



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Non-stop vliegen

Over de voorkeur van luchtvaartreizigers
voor een rechtstreekse verbinding

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Toon Zijlstra, Roel Faber | maart 2024



Samenvatting

Mensen die per vliegtuig van en naar Nederland reizen, geven er de voorkeur aan dit te doen zonder overstap. Een alternatief voor zo'n directe vlucht is niet noodzakelijkerwijs een indirecte vlucht, dus met overstap, maar kan ook de keuze voor een andere bestemming, vertrek vanuit een andere regio of niet vliegen zijn.

Deze algemene voorkeur voor een directe vlucht gaat niet altijd op voor grotere reisafstanden (intercontinentaal). Hoe groter de reisafstand, hoe meer het voorkomt dat de reiziger een overstap maakt, zelfs in het geval dat er rechtstreekse verbindingen beschikbaar zijn. Dit komt doordat de overstap bij langere vluchten relatief minder reistijdverlies oplevert dan bij kortere, continentale vluchten. Ook gebrekkige alternatieven voor het vliegtuig, minder vertrekmogelijkheden en minder concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen spelen een rol bij de keuze voor een vlucht met overstap in plaats van een directe vlucht.

Zakelijke reizigers stappen tijdens de vliegreis vaker over dan vakantiegangers, ook wanneer zij direct kunnen vliegen. Dit terwijl zakelijke reizigers vaak bereid zijn meer te betalen voor een directe vlucht. Dit type reizigers kan echter minder vaak uitwijken naar een andere dag en nog moeilijker naar een andere bestemming dan vakantiereizigers. Bovendien zijn de prijsverschillen tussen directe en indirecte vluchten voor zakenreizigers aanmerkelijk groter.

Leeswijzer

In deze brochure presenteren we de belangrijkste resultaten van onze studie naar de voorkeur van reizigers voor een rechtstreekse vlucht. Daarbij staan we eerst stil bij [1] het reisgedrag, en [2] de voor- en nadelen van een vliegreis met overstap, om vervolgens te kijken naar [3] de verschillen tussen zakelijke en niet-zakelijke reizigers en [4] de ontwikkelingen in de tijd. We sluiten af met [5] implicaties voor beleid.



Inhoud



1 Directe vlucht
dominant



2 Voor- en nadelen
van de overstap



3 Vaak een overstap
voor zakenreizigers



4 Ontwikkelingen
in de tijd



5 Implicaties

[Verantwoording en colofon >](#)



1

Directe vlucht dominant

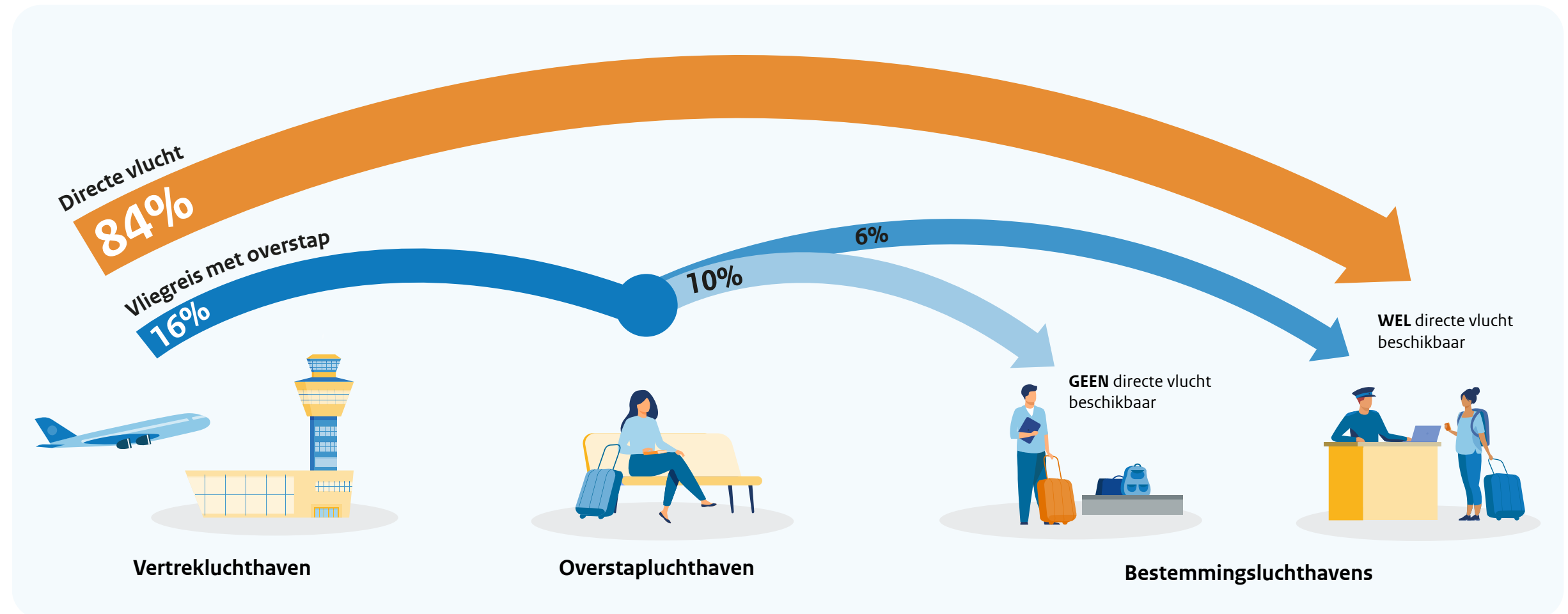
Luchtvaartpassagiers die Nederland als herkomst of bestemming hebben, hebben een duidelijke voorkeur voor een rechtstreekse verbinding naar de beoogde eindbestemming. Dit blijkt uit hun reisgedrag en uit de voorkeuren die zij in vragenlijsten kenbaar maken.



6 van de 7 vliegreizen is direct

Het merendeel van de vliegreizen van of naar Nederland heeft tijdens de reis geen overstap. Vrijwel alle vliegreizen vanaf de regionale luchthavens, zoals Eindhoven Airport, gaan rechtstreeks naar de eindbestemming. 84% van de passagiers op Schiphol, die Nederland als herkomst of bestemming hebben, maakt tijdens de vliegreis geen overstap; 16% doet dat wel. Het aantal gemaakte vliegreizen met meer dan 1 overstap is erg klein. Dergelijke verhoudingen zien we ook elders in de wereld.

2 van de 3 vliegreizen met een overstap – ofwel 10% van het totale aantal vliegreizen dat vanaf Schiphol vertrekt – eindigt op een bestemming waarvoor geen rechtstreekse verbinding bestaat. In de overige gevallen – 6% van het totaal – is er wel een rechtstreekse verbinding.

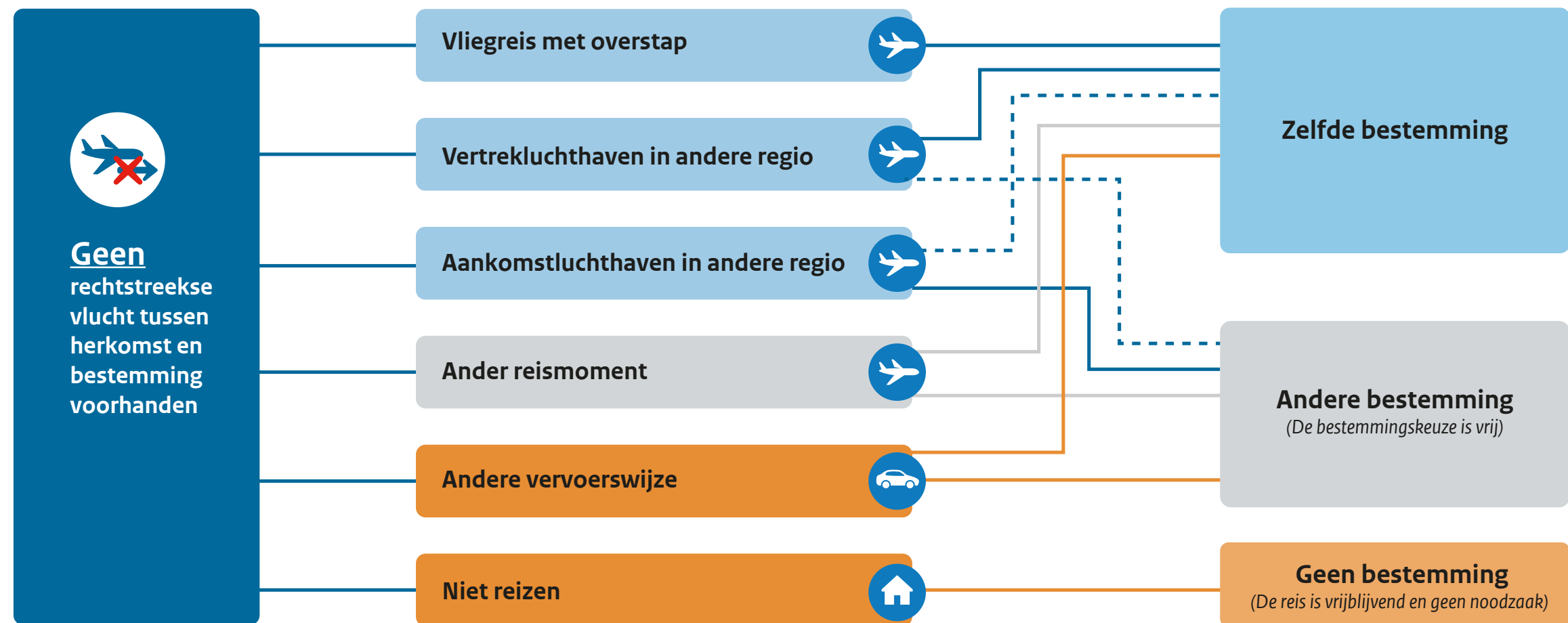




Vraaguitval bij gebrek aan directe reismogelijkheden

De vraag naar vliegreizen is afhankelijk van de kwaliteit van het aanbod: routes, prijzen, frequenties, enzovoort. Een nieuwe rechtstreekse verbinding kan leiden tot meer vraag: mensen bezoeken plots een bestemming die zij voorheen niet overwogen. De tegenhanger van een directe vliegreis is daarom niet noodzakelijkerwijs dezelfde vliegreis mét overstap. Reizigers kunnen ook kiezen voor een andere bestemming, een andere vertrekluchthaven, een ander vervoermiddel of zelfs afzien van de reis. En soms kan het lonen om even te wachten met de reis, omdat de rechtstreekse verbinding bijvoorbeeld enkel in de zomerperiode wordt aangeboden.

Met name budgetluchtvaartmaatschappijen maken gebruik van het mechanisme van vraaggeneratie, door (tijdelijk) nieuwe bestemmingen direct bereikbaar te maken. In veel studies wordt onterecht verondersteld dat het reizen én de bestemming een gegeven zijn. Zeker bij vakantie-reizen spreekt dit niet vanzelf. Uit studies waarin opties als niet reizen, een andere reis of een ander vervoersmiddel expliciet onderzocht worden, blijkt dat deze uitwijkmogelijkheden relevant zijn: de vliegreis met overstap wordt dan nog minder aantrekkelijk.



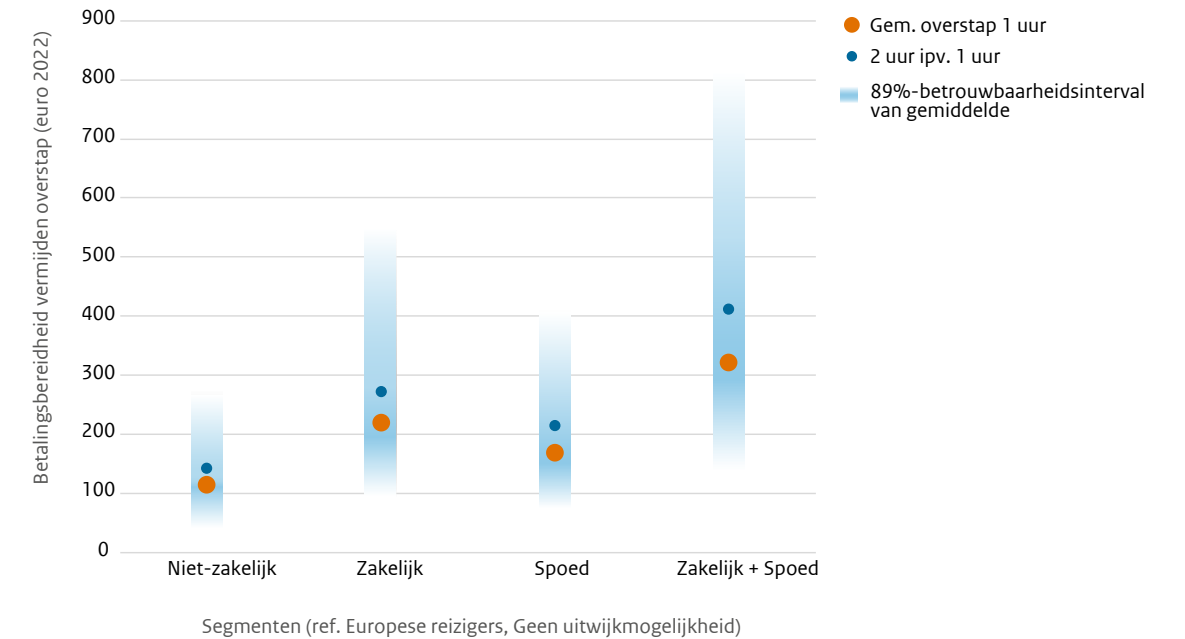


Betalingsbereidheid

De aversie tegen een overstap tijdens de vliegreis noemen we de *overstapweerstand*. Deze kunnen we kwantificeren, bijvoorbeeld door deze uit te drukken in geld. Daaruit blijkt hoeveel een reiziger bereid is te betalen om een overstap te vermijden, ofwel de *betalingsbereidheid* voor een overstap. De gemiddelde betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap van 1 uur ramen we op 170 euro. Om te kunnen concurreren, moet een vliegreis met overstap dus duidelijk goedkoper zijn dan de directe vlucht of andere beschikbare reismogelijkheden. Of de vliegreis met overstap moet andere voordelen bieden.

Er zijn behoorlijke verschillen in de betalingsbereidheid. Deze varieert afhankelijk van het reismotief, de duur van de overstap (extra wachttijd bovenop 1 uur overstaptijd), of iemand met spoed moet reizen (boekingsstermijn < 1 week) en de mate waarin de reiziger uitwijkmogelijkheden heeft voor de vliegreis.

Gemiddelde betalingsbereidheid voor vermijden van overstap





2

Voor- en nadelen van de overstap



Nadelen van de overstap

Een overstap kent bepaalde risico's. Het voornaamste risico is dat de reiziger de aansluitende vlucht mist, doordat het eerste vliegtuig vertraging heeft. Ook de bagage kan vertraagd aankomen of zoek raken, en passagiers kunnen zelf de weg kwijt raken op een vreemde luchthaven.

Een overstap gaat bovendien gepaard met een langere reisduur. Niet alleen de overstap zelf kost tijd, ook komt daar vaak nog extra wachttijd bovenop, omdat de vluchten lang niet altijd naadloos op elkaar aansluiten. Daarnaast heeft de reiziger bij een overstap te maken met een keer extra landen, opstijgen en taxiën. En omdat de overstapluchthaven vaak niet op de ideale lijn ligt tussen vertrekvluchthaven en eindbestemming, maakt de reiziger een omweg in de lucht.

In de meeste gevallen heeft een indirecte vlucht meer impact op het milieu en het klimaat dan een rechtstreekse vlucht.

Het type overstap bepaalt vervolgens ook nog hoe het zit met verantwoordelijkheden en rechten. Wanneer een reiziger zelf twee losse tickets boekt, heeft deze geen recht op compensatie in het geval hij of zij de aansluiting mist.

Voordelen van vliegreizen met overstap

De belangrijkste reden om een vliegreis met overstap te accepteren is dat een directe reismogelijkheid naar de beoogde eindbestemming ontbreekt (en de bestemming wel vast staat). Twee derde van de vliegreizen mét een overstap valt in deze categorie, zo zagen we al in de vorige paragraaf. Niettemin gaat ongeveer 1 op de 3 vliegreizen met een overstap naar een eindbestemming die ook direct te bereiken is.

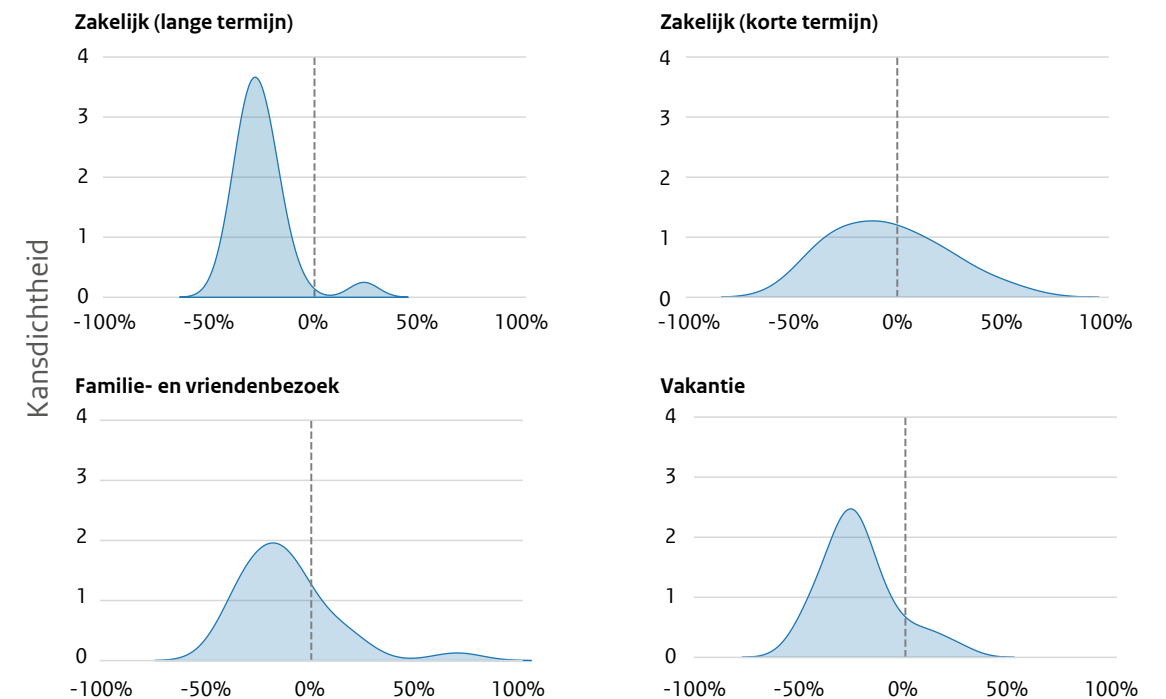
Prijverschillen

Door een overstap te accepteren kunnen reizigers besparen op de kosten voor de vliegtickets. Dat blijkt uit een analyse van het aanbod aan vliegreizen naar wereldsteden buiten Europa. Daarbij hanteren we vier reisprofielen, die van

elkaar verschillen in boekingsperiode, verblijfsduur en reisklasse. Concreet vergelijken we hierbij directe vluchten vanaf Schiphol met indirecte vluchten vanaf Düsseldorf of Brussels Airport, met een overstap op Schiphol. Steeds met dezelfde eindbestemming. Het mogelijke voordeel komt gemiddeld uit op een besparing van circa 20%.

Ook de trefkans op een koopje is groter bij indirecte reismogelijkheden, omdat hierbij veel combinaties mogelijk zijn. Tegenover iedere directe intercontinentale vlucht staan gemiddeld 3 concurrerende indirecte alternatieven (naast een groot aantal niet of nauwelijks concurrerende indirecte reismogelijkheden).

Prijverschil met directe vlucht uit Schiphol





De verschillen voor de portemonnee zijn ook terug te zien in de data over ticketverkoop en daadwerkelijk gemaakte reizen. In de praktijk blijkt de gemiddelde besparing ook hier grofweg 20% te zijn ten opzichte van de ticketprijzen voor directe vluchten naar dezelfde bestemming, in dezelfde reisperiode.

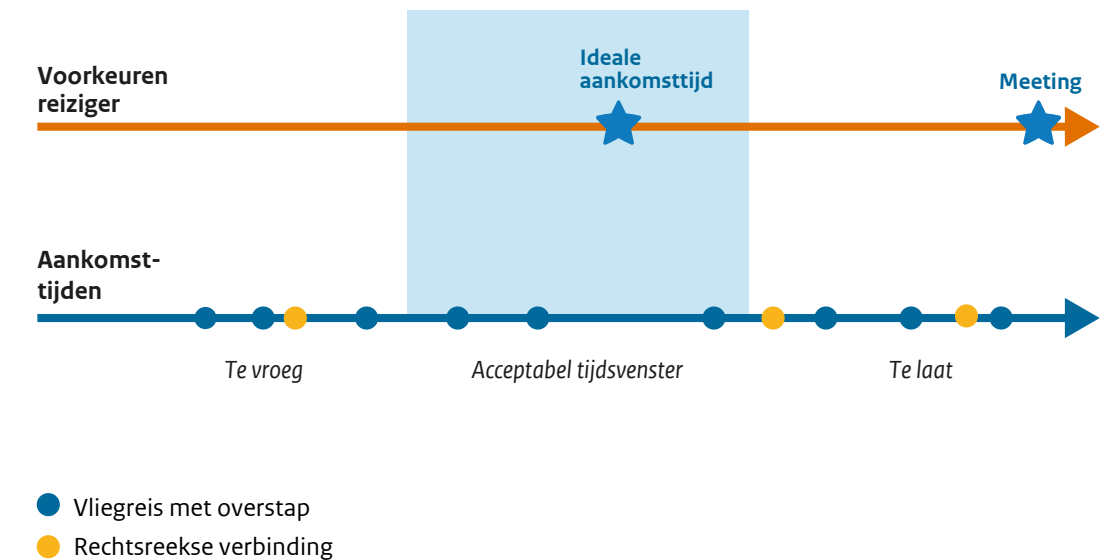
Het prijsverschil ontstaat doordat luchtvaartmaatschappijen mensen zonder overstap – waar mogelijk – meer voor de vliegtickets laten betalen. Op deze manier maken ze gebruik van de eerdergenoemde betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap. Daarbovenop faciliteren luchthavens transfers via relatief scherpe tarieven en ontmoedigen overheden in Europa transferreizen niet omdat reizigers die overstappen op een luchthaven op die luchthaven geen vliegbelasting betalen.

Reisschema

Een andere reden waarom een reiziger de indirecte reisoptie kan verkiezen boven de directe, is het reisschema. Hoewel de reis met overstap altijd langer duurt, kan deze voordelen bieden in termen van vertrek- of aankomstmoment. Het rijkere aanbod aan vliegreizen met overstap biedt ook meer flexibiliteit: er is meer te kiezen. Dit is met name relevant voor mensen met een strak schema of andersoortige beperkingen in de planning. Dit zijn vaak zakelijke reizigers.

Andere redenen om een indirecte reismogelijkheid te verkiezen boven een directe, hangen samen met de loyaliteit aan bepaalde luchtvaartmaatschappijen, het sparen van punten voor het loyaliteitsprogramma en afspraken die de werkgever heeft met reisagenten of luchtvaartmaatschappijen. Bovendien kan een tussenstop ook een moment zijn om even de benen te strekken of de omgeving bij de overstapluchthaven kort te verkennen. In de praktijk zullen verschillende aspecten in meer of mindere mate meespelen bij de gemaakte keuzes.

Meer reismogelijkheden, minder verborgen wachttijd





Afstand: een cruciale factor

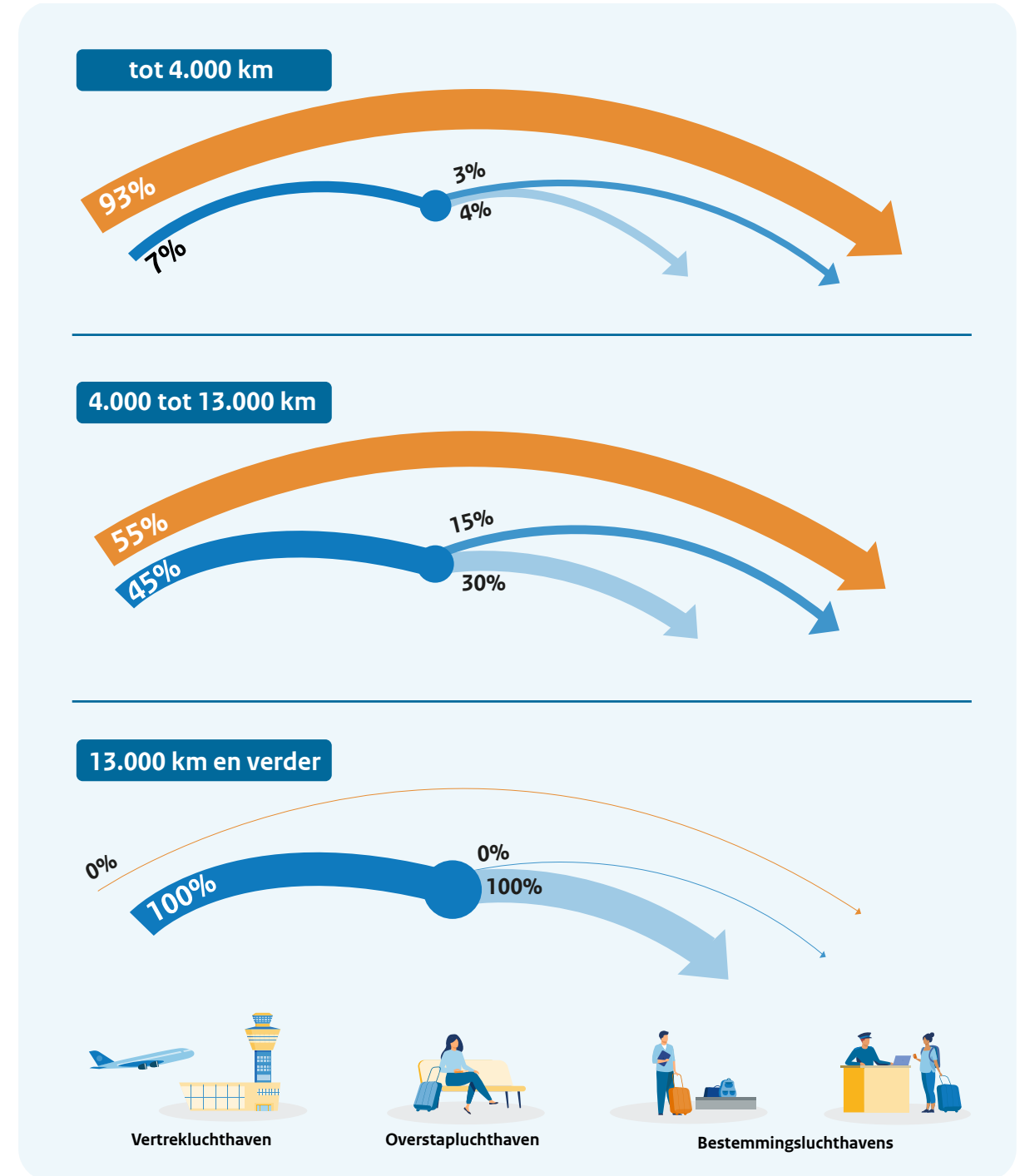
Afhankelijk van de reisafstand lopen de verhoudingen tussen vliegreizen met en zonder overstap sterk uiteen. Daarbij is een duidelijke trend waar te nemen: naarmate de reis over een grotere afstand gaat, neemt de waarschijnlijkheid van een overstap tijdens de reis toe.

Grotere reisafstanden resulteren in langere reistijden. De reisduur van de vliegreis wordt immers voor een groot deel bepaald door de afstand tussen herkomst en bestemming.

In het geval van een overstap zijn reizigers vaak minstens 90 minuten langer onderweg dan met een directe vlucht: zij moeten immers omvliegen, landen, overstappen en opstijgen. Een overstap heeft zo een grote impact op de totale reistijd bij vluchten over een relatief korte vliegafstand. Binnen Europa kan het gaan om een verdubbeling van de reistijd. Gaat een vliegreis over een lange afstand, dan is de relatieve toename van de totale reistijd bescheidener.

De betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap neemt niet toe bij grotere reisafstanden, terwijl de ticketprijzen bij langere vluchten veelal wel oplopen. Relatief gezien wordt de drempel om een overstap te maken op de langere reisafstanden zo kleiner.

Op extreem verre vliegreizen (>13.000 km) is een overstap altijd noodzakelijk, omdat er geen directe vluchten zijn. Daarmee is het op de lange afstanden ook normaal om over te stappen.



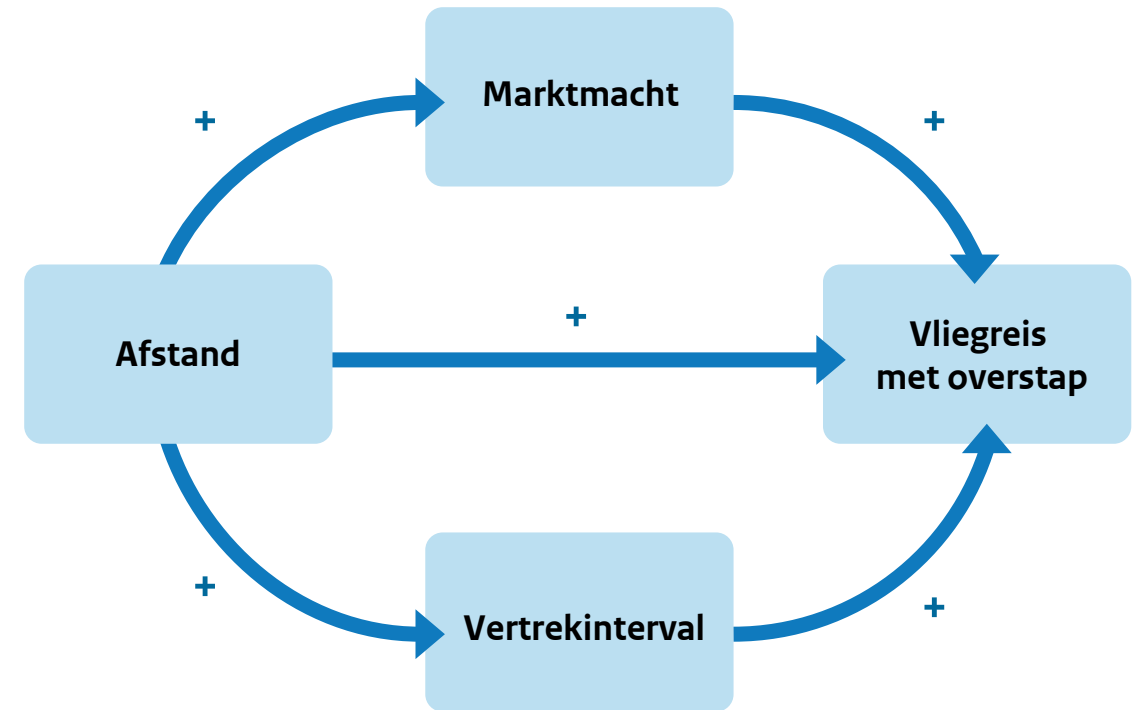


Afstand raakt ook aan frequentie en concurrentie

Op langere afstanden zijn er veelal minder verschillende luchtvaartmaatschappijen actief op vluchten tussen een herkomst en een bestemming. Een beperkte concurrentie leidt tot hogere ticketprijzen voor rechtstreekse vluchten. Bij een gebrek aan concurrentie stijgt in dit geval dan ook het aandeel passagiers dat voor een indirecte vlucht kiest op een bestemming die ook rechtstreeks te bereizen is.

Verder is de frequentie van vliegreizen doorgaans lager naarmate de afstand tussen herkomst en bestemming groter is. Op dergelijke reizen zijn er minder passagiers en de luchtvaartmaatschappijen vliegen met grotere toestellen. Wanneer mensen op bepaalde tijden moeten vertrekken of aankomen, kan dat van doorslaggevend belang zijn op de keuze voor een directe of een indirecte vlucht. Bij een lagere frequentie neemt dan ook de kans toe op een vliegreis met overstap.

Direct en indirect effect van afstand





3

Vaak een overstap voor zakenreizigers



Zakelijke (in)efficiëntie

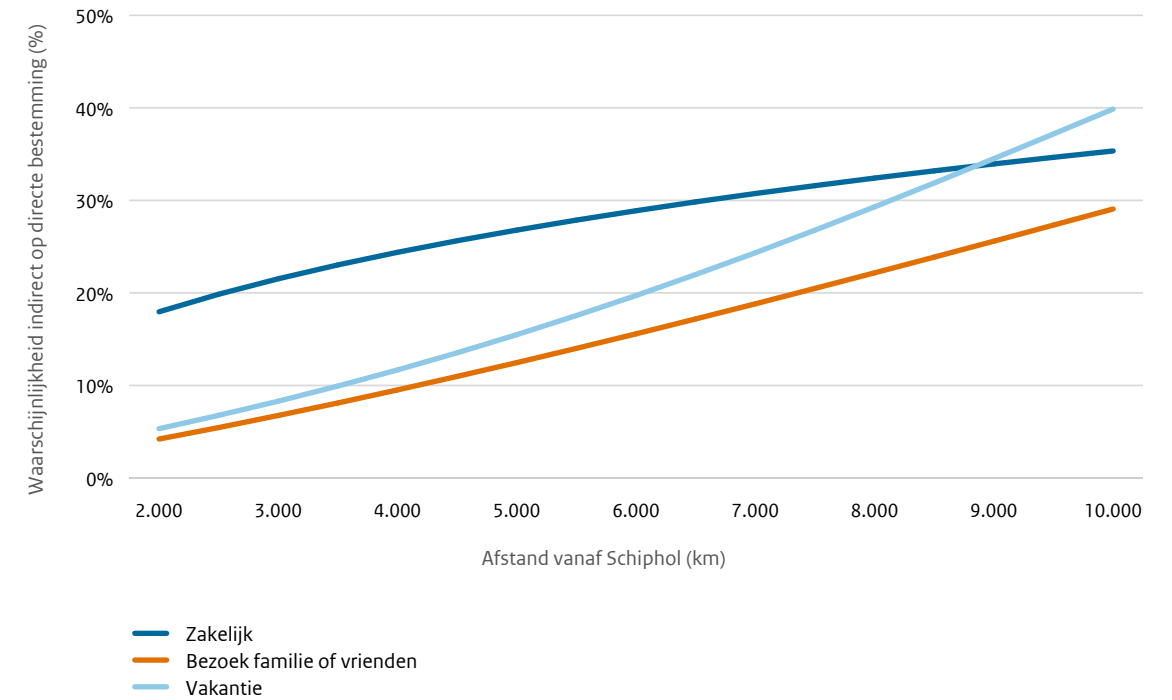
Er zijn relevante verschillen in het gedrag tussen groepen reizigers met uiteenlopende reismotieven. Bij vluchten over gelijke afstanden stappen zakelijke reizigers bijvoorbeeld relatief vaker over dan vakantiegangers.

Dit is te verklaren door de mate waarin de reiziger afhankelijk is van een bepaalde bestemming en de mate waarin hij of zij de reis als noodzakelijk ervaart. De zakenreis is vaker een must dan een vakantiereis, bijvoorbeeld door afspraken met de opdrachtgever. De bestemming en het reismoment zijn dan vaak een gegeven. Vakantiereizigers hebben doorgaans meer vrijheid in de keuze van hun bestemming en reismoment. Zij haken vaak af als ze over moeten stappen. Zakenreizigers moeten overstappen om op de gewenste bestemming te komen in het geval er geen rechtstreekse verbinding is.

Toch nemen zakelijke reizigers ook vaker een indirecte vlucht dan vakantiegangers en mensen die familie of vrienden gaan bezoeken, wanneer er wel mogelijkheden zijn om rechtstreeks te vliegen. Ter illustratie, op afstanden rond 3.000 km maakt 22% van de zakelijke passagiers een overstap, ten opzichte van 8% van de niet-zakelijke passagiers. Op de langere afstanden zijn de verschillen minder groot. Hierbij is het wel goed om te benadrukken dat het overgrote deel van de vliegvluchten niet langer is dan 3.000 km per enkele reis en dat het overgrote deel van de passagiers, ongeacht het reismotief, opteert voor een rechtstreekse vlucht.

Waarom zakelijke reizigers vaker indirect vliegen naar een bestemming die rechtstreeks te bereiken is, kunnen we slechts deels verklaren. Een belangrijk onderdeel daarbij lijkt het relatief late moment te zijn waarop zakelijke reizigers een vlucht boeken. Ook hechten deze reizigers meer aan flexibiliteit van de aankomst- of vertrektijden. Wanneer er slechts 1 rechtstreekse vlucht is per week, naar een bestemming op 3.000 km, kiest meer dan de helft van de zakelijke reizigers voor een reis met overstap. Wachten op de rechtstreekse vlucht is dus lang niet altijd de aantrekkelijkste optie.

Keuze voor vliegreis met overstap, terwijl rechtstreekse verbinding beschikbaar is



Ook de ervaring met overstappen tijdens de vliegvlucht kan het verschil tussen de zakelijke reiziger en de vakantieganger verklaren. De zakelijke luchtvaartreiziger heeft vaak meer vlieg- en overstapervaring dan de vakantiereiziger, en hierdoor wordt de barrière om over te stappen kleiner.

Prijsgevoeligheid

Zakelijke reizigers zijn bereid 220 euro te betalen om een overstap te vermijden. Dat is meer dan de betalingsbereidheid hiervoor van niet-zakelijke reizigers, die gemiddeld op 115 euro ligt. Het verschil in de gemiddelde reiskosten tussen zakelijke en niet-zakelijke reizigers ligt echter aanzienlijk hoger, omdat zakelijke reizigers veelal later boeken, met betere voorwaarden (annuleren, omboeken, enzovoort) en kiezen voor een luxere reisklasse.



De reden dat de betalingsbereidheid bij zakelijke reizigers hoger is, is volledig toe te schrijven aan de lagere gevoeligheid van deze groep voor prijsverschillen. De overstapweerstand voor zakelijke reizigers is niet hoger dan die voor niet-zakelijke reizigers.

De beperkte gevoeligheid voor prijsverschillen van de zakenreiziger kan toegeschreven worden aan de bijzondere situatie met drie partijen. In veel gevallen betaalt de zakelijke reiziger niet de rekening, maar belast hij deze door aan de werkgever of opdrachtgever. De werkgever of de ondernemer zelf kan de kosten aftrekken van de belasting.

Daarbij is de zakenreiziger zelf vaak in staat om punten te verzamelen van het loyaliteitsprogramma van de luchtvaartmaatschappij. Zakelijke reizigers zijn fervente puntenspaarders. Deze punten zetten zij vaak ook in voor privédoeleinden. De status binnen het programma kan de overstapbarrières slechten, bijvoorbeeld doordat de zakelijke reiziger tijdens het wachten toegang heeft tot de lounge.

Verder heeft de zakenreiziger vaak een hoog inkomen. Ook daardoor is deze groep minder gevoelig voor hogere ticketprijzen.



4

Ontwikkelingen in de tijd

De voorkeur voor een directe vlucht is stabiel in de afgelopen jaren, al zijn er indicaties die wijzen op een vermindering van de overstapweerstand. Deze conclusie trekken we op basis van vier observaties.

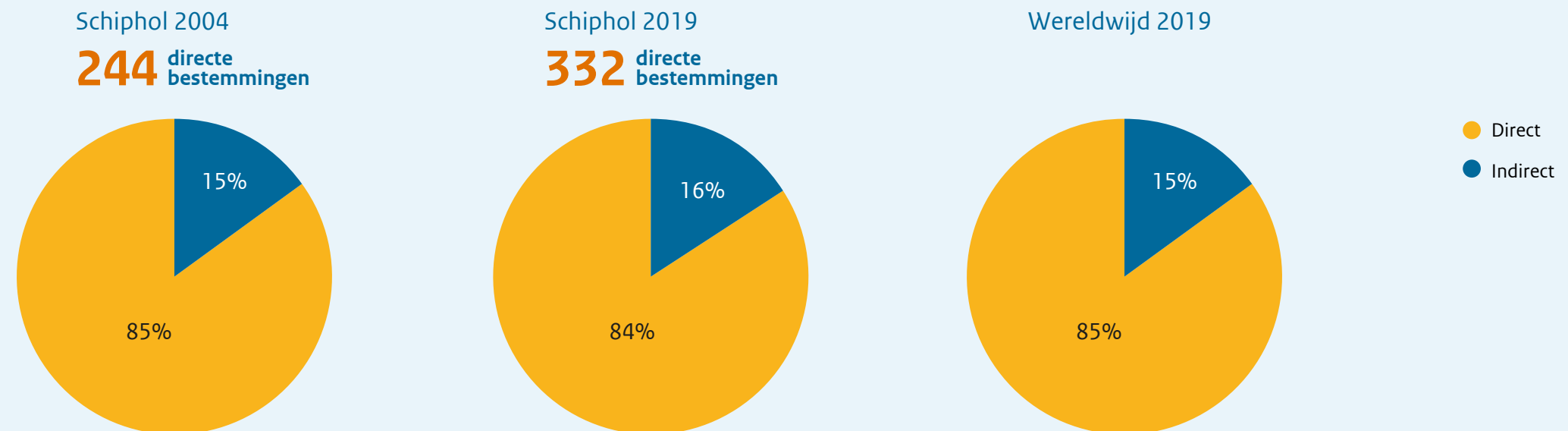


- 1** Kijkend naar het reisgedrag, zien we dat in de afgelopen 15 jaar het aandeel vliegreizen met een overstap licht is toegenomen. We beperken ons dan tot de situatie op Schiphol en de vliegreizen waarbij Nederland de herkomst of de eindbestemming is. Deze toename valt samen met de groei van het aantal rechtstreekse bestemmingen, zowel continentaal (+39%) als intercontinentaal (+31%). Daarmee groeit echter gelijktijdig ook het aantal indirecte reismogelijkheden. Ook wanneer we kijken naar een bepaalde herkomst-bestemmingsrelatie, is een toename te zien van het aantal mensen dat overstapt.
- 2** Uit studies van de afgelopen 25 jaar zien we geen toename of afname van de betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap. De trend is stabiel, wanneer we corrigeren voor inflatie.

- 3** Er is geen duidelijke relatie waarneembaar tussen de betalingsbereidheid om een overstap te vermijden en de verplaatsingsafstand, terwijl er wel een trend gaande is dat vliegreizen steeds langer worden, met bestemmingen buiten Europa. Deze trend wordt onder andere gevoed door prijsvechters uit het Midden-Oosten. Relatief gezien slinkt de barrière voor vliegen met een overstap op deze manier.
- 4** Ervaring met vliegen en overstappen verkleint de overstapweerstand. Gelet op de populariteit van vliegen in de recente decennia voldoen steeds meer mensen aan deze voorwaarde.

De typen passagiers in het vliegtuig spelen hierbij ook een rol. Het aandeel niet-zakelijke passagiers neemt toe, ten koste van het aandeel zakelijke reizigers. Een grote instroom bestaat uit vrijetijdsreizigers die prijsgevoeliger zijn, terwijl de groep zakenreizigers minder hard groeit.

Verhoudingen direct en indirect





5 Implicaties

Nederland beschikt door Schiphol over een uitgebreid netwerk van internationale bestemmingen. Hierdoor hebben de inwoners van Nederland een ruime keuze aan rechtstreekse verbindingen en kunnen mensen uit het buitenland ons land relatief snel bereiken. Veel reizigers zijn ook bereid hiervoor te betalen. Immers, intercontinentale vluchten zonder overstap zijn vaak duurder dan vliegreizen naar dezelfde bestemming met een overstap.



Minder overstappen?

Ondanks het rijke netwerk van directe bestemmingen ligt het aandeel vliegreizen met Nederland als herkomst of bestemming op het wereldwijde gemiddelde. Ook is het aandeel vliegreizen met een overstap in de afgelopen 15 jaar niet gedaald, terwijl de connectiviteit juist sterk verbeterde in diezelfde periode.

Klimaatimpact

Het veelgehoorde idee dat vliegreizen zonder overstap minder schadelijk zijn voor het klimaat dan vliegreizen met een overstap, klopt in de meeste gevallen in de praktijk. Dit betekent echter niet dat daarom meer rechtstreekse verbindingen gewenst zijn. Dit kan averechtse effecten hebben, omdat de drempel om te gaan vliegen hierdoor effectief omlaag gaat. Alleen aansturen op zoveel mogelijk rechtstreekse bestemmingen is zodoende geen passend antwoord op het klimaatprobleem.

Netwerkkwaliteit

Met de inzichten uit dit onderzoek kunnen we enkele overwegingen meegeven bij de monitoring van het 'Beleidskader Netwerkkwaliteit' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Netwerkkwaliteit heeft daarin de volgende definitie: "de beschikbaarheid van directe verbindingen naar preferente bestemmingen". Een verbinding is rechtstreeks wanneer er minimaal 1 rechtstreekse vlucht per week naar deze bestemming is.

Ten eerste zou deze ondergrens voor de frequentie verhoogd kunnen worden, omdat een ondergrens van minimaal 1 rechtstreekse vlucht ontoereikend is voor menig zakenreiziger.

Ten tweede tellen reisopties met overstap niet mee bij de monitoring van de netwerkkwaliteit, terwijl deze voordeel kunnen opleveren in termen van reiskosten, reisschema of andere vlakken. Met name op de lange afstanden zijn opties met overstap een welkome aanvulling voor de reiziger.

Direct en indirect geen communicerende vaten

In diverse internationale studies op het gebied van de luchtvaart wordt verondersteld dat de reis inclusief de bestemming een gegeven is. Wanneer een directe verbinding ontbreekt, kiest iemand voor een vlucht met overstap.

Op basis van ons onderzoek plaatsen we vraagtekens bij deze aanname. De mogelijkheid van vraaguitval wordt dan namelijk onvoldoende meegenomen. Het effect op de welvaart wordt dan ook niet correct ingeschat. Enerzijds wordt het reistijdverlies overschat wanneer een andere bestemming, een ander reismoment of televergaderen ook tot de opties behoren. Anderzijds bieden vliegreizen met een overstap met regelmaat besparingsmogelijkheden of andere voordelen. In een aantal recente Nederlandse studies wordt hier wel rekening mee gehouden.



Verantwoording

Werkwijze

Voor dit onderzoek gebruikten we de bestaande literatuur, diverse datasets en uiteenlopende technieken. De literatuur is zowel kwalitatief als kwantitatief (meta-analyse) geanalyseerd. De datasets bestrijken sets met gegevens over aanbod aan en verkoop van vliegtickets, passagiersstromen, vliegverkeer en een breder reizigersonderzoek. Ook hebben we zelf veel vliegers benaderd met een vragenlijst.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is:
Zijlstra, T. & Faber, R. (2024), *Non-stop vliegen. Over de voorkeur van luchtvaartreizigers voor een rechtstreekse verbinding*. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.kimnet.nl
info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN :978-90-8902-305-6
Maart 2024
Publicatienummer: KiM-24-A001

Auteurs:

Toon Zijlstra
Roel Faber

Vormgeving en opmaak:

Osage

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Zijlstra, T. & Faber, R. (2024). Non-stop vliegen, Over de voorkeur van luchtvaartreizigers voor een rechtstreekse verbinding. Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.