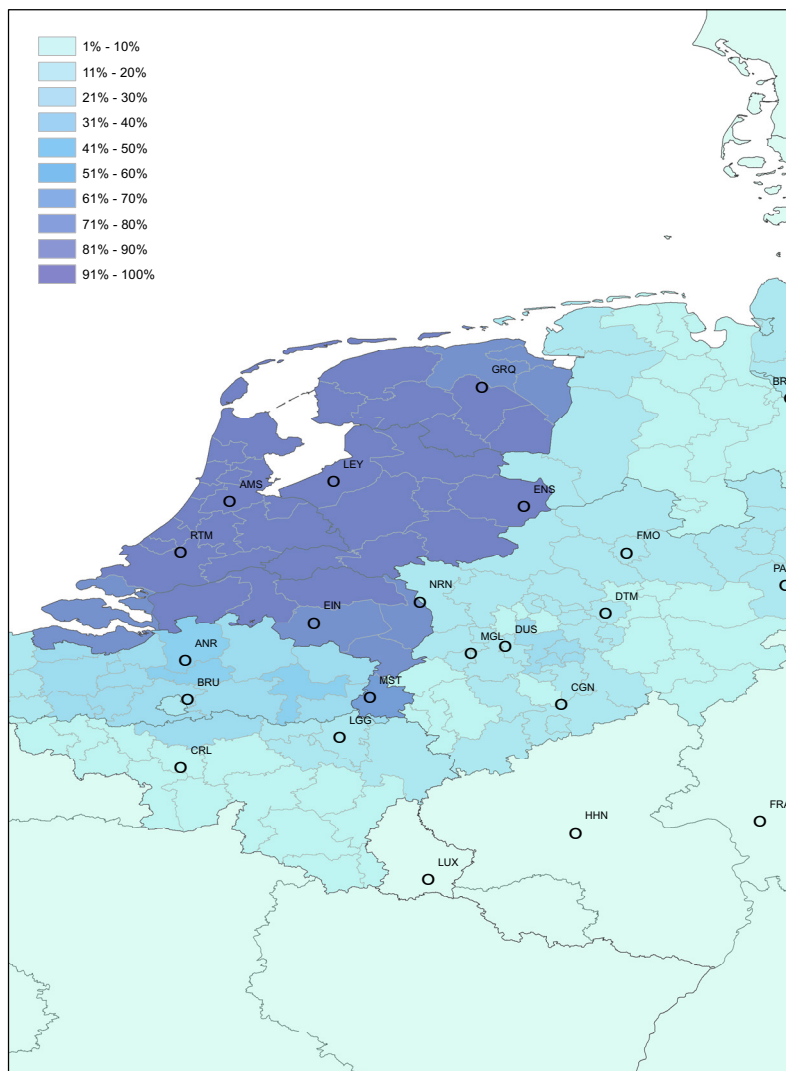


### Ruimtelijk bereik van luchthavens

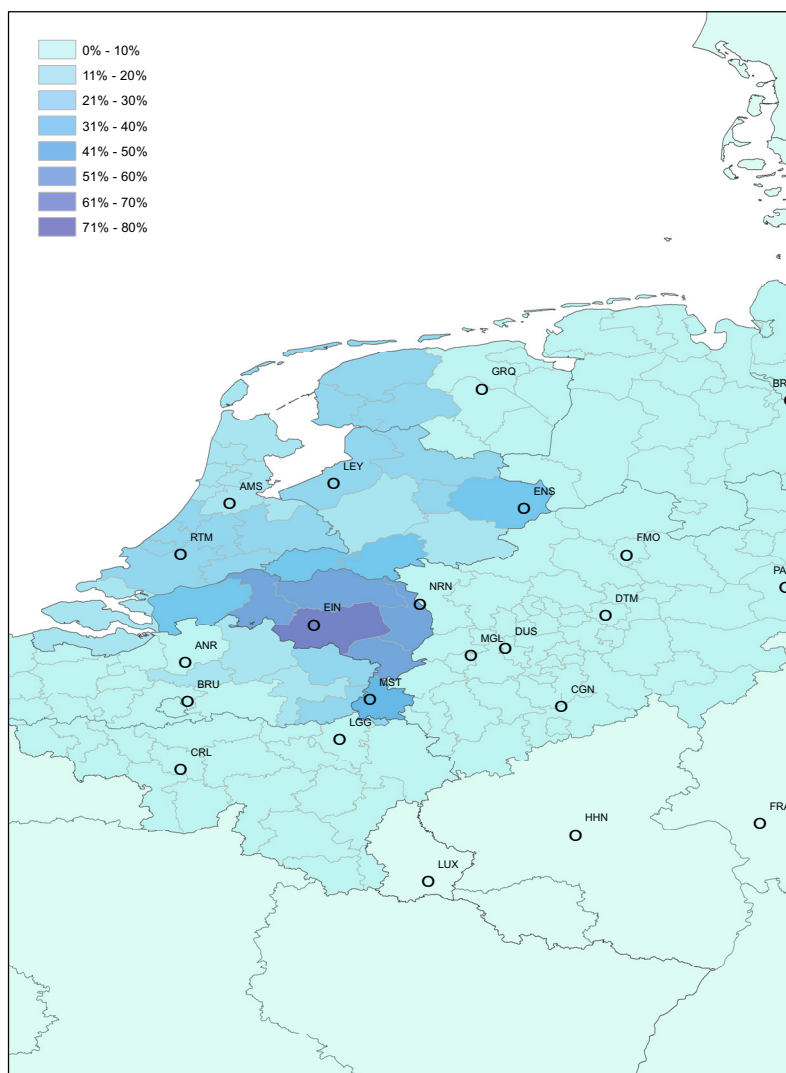
De aanbodfactoren *prijs* en *vluchtschema/beschikbaarheid van verbindingen* zijn de belangrijkste factoren bij de keuze van een luchthaven. Hierna volgt *bereikbaarheid van luchthavens* als belangrijke factor.

In figuur 4.1 is per regio het aandeel respondenten aangegeven dat ooit heeft gereisd vanaf een buitenlandse luchthaven. In de grensregio's is dit aandeel beduidend hoger dan in regio's die verder van de grens liggen. Ook daaruit komt het effect van afstand zeer duidelijk naar voren.

**Figuur 4.3** Aandeel respondenten dat ooit vanaf Schiphol heeft gevlogen.  
Bron: KiM-enquête (2013).



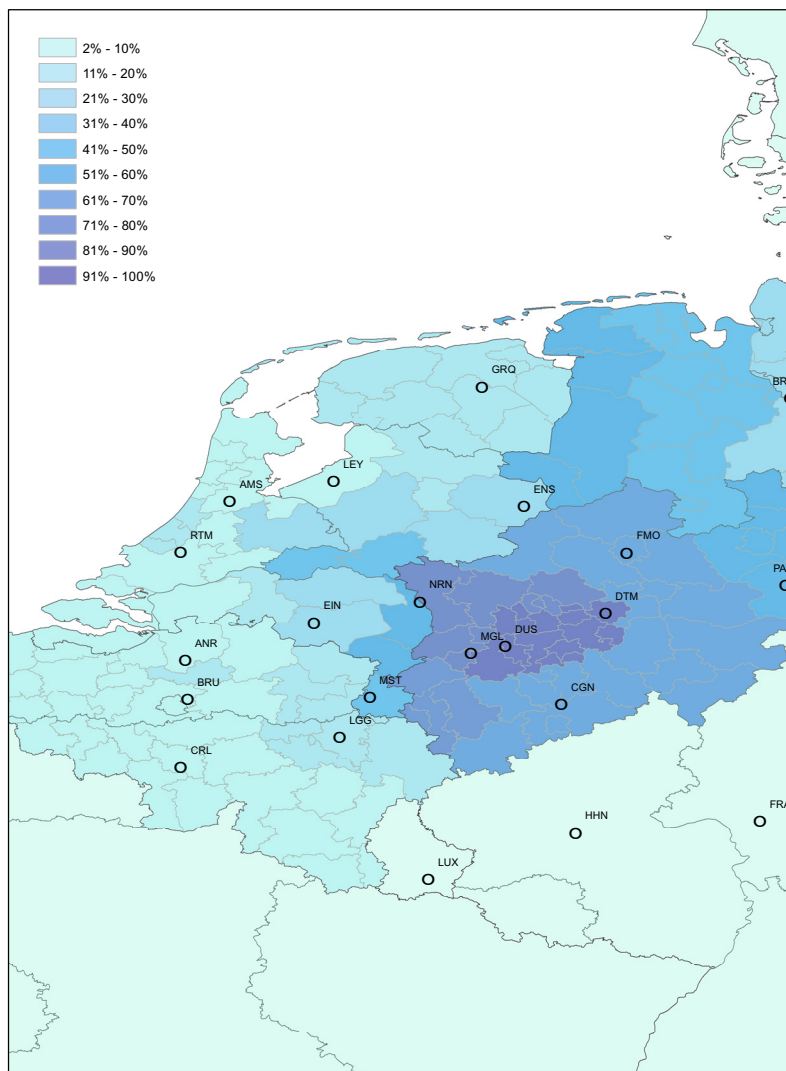
**Figuur 4.4** Aandeel respondenten dat ooit vanaf Eindhoven Airport heeft gevlogen.  
Bron: KiM-enquête (2013).



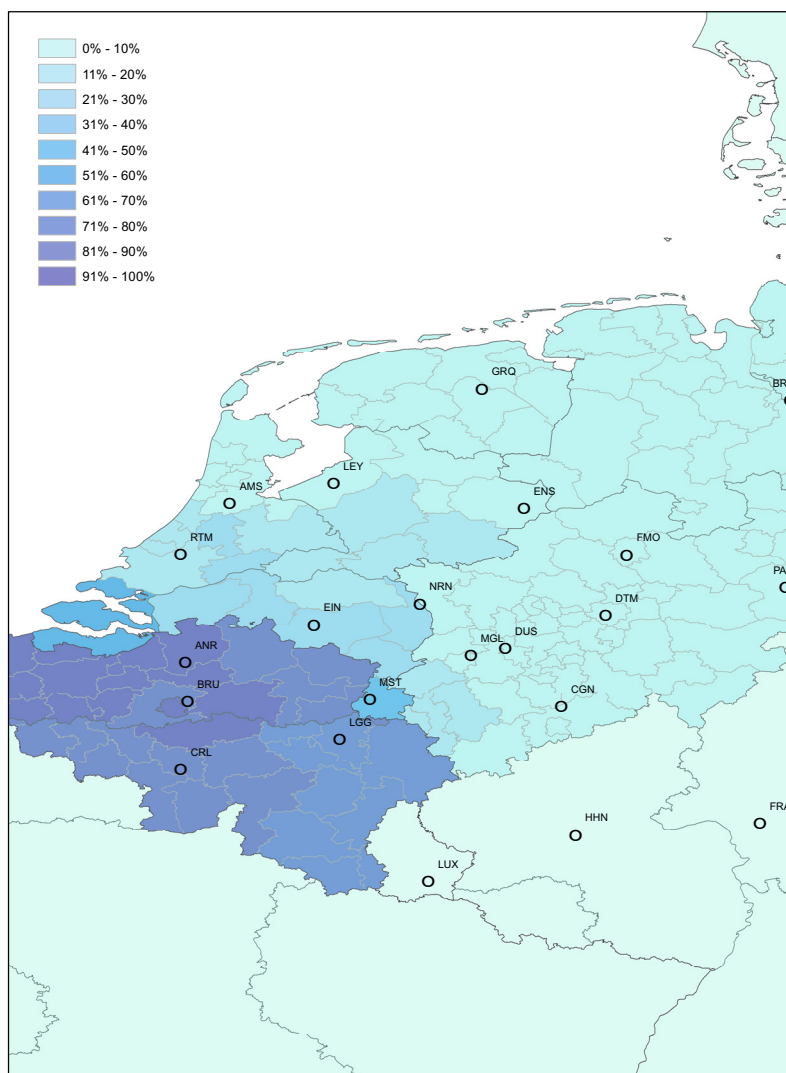
Het ruimtelijk bereik van luchthavens verschilt sterk. Dit illustreren we door het ruimtelijk bereik van Schiphol te vergelijken met dat van Eindhoven Airport (figuren 4.3 en 4.4). Amsterdam-Schiphol kent een aanbod van (intercontinentale) bestemmingen waarvan vele op de regionale vliegvelden niet worden aangeboden. Voor die bestemmingen moet de consument dus reizen naar een verder weg gelegen luchthaven. Andersom worden populaire bestemmingen als Londen, Barcelona, Antalya, Porto, Nice en Rome op veel regionale velden aangeboden. In die gevallen blijkt de consument voor een nabij gelegen vliegveld te kiezen.

Zoals eerder werd gezegd, maken Nederlandse reizigers ook gebruik van buitenlandse vliegvelden. Düsseldorf en Brussel zijn hierbij het belangrijkste. In de figuren 4.5 en 4.6 is weergegeven uit welke regio's de respondenten afkomstig zijn die deze luchthavens het meest gebruiken. Ook hier is weer een duidelijk afstandseffect waarneembaar. Het ruimtelijk bereik van Düsseldorf strekt zich uit tot de oostelijke Nederlandse provincies en dat van Brussel tot de zuidelijke Nederlandse provincies.

**Figuur 4.5** Aandeel respondenten dat ooit vanaf Düsseldorf heeft gevlogen.  
Bron: KiM-enquête (2013).



**Figuur 4.6** Aandeel respondenten dat ooit vanaf Brussel heeft gevlogen.  
Bron: KiM-enquête (2013).



### Grenseffecten

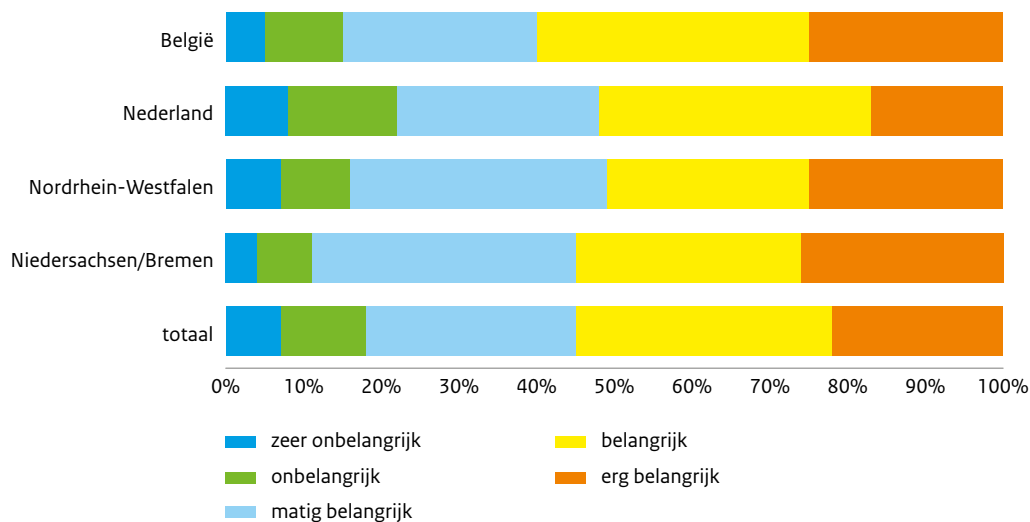
In de figuren 4.5 en 4.6 is niet alleen een afstandseffect waarneembaar, maar ook een duidelijk grenseffect. De landsgrenzen zijn in de figuren duidelijk zichtbaar. Landsgrenzen lijken dus een remmende werking te hebben op het gebruik van luchthavens. In de internationale literatuur is hieraan weinig tot geen aandacht besteed, waarschijnlijk omdat de casestudies daarin zijn uitgevoerd voor situaties waarin grenzen geen rol spelen. Zo wordt San Francisco in veel studies gebruikt (bijvoorbeeld in Hess e.a., 2007 en 2008 of Pels e.a., 2000). Ook in studies voor het Verenigd Koninkrijk (CAA, 2011), Duitsland (Gelhausen, 2008) en Frankrijk (DTA, 2003) spelen vliegvelden over de grens geen rol. Vanwege het duidelijke belang voor de Nederlandse (en Belgische) regio's analyseren we het grenseffect hier nader.

In de enquêtes is de respondenten rechtstreeks gevraagd naar het belang van een luchthaven in eigen land. Tussen de 50 en 60% van de respondenten, in alle onderzochte landen, geeft aan dit belangrijk of erg belangrijk te vinden (figuur 4.7).



**Figuur 4.7** Belang dat de luchthaven in eigen land ligt.

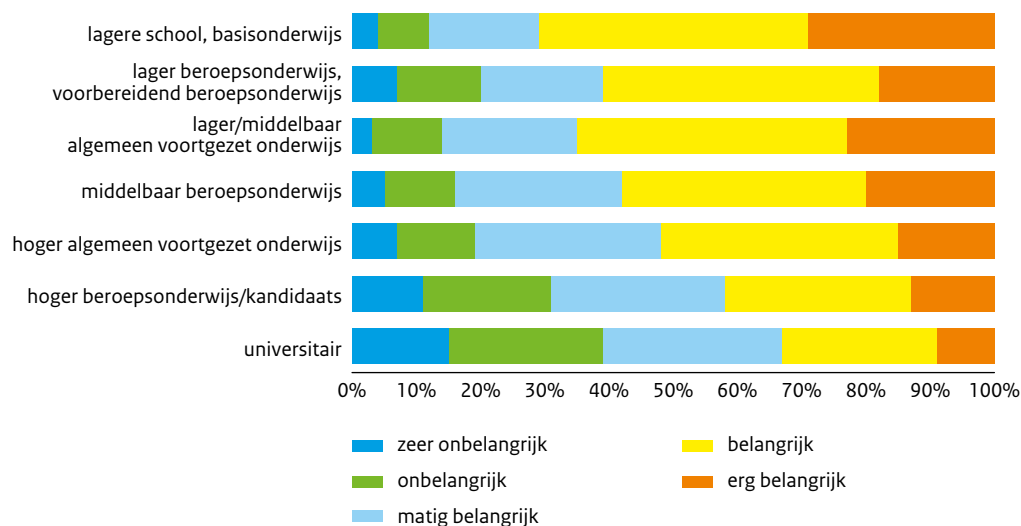
Bron: KiM-enquête (2013).



Er bestaan flinke verschillen in het belang dat respondenten hechten aan een vliegveld in eigen land. Vrouwen vinden dit iets belangrijker dan mannen, en ouderen iets belangrijker dan jongeren, maar de sterkste verschillen zijn naar opleidingsniveau (figuur 4.8).

**Figuur 4.8** Belang dat de luchthaven in eigen land ligt, naar opleidingsniveau.

Bron: KiM-enquête (2013).



Een tweede belangrijk verschil is regionaal/ruimtelijk van aard. Hoe verder van de grens iemand woont, hoe belangrijker hij het vindt dat het vliegveld in eigen land ligt. In regio's aan de grens, zoals Twente en Limburg, daarentegen vinden respondenten het minder belangrijk dat het vliegveld in eigen land ligt. Waarschijnlijk wordt de voorkeur van de eerste categorie respondenten (in de verder van de grens gelegen regio's) bepaald door een combinatie van het willen vermijden van lange reisafstanden en de onbekendheid met een buitenlands vliegveld. De samenhang met afstand hebben we echter pas achteraf geconstateerd. Ook is in de enquête niet gevraagd naar de achtergrond van het antwoord. Toekomstig onderzoek moet hierover meer duidelijkheid verschaffen.

Er zijn zo twee duidelijke factoren die maken dat respondenten graag het vliegveld in eigen land benutten: opleidingsniveau en ligging ten opzichte van het buitenland. Een volgende vraag is dan waarom zij zo veel belang hechten aan een luchthaven in het eigen land. Dit kan te maken hebben met bijvoorbeeld:

- a) taalverschillen, waarbij taalbeheersing samenhangt met opleidingsniveau;
- b) de verkoop van pakketreizen in het eigen taalgebied, waarmee automatisch ook een nationale luchthaven is gemeoid;
- c) onbekendheid, wat ook samenhangt met een ligging ver van de eigen grenzen;
- d) angst voor het vreemde, wat zou kunnen samenhangen met leeftijd;
- e) gewoontegedrag: als men eenmaal over de drempel is gestapt, is een tweede keer makkelijker;
- f) marketing van reisorganisaties, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, die in grensregio's intensiever is voor vluchten vanuit het buitenland;
- g) het automatisch koppelen door bijvoorbeeld Google van plaats en taal aan advertenties van lokale reisorganisaties, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen;
- h) afspraken van bedrijven met nationale luchtvaartmaatschappijen.

Steun voor deze hypothesen kan deels worden verkregen uit de KIM-enquête (zie bijvoorbeeld figuur 4.8), deels ook uit onderzoek, zoals bij argument e (bijvoorbeeld Steverink, 2013). Deels zal de verklaring via nader onderzoek moeten worden uitgezocht, geïnfereerd en aangevuld.

### Taaleffecten

De enquête in België schept de mogelijkheid om te onderzoeken of taal een apart effect heeft bovenop de effecten van grens en afstand. In twee van de vijftien Belgische arrondissementen/regio's is voldoende taalmenging aanwezig om dit te kunnen onderzoeken, namelijk Brussel en Halle-Vilvoorde.

In deze regio's heeft vrijwel iedereen wel eens gevlogen vanaf de nationale luchthaven van Brussel-Zaventem. Bij de andere luchthavens is er alleen een groot verschil tussen Schiphol en Parijs-Charles de Gaulle (CDG). In de enquête is gevraagd vanaf welke van deze twee luchthavens respondenten ooit hebben gevlogen. In tabel 4.6 is het resultaat weergegeven voor respondenten uit Brussel en Halle/Vilvoorde.

**Tabel 4.6** Aandeel van de respondenten dat ooit vanaf Schiphol of Parijs-CDG heeft gevlogen, naar woonregio en gebruikte taal.  
Bron: KIM-enquête (2013).

Woonregio Brussel	Schiphol	CDG	N
NL-talig	20%	16%	25
FR-talig	15%	34%	162

Woonregio Halle/Vilvoorde	Schiphol	CDG	N
NL-talig	22%	13%	63
FR-talig	17%	26%	23

De uitkomsten duiden op een sterk taaleffect: Franstaligen uit dezelfde regio vlogen twee keer zo vaak vanaf Parijs als Nederlandstaligen. Dit effect is statistisch significant. Voor Nederlandstaligen geldt dat zij een derde vaker vanaf Schiphol vlogen dan Franstaligen uit dezelfde regio. Dit effect is statistisch niet significant, gezien ook de relatief kleine aantallen in de steekproef. Taalverschillen vormen daarmee waarschijnlijk een belangrijke component van het grenseffect.

Het grenseffect heeft inmiddels zijn plaats gekregen in het prognosemodel voor de korte en de middellange termijn dat SEO voor het KiM heeft ontwikkeld. Op basis van de gegevens uit de KiM-enquête schat SEO dat het moeten overschrijden van de grens leidt tot halvering van de vlieggeneigdheid of tot 100 kilometer extra reistijd. De 'kosten' van grensoverschrijding komen, in een gegeneraliseerde kostenfunctie waarin ook reistijd en reiskosten een bijdrage leveren, neer op 38 euro extra (Boonekamp e.a., 2014: 26). Het gaat hierbij om een eerste inschatting van het algemene effect van grens en taal. De ervaringen met de Nederlandse vliegbelasting (KiM, 2011) laten zien dat gewinning en publiciteit belangrijk zijn om de grenseffecten weg te nemen.

Nader (herhalings)onderzoek kan dit effect volgen en verder verklaren.

# Literatuur

- Boonekamp, Thijs, Veldhuis, Jan & Rogier Lieshout (2014). *Korte- en middellange termijn prognosemodel luchthavens; Vervoersprognose voor Nederlandse luchthavens*. Amsterdam: SEO.
- Burghouwt, Guillaume & Zuidberg, Joost (2010). *Luchthavenkeuzegedrag van passagiers*. Amsterdam: SEO.
- CBS (2013). Internetgebruik ouderen fors toegenomen. *Webmagazine*, 13 december 2013.
- CAA (2011). *Passengers' airport preferences; Results from the CAA Passenger Survey*. London: Civil Aviation Authority.
- Direction des Transports Aériens (2003). *Qui prend l'avion en France?* Paris: DGAC.
- Gelhausen, Marc (2008). Airport Choice in a Constraint World: Discrete Choice Models and Capacity Constraints. *Proceedings of the Air Transport Research Society World Conference 2008* (July 2008): 1-16.
- Gordijn, Hugo & Kolkman, Joost (2011). *Effects of the Air Passenger Tax; Behavioral responses of passengers, airlines and airports*. The Hague: KiM, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
- Hess, Stephane, Adler, Thomas & Polak, John W. (2007). Modelling airport and airline choice behaviour with the use of stated preference survey data. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 43: 221-233.
- Hess, S. & Polak, J.W. (2006). Airport, airline and access mode choice in the San Francisco Bay area. *Papers in Regional Science*, 85(4), 543-567.
- Morphet, Hayley (2013). Propensity to fly in emerging economies: Implications for infrastructure investment. In *The 'new normal' for airport investment* (pp. 20-26). London: PwC.
- Pels, Eric, Nijkamp, Peter & Rietveld, Piet (2000). Airport and Airline Competition for Passengers Departing from a Large Metropolitan Area, *Journal of Urban Economics*, vol. 48(1), 29-45.
- Steverink, Bart (2010). *Modelling Consumer Behavior in Airport Selection: The case of "ticket tax" in The Netherlands*, PhD Thesis TUDelft, Delft.
- V&W/VROM (2009). *Luchtvaartnota*. Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

## Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Juni 2015

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

### ISBN/EAN

978-90-8902-131-1

KiM-15-A06

### Auteur

Hugo Gordijn

### Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon: 070 456 19 65

Fax: 070 456 75 76

Website: [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

E-mail: [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl).  
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

*Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.*



Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/ of de staatssecretaris van IenM weer te geven.



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

## **Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

[www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)

ISBN/EAN: 978-90-8902-131-1

Juni 2015 | KiM-15-A06