



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vliegen vanuit het buurland

Leidt de vliegbelasting tot ander uitwijkgedrag?

Notitie

Toon Zijlstra & Arjen 't Hoen

Maart 2026

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Vliegen vanuit het buurland

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Kenmerk publicatie: <https://doi.org/10.82230/KiM.MB2531>

Samenvatting

In de afgelopen jaren zijn luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk meer gaan betalen voor het gebruik van Nederlandse luchthavens, mede door de herinvoering en verhoging van de vliegbelasting. Verschillende indicaties wijzen erop dat de weerslag van deze prijsstijging bescheiden is. Er is geen sprake van massale veranderingen in de passagiersstromen, zoals wel in de media gesuggereerd wordt. De ontwikkeling in het totale passagiersvolume op de luchthavens in Nederland en op de luchthavens net aan de andere kant van de landsgrens loopt behoorlijk gelijk op. Het aandeel volwassen Nederlanders dat vanaf een buitenlandse luchthaven vertrekt, is redelijk stabiel. Omgekeerd zien we geen noemenswaardige daling in het aantal of aandeel vertrekkende buurlanders van de luchthavens bij Amsterdam, Eindhoven of Rotterdam. Op de kleinere luchthavens - Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport - is de situatie in recente jaren wel gewijzigd, vooral omdat het aanbod verschaalde. Enkele luchthavens in België en Duitsland lijken hiervan te profiteren.

De Nederlandse luchthavens worden uit de markt geprijsd, zo wordt gesteld. De recente prijsstijgingen, als gevolg van de Nederlandse vliegbelasting en de hogere havengelden, zouden ertoe leiden dat passagiers 'massaal' de voorkeur geven aan luchthavens in België of Duitsland, aldus berichtgeving in de media. In deze studie toetsen we of deze beeldvorming feitelijk juist is. Daarvoor kijken we naar de veranderingen in de keuzen voor vertrekluchthavens in de afgelopen jaren. Dat doen we voor de inwoners van Nederland, België en Duitsland. Een vertrekluchthaven is daarbij de luchthaven die gebruikt wordt voor het begin van de vliegreis, met als vortransport (auto, trein, etc.) over land. Wanneer er in het vortransport een landsgrens doorkruist wordt, spreken we van een vertrekluchthaven in het buitenland, meestal is dat in een buurland.

Directe en indirecte effecten

Verwacht mag worden dat luchtvaartmaatschappijen (een deel van) de hogere kosten voor het gebruik van luchthavens doorberekenen aan de consument. Een mogelijk direct effect van hogere ticketprijzen op passagiersstromen is het uitwijken naar goedkopere luchthavens. Echter, ook andere gedragsreacties komen voor, zoals niet meer vliegen, een andere vervoerswijze, een andere bestemmingskeuze en/of een andere luchtvaartmaatschappij. Mogelijk blijven reisplannen ongewijzigd, maar wordt er bezuinigd op andere onderdelen van de reis (goedkoper hotel, minder vaak uit eten). Bij het uitwijkgedrag gaat het vooral om het relatieve verschil tussen de totaalprijs van de voorkeursoptie en de totaalprijs van het alternatief. Op de totaalsom van vliegvakanties is de vliegbelasting een relatief kleine kostenpost.

We identificeren twee relevante indirecte effecten van de prijsstijgingen op (Nederlandse) luchthavens. Ten eerste, en meest voornamelijk, zijn de veranderingen in het aanbod. Luchtvaartmaatschappijen kiezen er mogelijk voor om het aanbod te herzien. Bestemmingen worden geschrapt of mogelijk worden alle activiteiten overgeplaatst van de ene naar de andere luchthaven. Wanneer het aanbod verhuist, zal ook een deel van de passagiersstromen verhuizen. Ten tweede, leiden de recente en aanstaande prijsverhogingen op Nederlandse luchthavens tot veel media-aandacht, waarbij steeds herhaald wordt dat de Nederlandse luchthavens duur zijn, dat luchthavens over de grens veel te bieden hebben en dat de inwoners van Nederland nu 'massaal' vanuit de buurlanden vertrekken. Deze aandacht voor

het vertrek over de landsgrenzen kan een zogenaamde 'performatieve werking' hebben, namelijk mensen aanzetten dit daadwerkelijk te gaan doen.

Inwoners van Nederland met vertrek vanuit een buurland

In eerder onderzoek heeft het KiM laten zien dat het aandeel volwassen Nederlanders met een vertrekluchthaven over de grens bij de laatst gemaakte reis redelijk stabiel is over de afgelopen jaren: ongeveer 13% in 2013, 2016 en 2024. Het zijn voornamelijk vakantiegangers en mensen die dicht bij de landsgrenzen wonen die kiezen voor een vertrekluchthaven over de landsgrenzen.

Hoewel het *aandeel* redelijk stabiel is, stijgt het *aantal* inwoners van Nederland dat vanaf een luchthaven over de landsgrenzen vertrekt wel. Dit komt door de groei van de bevolking en mogelijk ook een toename van het aantal vliegreizen per persoon. Verder zijn er recentelijk meer minderjarigen in het vliegverkeer, mede door een verdere verschuiving van zakelijk naar recreatief vliegverkeer. Inwoners van Nederland onder de 18 jaar vielen buiten de onderzoekspopulatie van het eerdere KiM-onderzoek, maar tellen natuurlijk wel mee in de passagiersstatistieken.

Enkele luchthavens in de buurlanden, zoals Düsseldorf Airport, Münster-Osnabrück en Brussels Airport, rapporteren dan ook een toename van het aantal Nederlanders in recente jaren. Niet alle luchthavens over de landsgrenzen laten overigens groei zien. De passagiersaantallen op luchthavens als Keulen-Bonn, Bremen en Antwerpen zijn duidelijk niet op het niveau van voor de pandemie en daarmee het aantal Nederlanders waarschijnlijk ook niet. Bovendien, ook Schiphol tikte recent een record aan, nooit eerder reisden er zoveel inwoners van Nederland via de Amsterdamse luchthaven.

Buurlanders met vertrek vanuit Nederland

Het aantal passagiers met als woonland België of Duitsland is min of meer stabiel op de Nederlandse luchthavens. Er is geen sprake van een daling. De groei die zichtbaar was in de periode 2004-2019 in het aantal en aandeel buurlanders op Schiphol lijkt wel ten einde.

Op Schiphol is het aandeel vertrekkende passagiers met als woonland een van de buurlanden stabiel, wanneer we de situatie van voor de COVID pandemie vergelijken met de jaren daarna. Het aandeel vertrekkende passagiers met als woonland Duitsland ligt in de jaren 2023 en 2024 boven het niveau van 2017-2019. Voor de vertrekkende passagiers met woonland België geldt dat het aandeel in 2023 en 2024 net iets onder het niveau van 2017-2019 ligt.

Op Eindhoven Airport, de tweede luchthaven van Nederland, ligt het aantal en aandeel buurlanders in 2024 op het niveau van 2019. In absolute aantallen is er in 2024 sprake van een stijging ten opzichte van 2017 en een stabiel beeld ten opzichte van 2019. Rotterdam-The Hague Airport rapporteert een stabiel aandeel Belgen op basis van kentekenplaten. Ongeveer 5% van de geparkeerde auto's bij de luchthaven heeft een Belgisch kenteken. Gelijkzeitig is er sprake van een toename van het totale aantal passagiers op de luchthaven.

In tegenstelling tot de grote luchthavens zien we op de luchthavens van Groningen-Eelde en Maastricht-Aachen een daling in het absolute aantal passagiers en het aandeel passagiers uit de buurlanden. De gevolgen hiervan op het totaalbeeld zijn bescheiden. Dat neemt niet weg dat dit voor deze luchthavens zelf wel consequenties heeft.

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doel van het onderzoek	8
1.3	Leeswijzer	9
2	Context	10
2.1	Zorgen vanuit de sector	10
2.2	Gedragreacties op verhoogde tarieven	11
2.3	Grensgangers in de literatuur	12
2.4	Passagiersstatistieken	16
3	Nederlanders met vertrek in buurland	19
3.1	Stabiel aandeel in het vertrek vanaf een luchthaven in het buurland	19
3.2	Situatie op de voornaamste luchthavens in de buurlanden	21
4	Buurlanders met vertrek in Nederland	24
4.1	Totaalbeeld op Schiphol	24
4.2	Buurlanders op Schiphol naar reismotief	26
4.3	Buurlanders met vertrek van een regionale luchthaven in Nederland	29
5	Conclusies en discussie	32
5.1	Voornaamste bevindingen	32
5.2	Discussie	34
	Referenties	37
	Bijlage A: Werkwijze	40
	Colofon	44

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds 2021 is er opnieuw een vliegbelasting van kracht in Nederland. Eerder ging het om een bescheiden en vlak tarief voor passagiers met een Nederlandse luchthaven als vertrekvluchthaven. Sinds 2023 is het vlakke tarief verhoogd van ongeveer 8 euro naar circa 30 euro (Tabel 1.1).

Per 2027 wordt de vliegbelasting afstandsafhankelijk. Daarbij wordt het huidige tarief het basistarief op afstanden tot 2.000 km en komen er twee schijven bovenop voor de langere afstanden (Tabel 1.1). Het doel van het voormalige kabinet-Schoof was om daarmee 257 miljoen euro extra belastinginkomsten te genereren. Deze inkomsten worden ook door het kabinet-Jetten ingeboekt¹.

Tabel 1.1 Vliegbelasting tarieven in Nederland in verschillende perioden

Periode	Afstandsklasse		
	Tot ~2.000 km	2.000 – 5.500 km	5.500 km e.v.
2008-2009	11,25	45,00	
2021-2022	7,85		
2023-2026	26,43		
2027 e.v.	29,40	47,24	70,86

Nb. Tarieven in het startjaar van de periode. Voor het tarief vanaf 2027 geldt het prijspeil van 2025 (dat tarief wordt t.z.t. geïndexeerd op basis van de inflatie in 2025 en 2026).

Naast de herinvoering en verhoging van de vliegbelasting, zien we ook dat diverse luchthavens de havengelden verhoogd hebben. Deze havengelden moeten worden afgedragen door de luchtvaartmaatschappijen voor het gebruik van de luchthaven. Op Schiphol was in 2024 sprake van een 13% toename ten opzichte van het voorgaande jaar (Jongeling & Behrens, 2025). In hetzelfde jaar kondigde Schiphol aan dat de havengelden in de komende 3 jaar verder oplopen met +37% (Schiphol Groep, 2024). "Daardoor betalen luchtvaartmaatschappijen Schiphol in 2027 vergeleken met 2024 gemiddeld ongeveer 15 euro meer voor een lokaal vertrekkende passagier. De stijging is het gevolg van uitzonderlijk hoge inflatie en sterk gestegen rente in de afgelopen drie jaar", zo schreef de Schiphol Groep (2024a) in haar persbericht. De havengelden en vliegbelasting maken Schiphol tot een van de duurere luchthavens voor luchtvaartmaatschappijen (Jongeling & Behrens, 2025). Ook andere Nederlandse luchthavens verhoogden de havengelden in de afgelopen jaren. Recent kondigde Schiphol aan de voorgenomen prijsverhoging van 5% in 2026 niet door te voeren (Schiphol Groep, 2025b).

Diverse partijen, zoals luchtvaartmaatschappijen, koepels- en belangenorganisaties en passagiers, reageren afwijzend op de tariefsverhogingen (Kader 2.1). Nederland prijst zichzelf de markt uit, zo is de reactie. Vliegen vanaf Schiphol zou te duur worden². Met name de vliegbelasting wordt weggezet als een 'onzinnige belasting'

¹ Het ontwerp voor het nieuwe systeem in Nederland komt sterk overeen met de Duitse systematiek van vliegbelastingen (Falk & Hagsten, 2019; Borbely, 2019), maar het tarief in de eerste trede ligt in Nederland wel duidelijk hoger. Het verschil tussen Nederland en Duitsland neemt op korte termijn toe, omdat de Duitse overheid de vliegbelasting iets verlaagt per 1 juli 2026. Een koppeling met de afgelegde afstand, zoals beide systemen hanteren, is te motiveren vanuit het oogpunt van de klimaatschade door het vliegverkeer (Emmerink et al., 2024).

² Diverse partijen hebben eerder ook beroep aangetekend bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) tegen de hogere havengelden. Dat beroep werd door de ACM als ongegrond verklaard (ACM, 2025; Schiphol Groep, 2025a).

met als voornaamste effect dat mensen voortaan vertrekken vanaf luchthavens net over de grens. Dit mogelijke effect – het vertrek over de grens – staat in deze notitie centraal. We kijken daarbij ten eerste naar Nederlanders die vanuit een buurland vertrekken. Dit doen we op basis van eerder onderzoek van het KiM en statistieken van de luchthavens in de buurlanden. Ten tweede analyseren we in deze studie de inwoners van Duitsland of België die vanaf Nederland vertrekken.

Reisopties over de landsgrenzen

Vanuit Nederland bezien zijn er verschillende luchthavens over de grens beschikbaar om vanuit daar op reis te gaan (Figuur 1.1). Op de landsgrens vinden we Weeze (NRN), een luchthaven op Duits grondgebied in handen van Nederlandse investeerders. Vanuit Weeze opereert Ryanair als enige luchtvaartmaatschappij. Ook luchthavens als Oostende (OST), Münster-Osnabrück (FMO), Charleroi (CRL) draaien primair op budgetvliegers. Grotere luchthavens, met een breder palet aan luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen, zijn Brussel-Zaventem en Düsseldorf. Luchthaven Bremen bedient mogelijk ook nog enkele reizigers vanuit Noord-Nederland, maar valt net buiten de kaart (Figuur 1.1). Luik (LGG) hebben we opgenomen op de kaart, maar heeft inmiddels haar laatste passagiersvlucht gehad. Mogelijk dienen de hubs bij Parijs (CDG) en Frankfurt (FRA) ook nog een klein deel van de reizigers uit Nederland vanwege de hoge connectiviteit op deze luchthavens (Behrens et al., 2023).

Figuur 1.1 Luchthavens in Nederland en in de nabijheid van Nederland



BRON: Open Street Maps, bewerking KiM

Vanuit zowel België als het Ruhrgebied bezien zijn de Nederlandse luchthavens Maastricht en Eindhoven interessant gepositioneerd. Eindhoven combineert dit met een breed palet aan bestemmingen en luchtvaartmaatschappijen. Groningen-Eelde ligt op niet al te grote afstand van de Duitse grens, maar Noordwest Duitsland (Nedersaksen) is net als Noord-Nederland minder dichtbevolkt. Amsterdam-Schiphol ligt op aanzienlijke afstand van de landsgrenzen, vanuit Vlaanderen of de Duitse grensregio's ben je al snel 2 tot 3 uur onderweg. Schiphol is wel de enige Nederlandse luchthaven met een directe aansluiting op het *HSL*-spoor netwerk en heeft een rijk aanbod van directe bestemmingen. Bovendien opereren er veel verschillende luchtvaartmaatschappijen op Schiphol.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van deze studie is te bepalen of er verschuivingen gaande zijn in het gebruik van de luchthavens over de landgrenzen heen als gevolg van de vliegbelasting. Dat in 2 richtingen, namelijk het gebruik van Nederlandse luchthavens door de inwoners van de buurlanden en het gebruik van luchthavens over de landgrenzen door de inwoners van Nederland. Er mag immers verwacht worden dat de inwoners van België en Duitsland min of meer even sterk reageren op prijsprikkels als de inwoners van Nederland. De bijhorende onderzoeksvraag is:

Leidt de vliegbelasting in Nederland tot veranderingen in het uitwijkgedrag naar vertrekluchthavens over de landsgrenzen onder reizigers uit Nederland, België of Duitsland?

Voor de analyse van het uitwijkgedrag van inwoners van België en Duitsland kijken we primair naar Schiphol, omdat dit de enige Nederlandse luchthaven is waarvan we over een langere periode robuuste statistieken hebben (zie Bijlage).

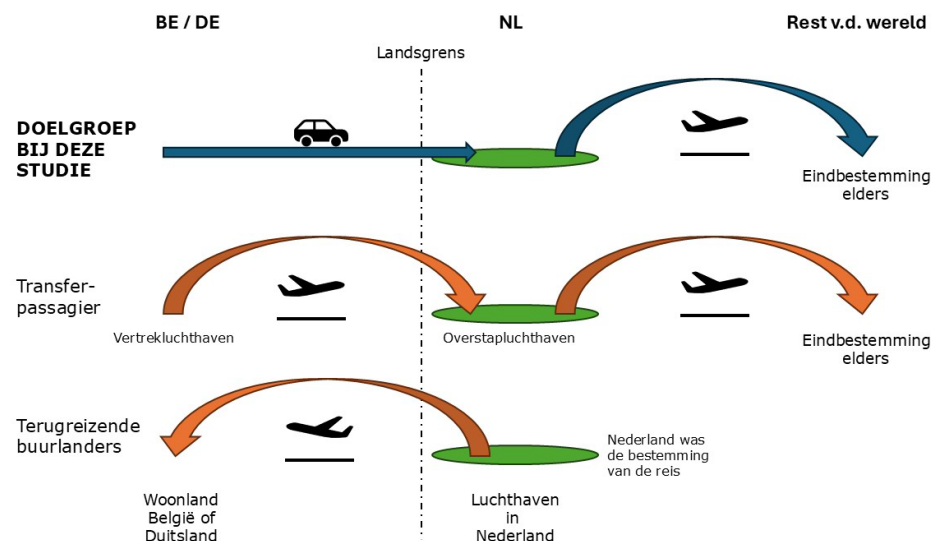
Aanleiding om de kijken naar dergelijke verschuivingen is de media-aandacht rondom het uitwijkgedrag als gevolg van het stijgende prijsniveau op de Nederlandse luchthavens. Die prijsstijgingen zijn op hun beurt weer het gevolg van de vliegbelasting en andere gestegen tarieven (paragraaf 1.1).

We moeten terughoudend zijn om te spreken van causale verbanden in dit verband. De vliegbelasting wordt mogelijk niet 1-op-1 doorgerekend aan de reizigers (paragraaf 5.2). Voor grensgangers gelden mogelijk ook tal van andere kosten en overwegingen. Denk daarbij aan de totale reis- en parkeerkosten, veranderingen in de reistijden, tolvignetten of grenscontroles. Ook incidenten als de wachtrijen op Schiphol in de nasleep van de pandemie of stakingen op de luchthaven van Brussel spelen mogelijk een rol. Hét effect van de vliegbelasting op het vertrek over de landgrenzen kunnen we *niet* vaststellen. We verzamelen in het beste geval indicaties voor de aanwezigheid of afwezigheid van een dergelijk effect.

Buurlanden in deze studie zijn de landen België en Duitsland. Wanneer we het hebben over Belgen en Duitsers die vanaf Nederland vertrekken gaat het om de inwoners van die landen als geheel. We kunnen geen onderscheid maken tussen Vlaanderen en Wallonië of tussen Noordrijn-Westfalen of andere deelstaten, omdat deze gegevens ontbreken. Omgekeerd bij Nederlanders die vertrekken vanuit een buurland hanteren we wel een beperkte scope. We kijken enkel naar de vertrekluchthavens in de buurlanden die (waarschijnlijk) relevant zijn voor de inwoners van Nederland. Daarbij baseren we ons op eerder onderzoek (Zijlstra & Huibregtse, 2018; Behrens et al., 2023; Zijlstra & Jonkeren, 2024). Alle luchthavens van België doen daarin mee. Maar zeker niet alle luchthavens in Duitsland zijn relevant, gelet op de aanrijtijden (Lieshout, 2012). Het gaat primair om de luchthavens in de deelstaten Nedersaksen, Bremen, Noord-Rijn Westfalen en Rijnland-Palts.

De doelgroep van de studie bestaat uit reizigers die over land – met bijvoorbeeld fiets, auto, motor, bus, taxi of trein - de nationale grenzen van het woonland doorkruisen om vervolgens via een luchthaven in het buitenland de vliegreis te beginnen. Daarbij maken we onderscheid tussen 2 hoofdgroepen. [1] De inwoners van Nederland die de landgrens oversteken om vanaf een luchthaven in België of Duitsland te reizen (Hoofdstuk 3). [2] De inwoners van België of Duitsland die de landsgrens met Nederland oversteken om vanaf een luchthaven in Nederland aan de vliegreis te beginnen (Hoofdstuk 4; Figuur 1.2). Niet alle passagiers op een luchthaven in een buurland behoren zodoende tot de doelgroep (zie Bijlage).

Figuur 1.2 Doelgroep bij dit onderzoek



NB. In het schema staat het gebruik van Nederlandse luchthavens centraal. Echter, ook de omgekeerde richting is van toepassing, namelijk het gebruik van luchthavens in de buurlanden door de inwoners van Nederland.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk schetsen we een bredere context bij dit dossier aan de hand van media-aandacht, bestaand onderzoek en passagiersstatistieken. Daarna, in hoofdstuk 3, kijken we naar de inwoners van Nederland die vertrekken vanaf een buurland. In hoofdstuk 4 draaien we dit om en kijken we naar de inwoners van België en Duitsland die vertrekken vanaf een luchthaven in Nederland. In de conclusie van hoofdstuk 5 presenteren we de voornaamste bevindingen en we voegen hier nog enkele discussiepunten aan toe. In de bijlage gaan we in op de werkwijze, voornamelijk in relatie met de analyses van de Schiphol gegevens.

2 Context

2.1 Zorgen vanuit de sector

De hogere havengelden en de vliegbelasting - inclusief de verhogingen én de differentiatie naar afstand - kunnen op de nodige weerstand rekenen vanuit de luchtvaartsector. Daarbij wordt met regelmaat opgevoerd dat de inwoners van Nederland voortaan niet meer vertrekken vanaf een Nederlandse luchthaven, maar vanaf een luchthaven in het buurland (Kader 2.1), zoals de luchthavens bij Düsseldorf, Weeze en Brussel (Figuur 1.1). Het vertrek vanaf een vliegveld over de landsgrenzen staat centraal in deze studie.

Kader 2.1 De sector over de vliegbelasting

Zonder hier een uitvoerige analyse te geven van alle uitingen vanuit de sector is het in het kader van voorliggend onderzoek wenselijk om de strekking vanuit de sector te delen. Zo verscheen er een persbericht op de website van KLM (2025) waarin de CEO Marjan Rintel reageert op het voorstel van de afstandsafhankelijke vliegbelasting:

"Deze vliegbelasting maakt Nederland op alle afstanden het duurste land van de Europese Unie. Dit zorgt ervoor dat nog meer Nederlanders de auto pakken om vanuit luchthavens over de grens te gaan vliegen. Dit helpt het klimaat dus niet. Sterker nog, het schaadt juist ons vermogen om te blijven investeren in schoner en stiller vliegen. Nederland prijst zich hiermee volledig uit de markt. Het zet ons netwerk onder druk en raakt daarmee de verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld in het hart."

De ANVR publiceerde in mei 2025 het jaarlijkse vakantieonderzoek (Van Knippenberg & Buskermolen, 2025). In het begeleidende persbericht, dat werd overgenomen door diverse media, wordt gerept over een duidelijke groei van de luchthavens over de grens: *"De buitenlandse luchthavens, in België en Duitsland, vlak bij de grens groeien echter gestaag. Samen bedienen zij al 15 procent van de reizende Nederlanders, komt naar voren uit het onderzoek."* (nadrukken aangebracht door KiM).

Ook diverse media dragen dergelijke standpunten uit. Zo is ook op te maken uit de krantenkoppen. "Vliegbelasting jaagt toerist de grens over" (Telegraaf, 17-sept-2025), "Voor vlucht de grens over: Nederland prijst zichzelf uit de markt" (Telegraaf, 25 sept 2025). "Goedkope Duitse vliegvelden populair bij Nederlanders; door verhoging vliegtaks straks meer uitwijkreizigers" (PZC, 21 sept 2025). "De vliegtaks gaat flink omhoog, maar niemand is tevreden: 'Dit beleid drijft passagiers de grens over zonder dat het klimaat verbetert'." (Parool, 3 maart 2025).

Het vertrek vanaf luchthavens over de landsgrenzen wordt door de sector en in de media geproblematiseerd door te verwijzen naar negatieve gevolgen voor milieu en klimaat en negatieve gevolgen voor de fiscale doelstellingen (Kader 2.1). De klimaatschade wordt mogelijk groter doordat mensen met de auto naar het buitenland rijden, alvorens in het vliegtuig te stappen. En het gewenste bedrag aan belastingen wordt niet gehaald.

2.2 Gedragsreacties op verhoogde tarieven

In het frame vanuit de sector is de noodzaak om te vliegen *een gegeven*. Wat er ook met de tarieven gebeurt, mensen zoeken toch wel een mogelijkheid om met het vliegtuig op reis te gaan, eventueel vanuit het buurland.

Een dergelijk frame gaat voorbij aan het idee dat er verschillende gedragsreacties mogelijk zijn in reactie op prijsprikkels (Falk & Hagsten, 2019; Stråle, 2021). We zetten de voornaamste reacties op stijgende prijzen op een rij, daarbij beperken we ons tot de directe effecten van prijsprikkels op de consument (zie paragraaf 2.3 voor indirecte effecten):

- Een direct effect kan zijn dat de reisplannen geannuleerd worden of nooit gemaakt worden. Er is dan sprake van vraaguitval of het niet aanboren van latente vraag. Voor veel van de recreatieve vlieggreizen is de *noodzaak* om op reis te gaan niet bijzonder groot (Zijlstra & Jonkeren, 2025).
- Daarnaast kunnen reizigers veelal kiezen uit diverse bestemmingen of modaliteiten voor een reis. Een stedentrip met het vliegtuig naar Budapest kan mogelijk vervangen worden door een treinreis naar Berlijn. We zien immers dat bij het gros van de vlieggreizen de gebondenheid aan de bestemming beperkt is (Idem). Er wordt dan anders gereisd.
- Wanneer vliegen onvermijdelijk wordt geacht door de reiziger, kan hij of zij kiezen uit verschillende luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, verkoopkanalen en vertrekmomenten. Waarbij de verhoudingen tussen de totaalprijzen³ leidend zijn en niet enkel de Nederlandse vliegbelasting (Behrens et al., 2023).
- Tot slot kan binnen de reis sprake zijn van uitruil. De keuze voor luchthaven, luchtvaartmaatschappij en bestemming blijven dan gelijk, maar de totale kosten worden eventueel gedrukt door te besparen op verblijfskosten (hotel, etentjes, enzovoort). Een groot deel van de panelleden met vlieggreizen uit het EenVandaag panel gaven aan dat de verhoging van de vliegbelasting geen gevolgen zou hebben op de keuzes qua reisbestemming en vertrekluchthaven (Schneeweisz, 2025). Zij vallen dus in deze categorie.

Verwachtingen aan de hand van het luchtvaartmodel

Het AEOLUS-model waarmee de gevolgen van de vliegbelasting zijn doorgerekend hanteert de hierboven geschetste gedragsreacties (Significance, 2023). In de studie van CE Delft naar de gevolgen van de aangekondigde verhoging van het tarief in 2023 (Grebe & Meijer, 2022) wordt voorspeld dat hiermee het aantal passagiers op de Nederlandse luchthavens 2,0% tot 6,2% lager zal liggen dan in de situatie zonder de verhoging (dus wanneer het tarief van een vlakke taks van 8 euro van kracht zou blijven). De verschillende soorten gedragsreacties samen zorgen voor deze bescheiden reductie. "Van de passagiers die hun reisgedrag veranderen door een verhoogde vliegbelasting gaat ongeveer 50% vliegen van een luchthaven in het buitenland, gaat 17% met de auto of trein reizen naar hun eindbestemming en 33% gaat helemaal niet meer reizen" (p. 8). Totaal gaat het zodoende om 1% tot 3% van de passagiers die uitwijken naar luchthavens in buurlanden, volgens deze prognoses. De verminderde uitstoot van broeikasgassen als gevolg van een verminderde vraag naar vlieggreizen is in het onderzoek al snel 5 keer zo groot als de extra uitstoot van broeikasgassen als gevolg van het vertrek vanaf de buurlanden. De klimaatschade wordt dus iets minder groot, volgens de modelstudie (Grebe & Meijer, 2022).

In de effectenstudie naar de afstandsafhankelijke vliegbelasting is een bescheiden aandeel uitwijkgedrag al ingecalculleerd. Het idee dat het doel van hervormde

³ Het verschil tussen de totaal som van de kosten van het vervoer (inclusief eventueel tol/vignet), parkeren, verblijf op de luchthaven en vliegticket (incl. havengelden, belastingen, verzekeringen, bagage).

vliegbelasting – 257 miljoen extra belastinginkomsten genereren – zichzelf mogelijk ondermijnt gaat dus vermoedelijk ook niet op. De tariefstelling is dusdanig dat de (beperkte) gemiste inkomsten al opgevangen worden (Schroten et al., 2025). Uit het onderzoek naar de verwachte effecten van de vliegbelasting bleek dat uitwijkeffecten 'zeer beperkt qua omvang' zijn (Idem). Het gaat volgens de modeluitkomsten om ongeveer 200.000 passagiers extra, boven op de huidige passagiers met vertrekvluchthavens over de landsgrenzen. Dat zijn relatief kleine aantallen op een totaal van ruim 30 miljoen passagiersbewegingen door de inwoners van Nederland.

Een belangrijk ander inzicht uit de modelstudies is dat de prijzen voor vliegtickets op de grootste Nederlandse vluchthavens sowieso zouden oplopen in de komende jaren (Schroten et al., 2025). Dat heeft alles te maken met de capaciteitsbeperkingen op vluchthavens als Rotterdam-The Hague, Eindhoven airport en Schiphol. Een belangrijke drijfveer achter hogere prijzen is schaarste. Zonder de hogere havengelden of de vliegbelasting komen de schaarste-winsten eenzijdig terecht bij de luchtvaartmaatschappijen (zie ook paragraaf 5.2). Omgekeerd kunnen we dus ook niet concluderen dat de vliegbelasting en de hogere havengelden de oorzaak zijn van de hogere prijzen, want zonder deze tariefsverhogingen zouden de ticketprijzen waarschijnlijk ook stijgen op de vluchthavens met capaciteitsbeperkingen.

2.3 Grensgangers in de literatuur

Vertrek van een vluchthaven in een buurland is een marginaal onderwerp binnen de bestaande literatuur en onderzoeken. In internationale context is het veelal ook weinig relevant. Veel landen zijn te groot om zich druk te maken om het minuscule aandeel dat mogelijk eerst de grens over gaat. In veel gevallen is het passeren van landsgrenzen ook veel ingewikkelder dan dit binnen het EU-Schengen gebied het geval is. Bovendien zijn er tal van eilanden waarbij het passeren van een grens enkel kan over het water of door de lucht.

Grensbarrière

Meer algemeen zien we in de transportgeografie wel het beter beschreven fenomeen van 'grenseffecten'. Daarbij vormen landsgrenzen een sterk remmende factor op het verkeer en vervoer tussen bepaalde landen (Tomeš et al., 2022; Rietveld, 2012). Als verklaringen daarbij wordt gekeken naar cultuurverschillen, taalbarrières, fysieke beperkingen door verminderde dichtheid van het (spoor)wegennet en soortgelijk. De aanwezigheid van grensbarrières zou kunnen leiden tot suboptimale keuzes op de arbeidsmarkt, in de handel en in ander (economisch) verkeer. Vanuit dit perspectief is vertrek over de landsgrenzen en het slinken van grensbarrières vooral een positief signaal, namelijk een vermindering van suboptimale keuzes.

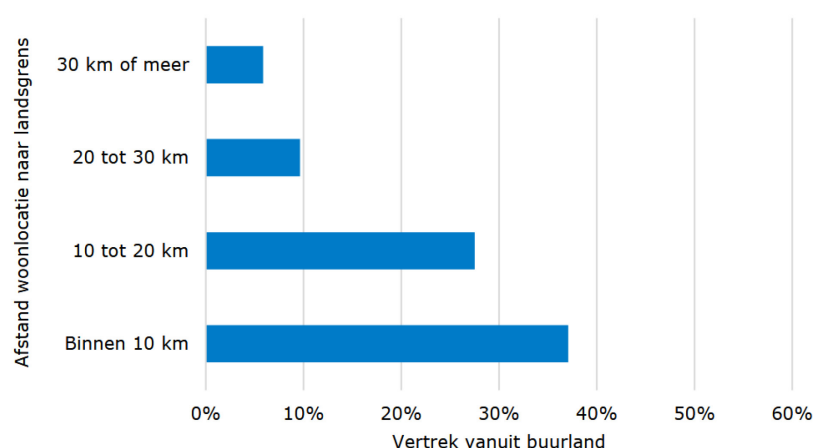
In eerder onderzoek van het KiM is dit grenseffect voor de keuze van de vertrekvluchthaven ook gekwantificeerd (Zijlstra, 2020). Daaruit bleek dat de aanwezigheid van een landsgrens vergelijkbaar is met 37 extra reiskilometers⁴. Dat is aanzienlijk minder dan de barrière die voortkwam uit ouder onderzoek, waarbij de landsgrens vergelijkbaar was met 100 km extra reisafstand naar de vertrekvluchthaven (Boonekamp et al, 2014). De observatie van een slinkende barrière past binnen een bredere Europese trend, waarbij de grensbarrière steeds minder vaak een echte barrière vormt (Tomeš et al., 2022).

⁴ De afwezigheid van de landgrens zou zo leiden tot een verdubbeling van het aantal mensen dat vertrekt vanaf een buurland.

Het belang van nabijheid

Het gebruik van de luchthavens over de landsgrens is vooral ingegeven door nabijheid (Zijlstra, 2020; Zijlstra & Jonkeren, 2025). Het zijn vooral de mensen in Nederland die dichtbij Weeze, Brussel of Düsseldorf wonen, die voor deze luchthavens kiezen (Figuur 2.1). Dit patroon wordt ook bevestigd door het reizigersonderzoek van de ANVR: 95% van de inwoners van Noord-Nederland kiest Schiphol als vertrekluchthaven. De inwoners van Zuid-Nederland laten veel meer diversiteit zien in het keuzegedrag (ANVR, 2025).

Figuur 2.1 Relatie tussen de woonlocatie van de inwoners van Nederland en vertrek vanaf een buurland



Bron: Zijlstra & Jonkeren, 2025 op basis van gegevens Vliegende Hollander 2024

Nederland is een relatief klein land. Vanuit Nederland bezien zijn de logische opties een vertrek vanuit Nederland, België of Duitsland. Ook België is – ten opzichte van veel andere landen – niet bijzonder groot, maar kent wel méér mogelijke vertreklanden. Voor België is een vertrek vanuit België, Duitsland, Luxemburg of Noord-Frankrijk een optie. Tot slot kunnen we concluderen dat voor de bewoners van het westelijke deel van Duitsland geldt dat vertrek van een van de vele Duitse luchthavens voor de hand ligt. Wanneer het aanbod van de luchthavens in het Ruhrgebied onvoldoende aansluit op de behoefte, zijn er alternatieven naar het noorden, oosten, zuiden en westen. Met Frankfurt beschikt Duitsland ook over een grote hub, met een zeer rijk aanbod. En wanneer de Duitsers desondanks overwegen om toch de grens over te gaan, is Nederland zeker niet de enige optie. Hieruit volgt dat de verhoudingen asymmetrisch zijn. Inwoners van Nederland komen uit in België of Duitsland, wanneer vliegen vanaf de regionale luchthavens of Schiphol onvoldoende aantrekkelijk is. Daarmee geldt nog niet dat inwoners van België of Duitsland uitkomen op een luchthaven in Nederland, wanneer zij onvoldoende bediend worden. We zien dan ook meer mensen uit Nederland uitwijken naar België of Duitsland dan andersom (zie ook Zijlstra, 2020).

Kostenplaatje

Vanuit de reiziger bezien zijn de havengelden en vliegbelasting een bescheiden kostenpost ten opzichte van de totale kosten van een (vakantie)vliegreis. Dankzij de ANVR-reizigersmonitor weten we bijvoorbeeld dat mensen voor een vakantieboeking gemiddeld 2.400 euro neerleggen (Van Knippenberg & Buskermolen, 2025). Het reisgezelschap bestaat daarbij veelal uit 2 personen. Per persoon gaat het zodoende al snel om meer dan 1.000 euro per reis. Datzelfde beeld komt ook naar voren uit het Continu Vakantieonderzoek, waarbij de bestedingen voor vliegvakanties naar

het buitenland per persoon boven de 1.000 euro liggen (CBS Statline, 2025). Enkele tientjes meer of minder op een dergelijk bedrag heeft geen grote impact op het totaal. Bij zakelijke reizigers is het al helemaal de vraag of en waarom de vliegbelasting doorwerkt in de keuzes. Doorgaans betaalt de werkgever. Het uurtarief van de werknemer, de verblijfskosten en andere zaken drukken veel zwaarder op de budgetten.

Wanneer we kijken naar het vertrek van over de landsgrenzen heen gaat het niet zozeer om het absolute bedrag, maar eerder om het relatieve verschil. Het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland kennen al jaren een (afstandsafhankelijke) vliegbelasting. Ook België implementeert een vliegbelasting en mogelijk een tolvignet voor buitenlanders. Kortom, vanuit Nederland uitwijken om belasting te vermijden gaat slechts ten dele op. Het gaat enkel om het verschil in de tarieven die gehanteerd worden.

Vanuit de luchtvaartmaatschappijen en (regionale) luchthavens in Nederland bezien is de herinvoering en verhoging van de vliegbelasting meer geprononceerd. De verhoogde vliegbelasting vanaf 2023 betekent al snel een verdubbeling van de rekening die wordt neergelegd bij de luchtvaartmaatschappijen. Dat geldt met name op de kleinere of militaire luchthavens, waar de luchthavengelden veelal stukken lager liggen dan op de grotere luchtvaarthubs. De kleine marges in de sector en sterke competitie dragen er ook toe bij dat luchtvaartmaatschappijen delen van de operatie herzien. Wat ons brengt bij de indirecte effecten.

Indirecte effecten

In reactie op hogere tarieven, zoals een vliegbelasting of hogere havengelden, suggereren luchtvaartmaatschappijen met regelmaat om activiteiten te staken of te verhuizen andere luchthavens (Gordijn & Kolkman, 2011). Voorbeelden van dergelijke statements zien we niet alleen in Nederland, maar ook in Duitsland of België (bijvoorbeeld Figuur 2.2). Sommige luchtvaartmaatschappijen voegen de daad bij het woord en verhuizen daadwerkelijk naar een andere luchthaven⁵. Bernardo et al., (2024) tonen dat vliegbelastingen gemiddeld genomen leiden tot een 12% reductie in het aanbod van lowcost-luchtvaartmaatschappijen. In de zomer van 2020, net voor de invoering van de vliegbelasting in januari 2021, startte Transavia met vluchten vanaf Brussels Airport, nadat het aanbod op Groningen-Eelde gestaakt werd. Transavia is met name populair onder Nederlandse reizigers. Ryanair staakte na de zomer van 2025 de vluchten vanaf Maastricht Aachen Airport, waarvandaan 5 bestemmingen werden aangedaan. Dit omdat Maastricht 'een van de duurste luchthavens van Europa' zou zijn (van Woerkom, 2025). In reactie op hogere tarieven in België kondigde Ryanair aan 1,1 miljoen stoelen te schrappen op Charleroi (Figuur 2.2).

Wanneer het aanbod verhuist is het niet vreemd dat ook een deel van de vraag meeverhuist (Gordijn & Kolkman, 2011). Dat geldt voor verhuizingen binnen een land, maar ook die net over de landsgrenzen heen. In de analyse van de mogelijke gevolgen van hogere prijsniveau op het reisgedrag zijn de verschuivingen van het aanbod een complicerende factor. Daarbij geldt ook dat het aanbod voortdurend in beweging is en lang niet altijd het gevolg van veranderingen in het prijsniveau.

⁵ Vanuit het perspectief van de luchtvaartmaatschappijen gaat het hier om een direct effect. Vanuit het perspectief van de reizigers betreft het een indirect effect, dat via het aanbod van de luchtvaartmaatschappijen verloopt.

Figuur 2.2 Persbericht van Ryanair in reactie op de plannen voor verhoging vliegbelasting in België



Bron: Ryanair, persbericht, 9 december 2025

Een ander indirect effect van een verhoogd prijsniveau is de mogelijke performatieve werking die veroorzaakt wordt door uitingen in de media (Kader 2.1). Door steeds opnieuw te benadrukken dat Nederland het duurste land is en door herhaaldelijk andere luchthavens op te voeren als aantrekkelijker alternatief (Figuur 2.3) of door te stellen dat steeds meer Nederlanders vanuit België of Duitsland vliegen, wordt mede vanuit de sector mogelijk het gedrag aangemoedigd dat men poogt te vermijden. "Media-aandacht kan een belangrijke impuls geven aan de bekendheid en kan ertoe leiden dat een luchthaven snel aan populariteit wint", zo schreven Gordijn en Kolkman (2011, p. 68) eerder. Er zou langs deze weg sprake kunnen zijn van inverse causaliteit: aandacht voor bepaalde gedragingen leidt tot deze gedragingen, in plaats van andersom.

Figuur 2.3 Münster-Osnabrück in de spotlight in dagblad Tubantia



Bron: Tubantia, 3 januari 2026

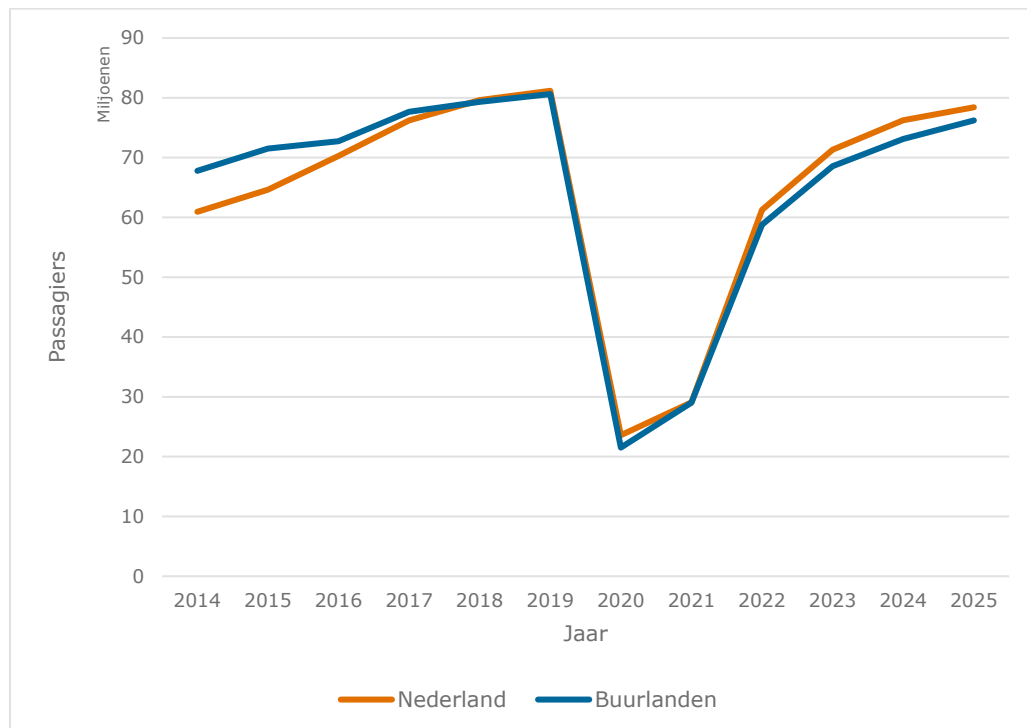
2.4 Passagiersstatistieken

Een blik op de passagiersstromen

De luchthavens in Nederland verwerken ongeveer evenveel passagiers als de luchthavens in België en de Duitse grensregio tezamen (Figuur 2.4). In 2024 gaat het om 76 miljoen passagiers op de Nederlandse luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Eindhoven, Maastricht en Groningen), om 35 miljoen passagiers op alle Belgische luchthavens en om 38 miljoen passagiers op de luchthavens in de Duitse grensregio (35 + 38 = 73). Voor die laatste groep hebben we de passagiersaantallen gecombineerd van Bremen, Dortmund, Düsseldorf, Köln-Bonn, Mönchengladbach, Münster-Osnabrück en Weeze. Daarbij gaat het in alle gevallen om alle passagiers, inclusief de transferpassagiers⁶. Er wordt ook geen onderscheid gemaakt naar woonland.

In 2014 waren de passagiersaantallen lager, met 61 miljoen in Nederland, 38 miljoen in de Duitse grensregio en 29 miljoen passagiers in België. 2019 geldt voornamelijk als piekjaar met een totaal van 162 miljoen passagiers, ongeveer gelijk verdeeld over Nederland (~81 mln.) en de buurlanden (~81 mln.). Anno 2025 zit Nederland op 97% van dat niveau. De buurlanden zitten in 2025 op 95% van het niveau van 2019.

Figuur 2.4 Aantal passagiers per jaar op luchthavens in Nederland en in buurlanden*



*) Het gaat hier voor 'de buurlanden' om de som van alle Belgische luchthavens en de Duitse luchthavens bij Bremen, Dortmund, Düsseldorf, Köln, Mönchengladbach, Osnabrück en Weeze. De statistieken voor 2025 zijn nog voorlopig.

⁶ Het weglaten van de transferpassagiers is niet eenvoudig, omdat deze niet voor alle luchthavens in alle jaren bekend zijn.

Een eerste conclusie hierbij is dat de 5 Nederlandse luchthavens dus evenveel passagiers verwerken als de 12 luchthavens in België en het grensgebied van Duitsland⁷. Belangrijk deel van de verklaring hiervoor kan gevonden worden in het fungeren van Schiphol als hub in het internationale vliegverkeer. Ruim 1 op de 3 passagiers op Schiphol is een transferpassagier, zij maken enkel een overstap van het ene naar het andere vliegtuig (zie Bijlage). Zonder deze transferpassagiers is het passagiersaantal 24 miljoen lager, anno 2024. Deze correctie is voor alle andere luchthavens veel kleiner. Op Brussels-Zaventem is ongeveer 15% van de passagiers (<2 miljoen.) een transfer-passagier. Op luchthavens als Köln-Bonn, Bremen, Düsseldorf, Charleroi ligt dit aandeel vermoedelijk (ver) onder de 10%. Van lang niet alle luchthavens is het aandeel transferpassagiers bekend. Daar komt bij dat er ook informele transfers mogelijk zijn (self-help hubbing), waarbij mensen zelf twee opeenvolgende vluchten combineren (Zijlstra & Faber, 2024). Het is dus niet eenvoudig om hier op een goede gestructureerde wijze voor te corrigeren.

Een tweede conclusie bij deze statistieken is dat de passagiersaantallen in Nederland en de buurlanden behoorlijk parallel lopen in de periode 2022-2025. Het is dus niet zo dat de buurlanden een veel sterkere groei in passagiersaantallen vertonen. Tussen 2022 en 2025 steeg het aantal passagiers in Nederland van 61,3 miljoen naar 78,4 miljoen (+28,0%). In de buurlanden was deze stijging van 58,8 miljoen naar 76,2 miljoen (+29,7%). In de situatie voor de COVID-pandemie zien we wel dat Nederland een hoger groeitempo kende. Daarvan lijkt nu geen sprake meer te zijn. Tussen 2014 en 2019 steeg het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens van 60,9 miljoen naar 81,2 miljoen (+33,2%). In diezelfde periode zien we een groei van 67,8 miljoen naar 80,6 miljoen passagiers (+18,9%) in de buurlanden.

Het combineren van de Duitse en Belgische luchthavens verhuult wel dat het voornamelijk de Belgische luchthavens zijn die groeien, terwijl de passagiersaantallen in Duitsland achterblijven bij de ontwikkeling in Nederland en België. De voorlopige statistieken voor 2025 uit België wijzen erop dat het aantal passagiers voorbij het vorige record uit 2019 is.

Uiteenlopende trends in Nederland

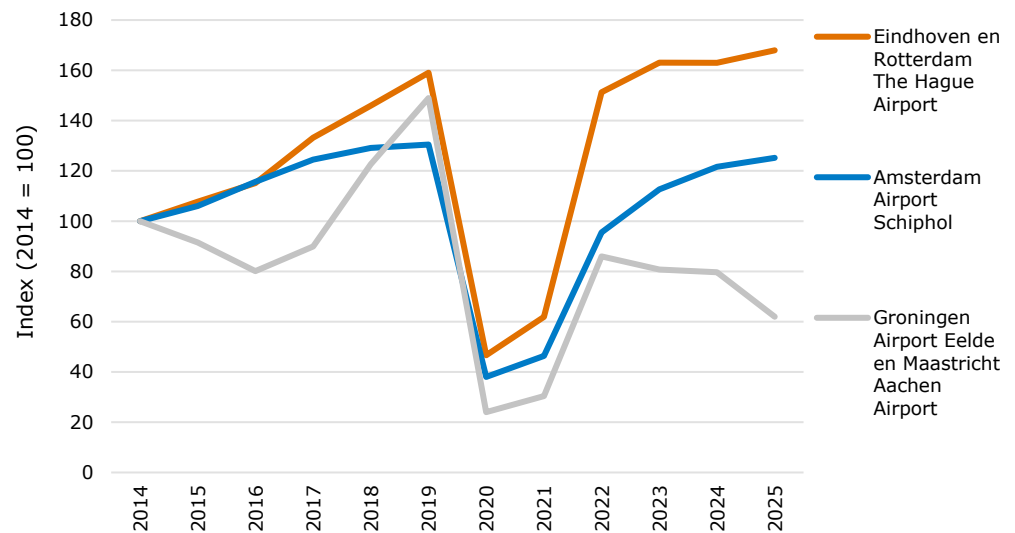
Vele jaren was de relatieve groei in passagiers sterker op de regionale luchthavens dan op Amsterdam-Schiphol. Aan deze trend kwam in 2024 een eind (KIM, 2025). In 2024 was de toename in het aantal passagiers sterker op Schiphol, dan op de regionale luchthavens. En ook in 2025 lijkt dit beeld op te gaan, op basis van de voorlopige statistieken: AMS +2,9% en de regionale luchthavens +2,2%. Dat komt ook omdat niet alleen Schiphol, maar ook Rotterdam en Eindhoven tegen de capaciteitslimieten aanlopen.

Het samenvoegen van alle regionale luchthavens verhuult echter een relevante tweedeling binnen deze groep. In 2025 laten Eindhoven Airport en Rotterdam-The Hague Airport samen een toename van 3% zien, ten opzichte van 2024. Daarmee groeien ze sterker dan Schiphol. Dat terwijl Maastricht-Aachen Airport en Groningen Airport Eelde een daling registreren van -28%. Dit onderscheid lijkt ook in andere recente jaren (2023-2024) relevant te zijn (Figuur 2.5). Alle Nederlandse luchthavens zitten in de jaren 2018 en 2019 boven het niveau van 2014. Na de COVID-pandemie bewegen Rotterdam en Eindhoven snel terug naar het oude niveau. Voor Schiphol gaat dit meer geleidelijk. Maastricht en Groningen zitten

⁷ Nederland kende in 2024 ongeveer 18 miljoen inwoners. België telde bijna 12 miljoen inwoners. Alleen al de deelstaat Noordrijn-Westfalen telde in 2024 evenveel inwoners als Nederland. De aanpalende deelstaten Nedersaksen, Bremen en Rijnland-Plats waren samen nog goed voor 13 miljoen inwoners. Dat maakt voor België en de Duitse deelstaten samen ongeveer 43 miljoen inwoners. Op basis van het achterland zouden we in verhouding veel meer passagiers op de Belgische en Duitse luchthavens verwachten.

duidelijk nog niet op het niveau van voor de COVID-pandemie en blijven (als groep) ook onder het niveau van 2014.

Figuur 2.5 Geïndexeerde passagiersaantallen Nederlandse luchthavens (gegroepeerd)



Bron: CBS Statline

Naast het gegeven dat zowel Maastricht-Aachen Airport als Groningen Airport Eelde relatief kleine luchthavens zijn, delen ze enkele andere kenmerken. Beide bevinden zich nabij de landsgrenzen. Zeker Maastricht-Aachen Airport ligt op zeer korte afstand van de Duitse en Belgische landsgrenzen. In haar nabijheid zijn diverse andere luchthavens te vinden in binnen- en buitenland. Waardoor er van een regionaal monopolie geen sprake is. Beide luchthavens staan te boek als vakantieluchthaven, waarbij het voornamelijk vakantiegangers zijn die gebruik maken van de luchthaven. Het aantal luchtvaartmaatschappijen op deze luchthavens is bescheiden, waardoor er ook een sterkere afhankelijkheid bestaat ten aanzien van deze selecte groep. Beide luchthavens zijn niet aangesloten op het buisleidingennetwerk voor kerosine (Central European Pipeline System), waardoor kosten voor het transport van brandstof ook niet gedrukt kunnen worden (Van Kessel, 2025; Fruhstorfer et al., 2024). Terwijl luchthavens als Köln-Bonn, Frankfurt en Schiphol wel op dit netwerk aangesloten zijn.

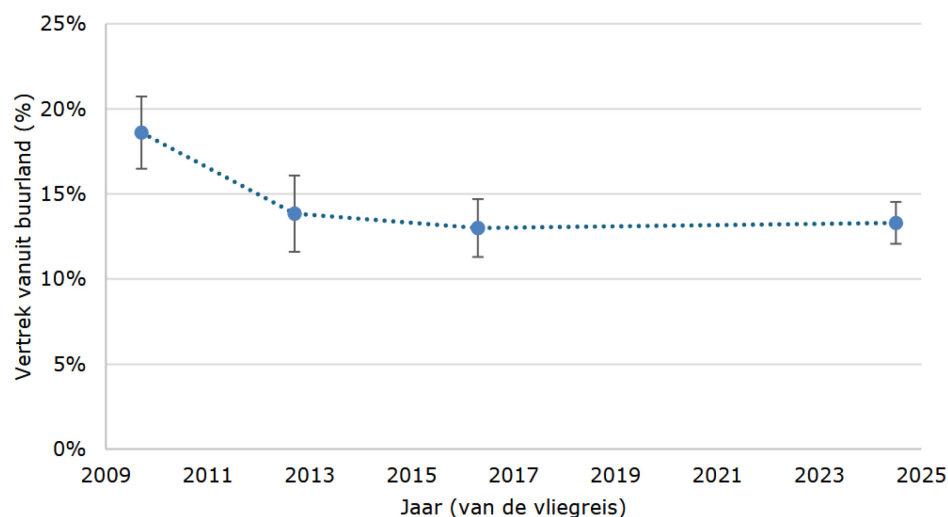
3 Nederlanders met vertrek in buurland

3.1 Stabiel aandeel in het vertrek vanaf een luchthaven in het buurland

Het KiM voerde 4 keer een onderzoek uit naar het vlieggedrag van volwassen inwoners van Nederland⁸. Het gaat daarbij om een cross-sectioneel onderzoek, via een online vragenlijst binnen een onderzoekspanel. Hierbij worden respondenten gevraagd om te reflecteren op de meest recente vliegreis uit de voorgaande 12 maanden. Voor ongeveer de helft van de respondenten met vliegreizen is de meest recente reis ook de enige vliegreis in het afgelopen jaar. Aan de hand van deze studies is eerder een trendreeks opgesteld (Zijlstra & Jonkeren, 2025).

Op basis van deze eerdere analyse (Zijlstra & Jonkeren, 2025) blijkt het aandeel van de vliegreizen met vertrek vanaf een buurland behoorlijk stabiel (Figuur 3.1). In 2013, 2016 en 2024 ging het om grofweg 13% van de laatst gemaakte vliegreizen. In de periode 2009-2010 is het aandeel wel hoger. Het ging toen om ongeveer 18% van de meest recente vliegreizen (zie ook Gordijn & Kolkman, 2011). Het overgrote deel van de inwoners van Nederland vertrekt vanaf een Nederlandse luchthaven.

Figuur 3.1 Aandeel v.d. laatst gemaakte reizen door inwoners van NL met vertrekluchthaven in buurland



NB. De 95% onzekerheids- of betrouwbaarheidsmarge voor de schattingen per jaar is aangegeven met een bandbreedte. 16% tot 21% van de laatst gemaakte vliegreis in 2009 of 2010 vertrok over de landsgrenzen. Rond 2012-13 was dit 11% tot 16%. In 2016 was dit 11% tot 15% en recentelijk in 2024 ging het om 12% tot 14% van de laatst gemaakte vliegreizen door inwoners van Nederland.

Daarbij zijn wel aanzienlijke verschillen te zien tussen de reizigers. Eerder noemden we al het belang van nabijheid (Hoofdstuk 2): 37% van de mensen binnen 10 km van de landsgrens met België of Duitsland kiest voor vertrek vanaf een van deze buurlanden, tegenover 5% van de mensen die op meer dan 30 km van de landsgrens wonen.

Ook zien we uitgesproken verschillen tussen de reismotieven. Wanneer de meest recente vliegreis een zakelijk reismotief had, opteerde 5% reizigers voor een

⁸ In het jaar 2016 werden daar ook Vlamingen en de inwoners van het Duitse grensgebied bij betrokken. Zie hiervoor Zijlstra (2020).

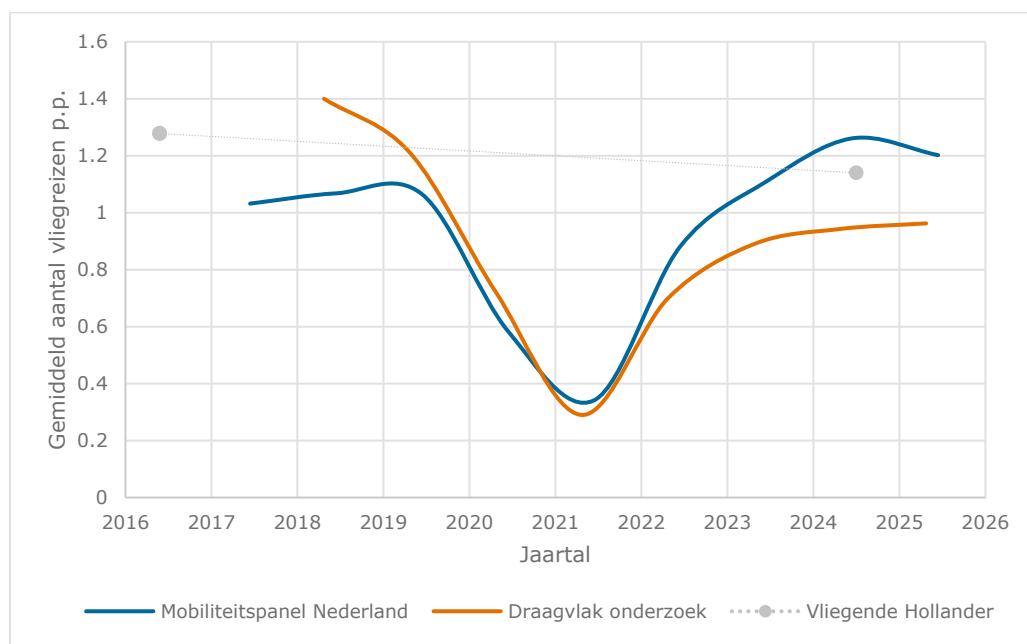
vertrekluchthaven over de landsgrenzen. Voor vliegereizen voor vakanties is dit 14%. Bij pakketreizen loopt dit aandeel zelfs op tot 17%. Het aandeel van 14% met vertrek vanaf een buurland bij vakanties in 2024 komt sterk overeen met de schatting uit 2025 van de ANVR (Van Knippenberg & Buskermolen, 2025). Zij rapporteren een aandeel van 15% met vertrek in een buurland in 2025⁹.

Een gelijkblijvend aandeel is hier niet hetzelfde als evenveel passagiers. Bij een gelijkblijvend aandeel kunnen meer passagiers verwacht worden. Hiervoor zijn 3 redenen op te voeren.

Ten eerste leidt een toename van de bevolking bij een stabiel aandeel tot een toename van de passagiersaantallen. Dat er meer volwassen inwoners in Nederland zijn, staat buiten kijf. Tussen 2016 en 2025 groeide het aantal volwassen Nederlanders met 9%, van 13,36 miljoen naar 14,54 miljoen.

Ten tweede is er mogelijk sprake van een toename van het aantal vliegereizen per Nederlander. Het KiM peilde enkel de vertrekluchthaven van de meest recente reis, niet van alle reizen. Hierdoor kan sprake zijn van enige vertekening. Of er sinds 2016 meer vliegereizen per persoon worden gemaakt is lastig vast te stellen. Bij de bronnen die we hebben, loopt het beeld uiteen (Figuur 3.2). Wel weten we dat het gemiddeld besteedbaar huishoudinkomen een opwaartse trend laat zien.

Figuur 3.2 Gemiddeld aantal vliegereizen per jaar per volwassen inwoner van Nederland



Het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) is het onderzoekspanel van het KiM en Verian. De reeks is opgebouwd uit de jaarlijkse peilingen in oktober. Het draagvlakonderzoek verwijst naar het onderzoek dat Motivaction jaarlijks uitvoerde in augustus in opdracht van het ministerie van I&W. De opgegeven privé en zakelijke vliegereizen zijn bij elkaar opgeteld. Ultrafrequente vliegers, met meer dan 50 vliegereizen per jaar, zijn verwijderd. De Vliegende Hollander verwijst naar de studies naar het vlieggedrag, zoals uitgevoerd door het KiM in 2016 en 2024 (Zijlstra & Huibregtse, 2018; Zijlstra & Jonkeren, 2024). Voor alle bronnen geldt dat er, tot op zekere hoogte, sprake is van methodebreuken.

⁹ ANVR richt zich op vakantiegangers (zomerperiode). Vakantiegangers zijn veel prijsgevoeliger dan mensen die op bezoek gaan bij familie of vrienden, op zakenreis gaan of met andere doelen op reis gaan. Bovendien wordt een aanzienlijk deel van de vakantiegangers goed bediend op luchthavens zoals Weeze, Osnabrück-Munster en soortgelijk. Dat zijn luchthavens met lowcost-airlines en een sterke oververtegenwoordiging van zonzakantie-bestemmingen.

Ten derde en tot slot zijn er indicaties dat meer gevlogen worden door minderjarigen. Zijlstra (2024) rapporteert een verdubbeling van de groep 0 tot 10-jarigen op Schiphol tussen 2019 en 2023. De groep minderjarigen – inwoners tot 18 jaar - vielen buiten de onderzoekpopulatie in de studies van het KiM (Zijlstra & Huibregtse, 2018; Zijlstra & Jonkeren, 2024). Minderjarigen treffen we eerder bij vakantie-reizen en het bezoek aan familie of vrienden, dan bij zakenreizen. Doordat er in verhouding minder zakelijke reizen zijn en meer niet-zakelijke reizen en doordat reizigers met niet-zakelijke reismotieven sneller geneigd zijn om een vertrekluchthaven in een buurland te kiezen, mag verwacht worden dat een toename van vliegende minderjarigen leidt tot een toename van de grensgangers. Op die manier kan een stabiel aandeel volwassenen met vertrek over de landsgrenzen resulteren in een toename van het aantal passagiers.

3.2 Situatie op de voornaamste luchthavens in de buurlanden

Gevraagd naar de vertrekluchthaven bij de meest recente reis in 2024, antwoordde 13% van de vliegende inwoners van Nederland dat zij vertrokken waren van een luchthaven over de landsgrenzen (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Wanneer we de schatting van 13% toepassen op alle 15 miljoen vlieg-reizen door Nederlanders gaat het hier om ongeveer 2 miljoen vlieg-reizen door de inwoners van Nederland vanuit een luchthaven over de grens. Oftewel, 4 miljoen passagiersbewegingen, omdat passagiers geteld worden bij vertrek op de heenreis en aankomst op de terugreis. Wat resteert zijn ongeveer 27 miljoen passagiersbewegingen door volwassen inwoners van Nederland op Nederlandse luchthavens in 2024.

Woonland Nederland met vertrekluchthaven in Duitse grensgebied

Düsseldorf airport is de meest populaire luchthaven over de grens onder de inwoners van Nederland. Bijna 5% van de meeste recente reizen kende Düsseldorf als startpunt van de vlucht, aldus het KiM-onderzoek (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Dat komt neer op 1,2 tot 1,6 miljoen passagiersbewegingen op die luchthaven. Wat prima correspondeert met de statistieken die de luchthaven zelf deelde met het KiM (Tabel 3.1). Bij de gegevens uit de tabel is het onbekend wat de verhoudingen zijn tussen bezoekers aan Düsseldorf, overstappers op de luchthaven en passagiers met als vertrekluchthaven Düsseldorf (zie bijlage). Al mag verwacht worden dat het primair gaat om HB-passagiers met Düsseldorf als vertrekluchthaven. De gegevens worden verzameld via een face-2-face interceptie onderzoek, waarbij jaarlijks ongeveer 25.000 passagiers willekeurig worden onderschept bij de gate.

Tabel 3.1 Passagiers op Düsseldorf Airport (in miljoenen)

Jaar	Totaal aantal passagiers	Waarvan passagiers met woonland Nederland
2019	25,5	1,0 (3,9%)
2023	19,1	1,2 (6,3%)
2024	20,0	1,5 (7,5%)

Bron: Düsseldorf airport, persoonlijke correspondentie

Luchthaven **Weeze**, op de Nederlands-Duitse grens, was goed voor ongeveer 0% tot 2% van de reizen in 2024, volgens de studie naar de Vliegende Hollander (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Een aandeel van ongeveer 1% komt in dit geval neer op een 250.000 tot 350.000 passagiers. Dat is mogelijk een onderschatting. Uit eigen onderzoek rapporteert Weeze dat in 2014 38% van de passagiers uit Nederland

kwam, 1,5% uit België en de rest voornamelijk uit Duitsland (n=2.280). Rond 2019 komt het aandeel Nederlanders uit op 30% tot 35%, volgens inschattingen van de luchthaven (Behrens et al., 2023). Met alleen al 30% van de passagiers uit Nederland, komt het totale aantal Nederlanders uit op 600.000. We hebben geen recentere opgave van de luchthaven.

De luchthaven **Münster-Osnabrück** maakte recent bekend dat 190.000 van de 1.250.000 passagiers afkomstig was uit Nederland in het jaar 2025. Daarmee komt het aandeel op ongeveer 15% van de passagiers. In het jaar 2024 schatte de luchthaven het aandeel passagiers met als woonland Nederland op 10% tot 15% (van Raaij, 2024), wat ongeveer uitkomt op 125.000 passagiers. Op basis van het onderzoek van de Vliegende Hollander kwamen wij voor 2024 uit op grofweg 100.000 tot 140.000 passagiers. Münster-Osnabrück was afwezig in de studie naar uitwijkvluchthavens door SEO Economisch Onderzoek (Behrens et al., 2023).

Totaal waren er in 2019, volgens schattingen van SEO, ongeveer 3 miljoen passagiers met als woonland Nederland op de Duitse luchthavens te vinden (Behrens et al., 2023). Voor het jaar 2024 komen wij, met de nieuwe statistieken, uit op een inschatting van 2,8 miljoen. Belangrijk verschil tussen beide is wel dat wij Frankfurt negeren als vertrekvluchthaven¹⁰, maar wel Münster-Osnabrück meerekenen. Diverse statistieken, zoals van de luchthavens Düsseldorf en Osnabrück, wijzen op een toename van het aantal Nederlanders op de Duitse luchthavens in 2025. Daarmee kan geconcludeerd worden dat er in 2025 (iets) meer Nederlanders vertrokken van een Duitse vluchthaven dan net voor de COVID-pandemie.

Woonland Nederland met vertrek vanaf Belgische vluchthaven

Brussels Airport (Zaventem) neemt een tweede plek in op de lijst met meest populaire vertrekvluchthavens over de grens, met een aandeel van 3% van de laatst gemaakte vliegtrips in 2024. Dat maakt dat er naar schatting 0,8 miljoen tot 1,1 miljoen Nederlandse passagiers te vinden waren onder de HB-passagiers op de grootste Belgische vluchthaven in 2024, volgens het onderzoek naar de Vliegende Hollander (Zijlstra & Jonkeren, 2024). Dat komt redelijk overeen met de opgave van de vluchthaven zelf. Brussels Airport schatte het aantal Nederlandse passagiers op haar vluchthaven op 1 miljoen (Tabel 3.2)¹¹. Dat op basis van continu reizigers onderzoek op de vluchthaven zelf. Daarbij is een opwaartse trend zichtbaar over de afgelopen jaren, zowel in aantal als in aandeel. Ook in 2025 zet deze opwaartse trend door.

De vluchthaven van **Charleroi**, ook bekend als Brussel-Zuid, ligt op aanzienlijke afstand van de Nederlandse grens. Het is zodoende minder relevant voor veel inwoners van Nederland. Bovendien is de kans groot dat je een andere vluchthaven, zoals Brussels-Zaventem, passeert op weg naar Charleroi. Daarentegen kenmerkt de vluchthaven zich door een uitgebreid aanbod (130 bestemmingen) van lowcost-airlines, waardoor het voor een deel van de inwoners van Zuid-Nederland toch een interessante optie kan zijn bij het maken van een vliegtrips. Uit een kleine steekproef van 20 jaar geleden bleek dat 4% van de passagiers als woonland Nederland had (Tourmag, 2004). Meer recentelijk, net voor de COVID-pandemie, gaf Charleroi een inschatting van 10% van alle passagiers met als woonland Nederland (Behrens et al., 2023). Een masterstudent concludeerde voor hetzelfde jaar dat 2 á 3% van de

¹⁰ Slechts 6 van de 1851 respondenten in het onderzoek naar de Vliegende Hollander maakten gebruik van Frankfurt. Veel van de Nederlanders op Frankfurt zullen bezoekers zijn aan de regio of stad of op doorreis zijn met een transfer op de vluchthaven. Net zoals slechts 11% van de Duitsers op Amsterdam Schiphol behoort tot de doelgroep van deze studie (Bijlage).

¹¹ In hoeverre het hier gaat om bezoekers aan de regio Brussel of om Nederlanders die overstappen op de vluchthaven is onbekend. Vermoedelijk zijn deze groepen relatief klein. In de meerderheid van de gevallen gaat het om Nederlanders die Brussels Airport gebruiken als vertrekvluchthaven.

passagiers als woonland Nederland had (Marchal, 2019). We hebben geen reactie gehad van de luchthaven en beschikken ook niet over meer recente statistieken.

Tabel 3.2 Nederlandse passagiers op Brussels Airport

Jaar	Passagiers met woonland NL (mln.)	Totaal aantal passagiers (mln.)	Aandeel v.d. passagiers met woonland NL
2016	0,45	21,87	2,1%
2017	0,6	24,79	2,4%
2018	0,6	25,70	2,3%
2019	0,7	26,42	2,6%
...
2022	0,8	18,98	4,2%
2023	1,0	22,18	4,5%
2024	1,0	23,59	4,2%

Bron: Brussels Airport, persoonlijke correspondentie

Voor alle andere luchthavens in België geldt dat de steekproef onvoldoende groot was of de aandelen Nederlanders dermate klein zijn dat we geen uitspraken kunnen doen op basis van het KiM-onderzoek uit 2024. In 2024 gingen er totaal nog ongeveer 3% van de meest recente vliegreizen vanaf de overige luchthavens in het buitenland. Van de kleinere overige luchthavens, zoals Luik en Oostende, mag ook verwacht worden dat het aantal Nederlanders bescheiden is in aantal en in aandeel. Voorts is het goed om te melden dat op de luchthaven van Luik de passagiersvluchten volledig gestaakt zijn (Luchtvaart Nieuws, 2025, 17 juli).

In de SEO-studie wordt het aantal passagiers met als woonland Nederland op de Belgische luchthaven in 2019 geschat op 1,6 miljoen (Behrens et al., 2023). Wij komen aan de hand van de beschikbare statistieken en de best mogelijke schattingen op een totaal van 1,8 miljoen in 2024. De sterke groei van Charleroi en de statistieken van Brussels Airport wijzen op een verdere stijging van dit aantal in 2025, mogelijk al rond de 2 miljoen. Daarmee kunnen we concluderen dat het aantal Nederlanders dat een Belgische luchthaven gebruikt als vertrekvluchthaven bij een vliegreis in absolute aantallen toegenomen is in recente jaren, ten opzichte van de situatie voor de COVID-pandemie.

4 Buurlanders met vertrek in Nederland

4.1 Totaalbeeld op Schiphol

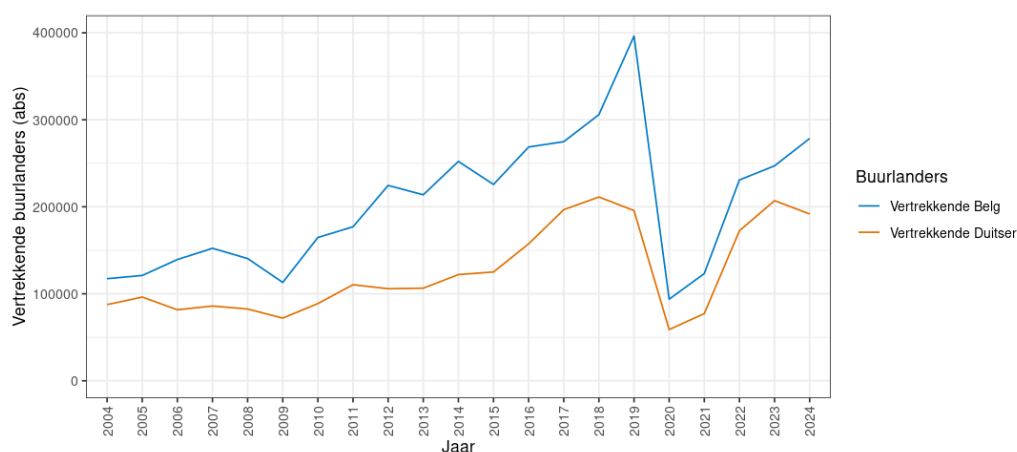
Absoluut

Het totale aantal vertrekkende inwoners van België via Schiphol lag in 2024 op bijna het hoogste niveau ooit (Figuur 4.1). Enkel in 2018 en 2019 waren er meer inwoners van België te vinden. Daarbij valt een scherpe piek in 2019 op. Van het jaar 2018 naar 2019 steeg het aantal Belgen met als vertrekluchthaven Schiphol met bijna 100.000 (om in het COVID-jaar 2020 een vrije val te maken). In de jaren 2023 en 2024 komt het aantal vertrekkende HB-passagiers met als woonland België uit op ongeveer 550.000 (1,1 miljoen passagiers).

Het aantal passagiers met als woonland Duitsland en als vertrekluchthaven Schiphol lag in 2023 en 2024 op hetzelfde niveau als in de piekjaren 2017, 2018 en 2019 (Figuur 4.1). In al deze jaren was het totale aantal vertrekkende passagiers ongeveer 200.000. Voor de totale passagiersaantallen moet dit aantal verdubbeld worden (~400.000).

Een relevante andere observatie is dat het aantal Nederlanders op Schiphol in 2024 op een historisch hoog niveau ligt (niet getoond in de grafiek). Alhoewel de passagiersaantallen in 2024 niet terug zijn op het niveau van voor de COVID-pandemie, zien we dat het aantal passagiers met als woonland Nederland onovertroffen is (+3,6% ten opzichte van 2019). Dat raakt ook aan de kern van het onderzoek. Het staat haaks op het idee dat Nederlanders de Nederlandse luchthavens zouden mijden.

Figuur 4.1 Absolute aantal buurlanders per jaar met als vertrekluchthaven Schiphol



In 2011 werd in Duitsland de afstandsafhankelijke vliegbelasting ingevoerd. Tussen 2010 en 2011 zien we een kleine toename van het aantal Duitsers, maar gelijktijdig zijn er vele andere jaren met stijging en ook de lijn voor de vertrekkende Belgen maakt een opwaartse beweging tussen 2010 en 2011. Kortom, er zijn geen sterke

indicaties dat de Duitse vliegbelasting direct voor meer passagiers vanuit Duitsland heeft gezorgd op Schiphol (zie ook Falk & Hagsten, 2019)¹².

In tegenstelling tot de trend op grotere luchthavens over de landsgrens - Düsseldorf en Brussel (paragraaf 3.2) - zien we bij de luchthaven van Amsterdam geen duidelijke stijging in het aantal grensgangers. Brussel en Düsseldorf rapporteren over 2024 (en 2025) meer Nederlanders op de luchthaven ten opzichte van de jaren 2017-2019. Op Amsterdam Airport Schiphol is geen sprake van een dergelijke toename wat betreft Belgen en Duitsers. Deze afvlakkende of stagnerende groei kan mogelijk toegeschreven worden aan de vliegbelasting (en de gestegen havengelden).

In alle jaren geldt dat het aantal vertrekkende Belgen boven het aantal vertrekkende Duitsers ligt. Deze verhouding tussen de inwoners van België en Duitsland mag opvallend genoemd worden en wel om 3 redenen. Ten eerste is nabijheid van Schiphol vanuit Duitsland en België vergelijkbaar (Figuur 1.1). Vanuit Mechelen en vanuit Oberhausen is het 2 tot 2,5 uur rijden naar Schiphol. Ten tweede zijn er veel meer inwoners van Duitsland dan van België. Zo wonen er alleen al in de deelstaat Noordrijn-Westfalen meer dan 18 miljoen mensen, tegenover 12 miljoen Belgen. Tot slot kent Duitsland al jaren een afstandsafhankelijke vliegbelasting, waardoor het voor hen eerder loont om een luchthaven over de landsgrenzen te kiezen. Gelet op de verschillen en overeenkomsten zou je meer Duitsers verwachten dan Belgen, maar we zien dus het omgekeerde¹³.

Relatief

Wanneer we de zaak relatief bezien, het aandeel buurlanders ten opzichte van de totale groep van HB-passagiers, zien we dat de buurlanders samen 1,5% tot 2,8% van de passagiers vormen op Schiphol. Het is daarmee een relatief kleine groep. In de jaren 2023 en 2024 waren deze aandelen relatief hoog, wanneer we de COVID-jaren 2020-2022 voor het gemak even negeren in deze analyse. Alleen in 2019 was het aandeel buurlanders hoger (Figuur 4.2). Toen was er een voorlopige piek met 2,8%. Over de hele periode bezien is er sprake van een geleidelijke groei. Dat past binnen de trend waarbij landsgrenzen geleidelijk aan een minder grote barrière vormen (Hoofdstuk 2).

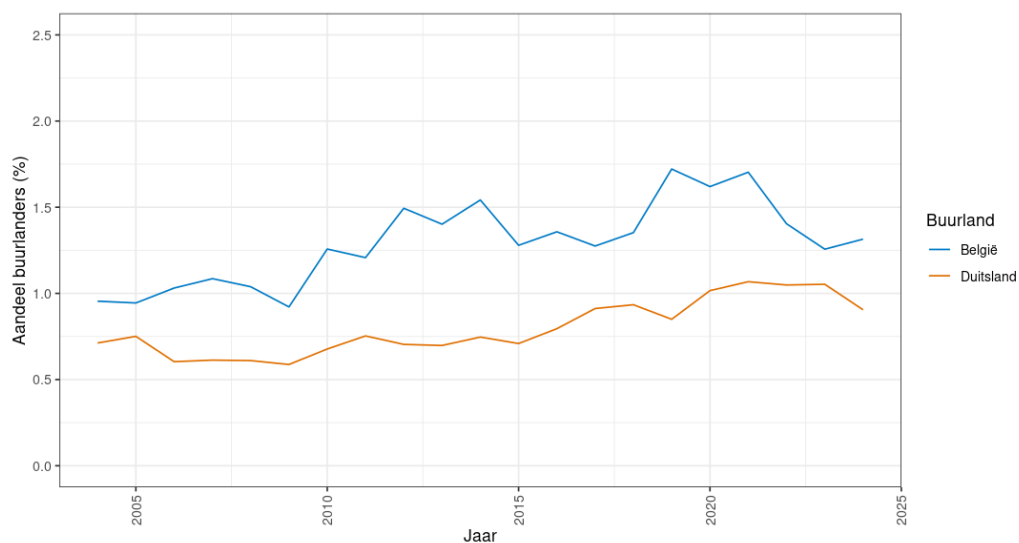
Het aandeel van de vertrekkende passagiers met als woonland Duitsland beweegt over de jaren geleidelijk opwaarts. Van ongeveer 0,6% in de jaren voor de kredietcrisis naar ongeveer 1,0% in de jaren 2020 tot 2024.

Het aandeel van de vertrekkende passagiers met als woonland België laat ook enige groei zien over de hele periode van 2004 tot en met 2024. Het patroon is veel grilliger. Ook hier zien we dat er meer inwoners vanuit België dan vanuit Duitsland op Schiphol te vinden zijn onder de HB-passagiers.

¹² Hierin zien we een scherp contrast met studies zoals die van Borbely (2019). De resultaten van Borbely wijzen op 3 miljoen extra passagiers (!) op Schiphol in 2015 als gevolg van de Duitse vliegtaks. Totaal waren er maar 220.000 HB-passagiers met woonland Duitsland. Ook voor de overige Nederlandse luchthavens (par. 4.2) zijn de resultaten van Borbely (2019) opvallend.

¹³ Voor mogelijke verklaringen voor het verschil kan gedacht worden aan de taalbarrière, loyaliteit richting de nationale luchtvaartmaatschappij en de nabijheid van Frankfurt als rijk uitgeruste hub.

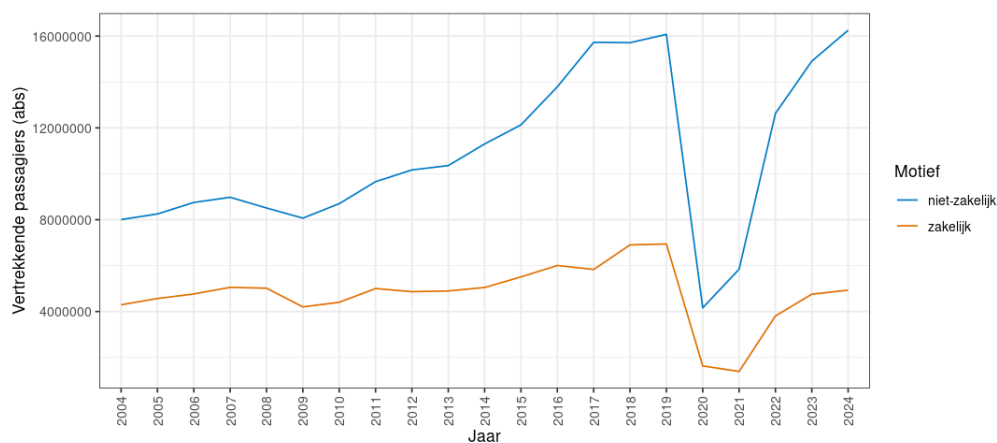
Figuur 4.2 Aandeel buurlanders van vertrekkende passagiers op Schiphol per jaar



4.2 Buurlanders op Schiphol naar reismotief

Over het algemeen zien we dat het aantal zakelijke HB-passagiers – dus onafhankelijk van het woonland - veel minder sterk gegroeid is dan de niet-zakelijke passagiers over de afgelopen 20 jaar (Figuur 4.3). Tussen 2004 en 2019 groeide het aantal zakelijke passagiers op Schiphol met 60%, terwijl het niet-zakelijke segment met 100% toenam. Dat is dus nog exclusief de stijging van de passagiersaantallen op de ‘vakantieluchthavens’ van Rotterdam, Eindhoven, Groningen en Maastricht. Op Eindhoven, bijvoorbeeld, vertienvoudigde het aantal passagiers in de desbetreffende periode en ligt het aandeel zakenreizigers structureel lager.

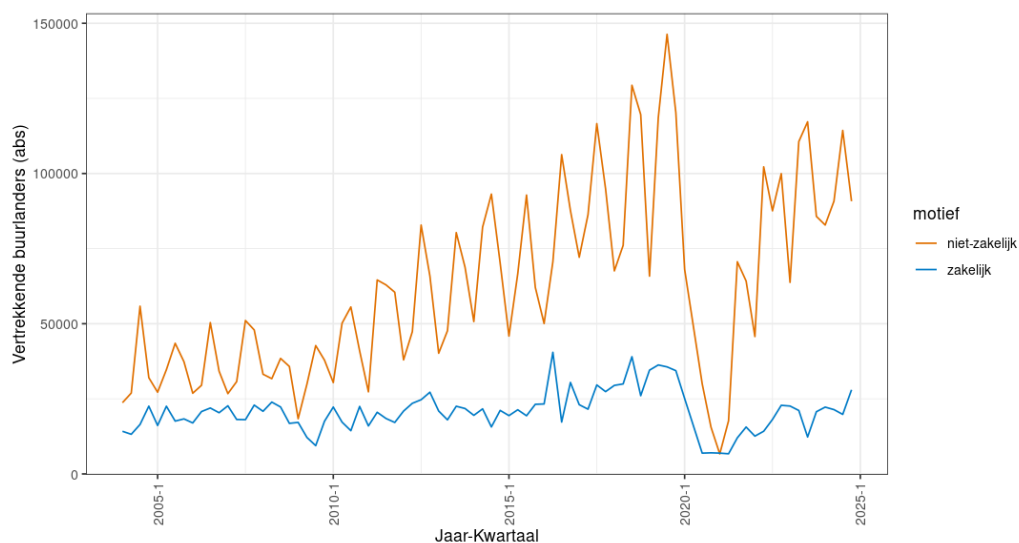
Figuur 4.3 Aantal HB-passagiers op Schiphol per jaar naar reismotief



Data: RPM Schiphol 2004 – 2024

Wanneer we de passagiers uit de doelgroep opsplitsen op basis van het hoofdmotief zien we – over de gehele periode bezien - een divergerende trend. Het aantal vertrekkende niet-zakelijke reizigers vanuit de buurlanden is in de afgelopen jaren sterk toegenomen, terwijl dit voor de zakelijke reizigers over de jaren behoorlijk stabiel is gebleken. Dat is volledig in lijn met de algemene trend (Figuur 4.3).

Figuur 4.4 Aantal vertrekkende buurlanders vanaf Schiphol naar primair reismotief

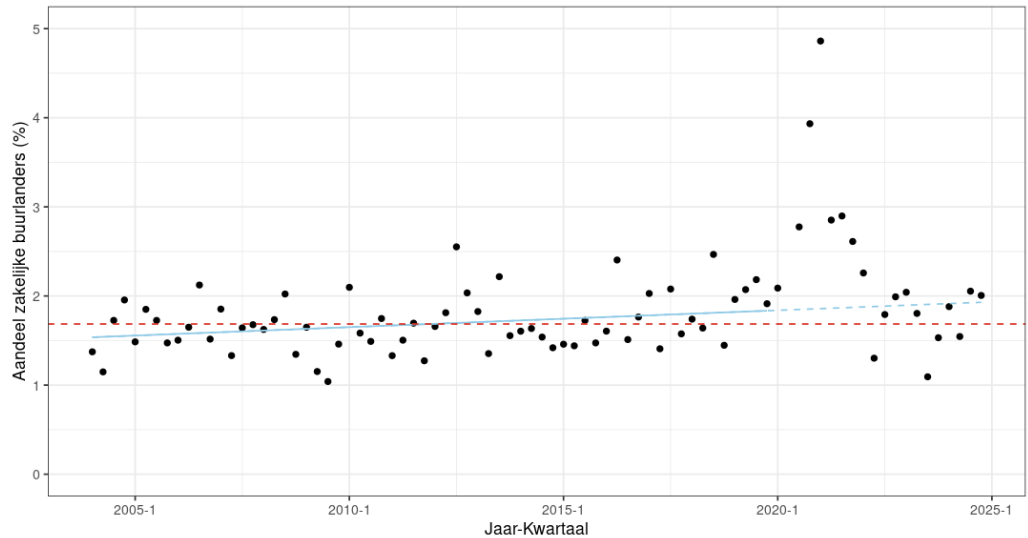


Nb. Het gaat hier om het absolute aantal per kwartaal. Om het jaartotaal te krijgen moeten er vier kwartalen bij elkaar opgeteld worden.

Wanneer we de situatie na invoering en verhoging van de vliegbelasting (2023-24) vergelijken met de situatie van voor de COVID-pandemie (2017-19) zien we vooral gelijkenissen. Ter illustratie, in 2017 kende Schiphol 34,2 miljoen vertrekkende passagiers, daaronder waren ongeveer 0,6 miljoen vertrekkende zakelijke buurlanders en 1,6 miljoen vertrekkende niet-zakelijke passagiers uit de buurlanden. In 2024 was het totale volume sterk gelijk met 33,3 miljoen passagiers. Het aantal vertrekkende zakelijke passagiers uit de buurlanden ligt iets lager op 0,5 miljoen, maar het aantal niet-zakelijke passagiers uit de buurlanden doorbreekt alle records met meer dan 1,6 miljoen. De daling in het aantal zakelijke passagiers uit de buurlanden sluit aan bij het meer algemene beeld dat het aantal zakenreizen minder is sinds de pandemie (Figuur 4.3).

Over de jaren tot de COVID-pandemie is het gemiddelde aandeel buurlanders met een zakelijk reismotief onder alle vertrekkende passagiers met een zakelijk reismotief 1,7% (Figuur 4.5). Tijdens de COVID-pandemie schiet dit aandeel omhoog. Dat is primair het gevolg van het wegvallen van veel ander – met name intercontinentaal – verkeer, waardoor het continentale verkeer in verhouding groeit. In de jaren na de pandemie keren we terug naar het gemiddelde van 1,7%.

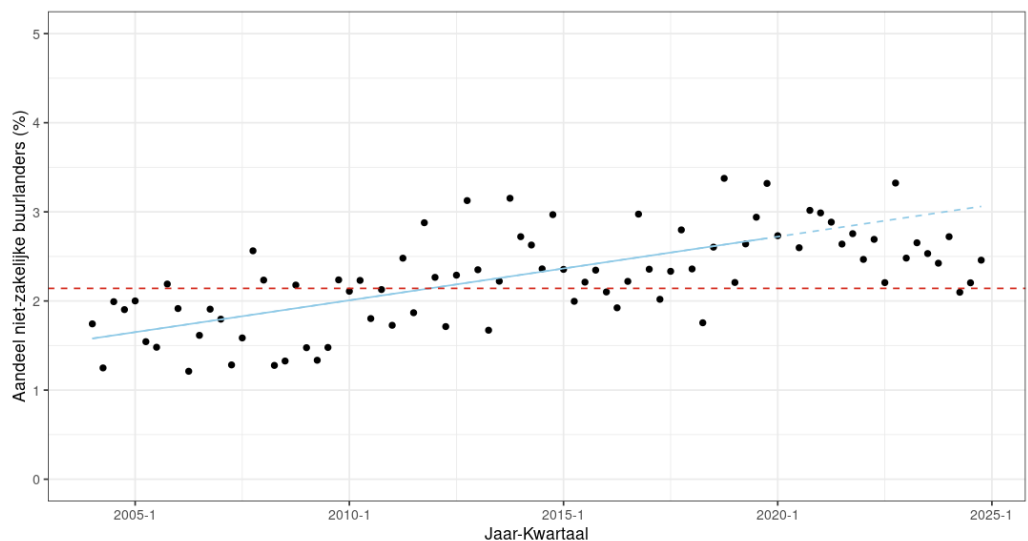
Figuur 4.5 Aandeel buurlanders onder Schipholpassagiers met zakelijke reismotief per kwartaal



NB. De rode stippellijn geeft het gemiddelde over de periode tot de COVID-pandemie (2020-1). De lichtblauwe lijn geeft de lineair trend over de periode 2004-1 tot 2020-1.

Over de jaren tot de COVID-19-pandemie is het gemiddelde aandeel buurlanders met een niet-zakelijk reismotief onder alle vertrekkende passagiers met een niet-zakelijk reismotief 2,1%. In de jaren na de pandemie komt het gemiddelde aandeel uit op 2,4% (Figuur 4.6).

Figuur 4.6 Aandeel niet-zakelijke buurlanders onder Schipholpassagiers per kwartaal



NB. De rode stippellijn geeft het gemiddelde over de periode tot de COVID-pandemie (2020-1). De lichtblauwe lijn geeft de lineair trend over de periode 2004-1 tot 2020-1.

Deze vergelijking op basis van gemiddelden in bepaalde perioden gaat echter voorbij aan de trend die te zien is bij het niet-zakelijke verkeer (licht blauwe lijn in

de grafiek). Over de jaren 2004 tot 2020 is sprake van een opgaande trend. Jaar-op-jaar weten – ook relatief gezien – steeds meer Belgen en Duitsers de luchthaven Schiphol te vinden voor hun begin van de vakantie of een bezoek aan familie of vrienden. De piek daarbij is te vinden in 2018 Q3 en 2019 Q3. Ten opzichte van deze opgaande trend is er mogelijk sprake van een breuk. Gegevens uit 2025 en 2026 zijn nodig om hier meer definitieve uitspraken over te kunnen doen.

We kunnen dus niet concluderen dat het aandeel niet-zakelijke reizigers vanuit de buurlanden op Schiphol is afgenomen na invoering van de vliegbelasting (Tabel 4.1). De Nederlandse vliegbelasting heeft geen zichtbaar drukkend effect gehad op het aandeel buurlanders met als reismotief vakantie of het bezoek aan vrienden of familie. Dat terwijl we weten dat de niet-zakelijke reizigers over het algemeen een hogere prijsgevoeligheid hebben.

Tabel 4.1 **Vergelijking 2017 met 2023 en 2024 voor aandeel buurlanders met niet-zakelijk reismotief**

Kwartaal	2017	2023	Δ '23 - '17	2024	Δ '24 - '17
1	2,4%	2,5%	0,12	2,7%	0,37
2	2,0%	2,7%	0,63	2,1%	0,08
3	2,3%	2,5%	0,20	2,2%	-0,13
4	2,8%	2,4%	-0,37	2,5%	-0,34

4.3 **Buurlanders met vertrek van een regionale luchthaven in Nederland**

Ook andere Nederlandse luchthavens zijn kandidaat vertrekvluchthaven voor inwoners van de buurlanden België en Duitsland (Figuur 1.1). Om dit in beeld te krijgen hebben we alle luchthavens met commerciële burgerluchtvaart benaderd met een verzoek om gegevens te delen.

Op basis van de gegevens van **Eindhoven Airport** zien we dat ongeveer 11% van de passagiers op die luchthaven als woonland België of Duitsland heeft. Dat aandeel lijkt redelijk stabiel, met uitzondering van de peiling in 2023 (Figuur 4.7). In absolute aantallen gaat het om 550.000 tot 780.000 passagiers per jaar. Tussen 2019 (voor de invoering van de vliegbelasting) en 2024 (na de invoering en verhoging van de vliegbelasting) zien we geen noemenswaardig verschil tussen het aantal of aandeel passagiers uit buurlanden. De verschillen die er zijn vallen binnen de foutmarge van dergelijke schattingen. Wat betreft samenstelling valt verder op dat het hoofdzakelijk om de inwoners van België gaat, waardoor Eindhoven de derde luchthaven van de Belgen is. De inwoners van Duitsland zijn minder snel te vinden op de Brabantse luchthaven (cf. Borbely, 2019).

Figuur 4.7 Aantal en aandeel buurlanders op Eindhoven Airport



Bron: Inschattingen van het aantal en aandeel buurlanders komen uit de passagiersmonitor van de luchthaven uit de desbetreffende jaren.

De luchthaven **Rotterdam-The Hague** laat weten dat er geen passagiersonderzoek wordt uitgevoerd op de luchthaven. Het is onbekend wat de verhoudingen zijn tussen het inkomende en het uitgaande verkeer; tussen de Nederlanders en de buurlanders die op reis gaan en de mensen die met het vliegtuig aankomen voor een bezoek aan Nederland. Wel wordt er regelmatig gekeken naar de nummerborden op de parking bij de luchthaven. Hier signaleert de luchthaven dat het overgrote deel van het uitgaande verkeer (en voortransport auto) vanuit Nederland komt (95%). Slechts 4% betreft Belgische nummerplaten. Dat aandeel is in 2025 gelijk aan het aandeel in 2019. In absolute aantallen zien we dat Rotterdam-The Hague airport na de COVID-pandemie meer passagiers aantrekt dan ooit tevoren. In de periode 2017-2019 lag het aantal passagiers gemiddeld op 1,9 miljoen per jaar. In de jaren 2023-2025 is dat 2,3 miljoen. Een gelijkblijvend aandeel Belgische kentekens in combinatie met een toename van de passagiersaantallen zou daarmee kunnen duiden op een toename van het aantal buurlanders¹⁴.

Groningen Airport Eelde meldt aanzienlijke veranderingen in het volume en de samenstelling van de passagiers aldaar. Met het faillissement van FlyBe en de verhuizing van de activiteiten van Transavia leunt de luchthaven nu nog sterker op vakantievluchten (chartervluchten). Waar er voorheen nog een redelijk gemêleerd gezelschap op de luchthaven te vinden was, met inkomend en uitgaande verkeerstromen en nog een redelijk aandeel Duitsers, bestaat dat gezelschap in 2025 bijna volledig uit / zijn dat in 2025 bijna volledig uitgaande passagiers met als woonland Nederland. In de jaren voor de COVID-pandemie gaat het om ongeveer 200.000 passagiers per jaar. In 2023 en 2024 was dat ongeveer de helft daarvan.

¹⁴ Een definitief oordeel hierover vraagt inzicht in de keuze van de vervoerwijze bij het voortransport en de verhoudingen tussen de inkomende en uitgaande passagiersaantallen. Deze gegevens zijn niet voorhanden.

Maastricht Aachen Airport meldt momenteel geen zicht te hebben op de herkomst van de passagiers. In het recente verleden was de verdeling bij pakketreizen ongeveer 80% - 20%, tussen Nederlanders en Belgen. Voor de lijnvluchten kwam 36% uit Nederland, 16% uit België en 8% uit Duitsland. De overige passagiers (42%) kunnen aangemerkt worden als inkomend verkeer. Gelet op de ligging van deze luchthaven mag verwacht worden dat het aandeel buurlanders op deze luchthaven het hoogst is van alle Nederlandse luchthavens. De gegevens uit het recente verleden bevestigen dit beeld. Op Maastricht Aachen Airport zien we, net als bij Groningen-Eelde, dat de passagiersaantallen achterblijven bij het niveau voor de pandemie. Voor COVID gaat het om ongeveer 300.000 passagiers per jaar. Over de jaren 2023-2025 komt dit uit op 200.000. Veel van het aanbod is verdwenen. "Ryanair beëindigde eind oktober [2025] haar vluchten vanaf Maastricht Aachen Airport nadat de luchthaven de tarieven wilde verhogen" (Luchtvaartnieuws, 16 januari 2026).

Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport delen een aantal kenmerken met elkaar. Het gaat in beide gevallen om relatief kleine luchthavens, met een beperkt vervoersvolume. Van schaalvoordelen is vooralsnog geen sprake. Beide luchthavens leunen sterk op vakantiegangers, met vluchten door lowcost-carriers of charters en scherpe verschillen tussen het zomer- en winterseizoen. Juist deze vakantiegangers en de maatschappijen die hen bedienen blijken het meest prijsgevoelig en meest geneigd om activiteiten te verhuizen, zoals bijvoorbeeld ook blijkt uit het vertrek van Ryanair van Maastricht Aachen Airport (van Woerkom, 2025). De capaciteitsbeperkingen op Eindhoven, Rotterdam en Amsterdam werken in dit opzicht – opvallend genoeg – in het voordeel van deze grotere luchthavens. Luchtvaartmaatschappijen geven de schaarse slots op deze luchthavens niet graag aan de concurrentie. Er wordt dan ook gesproken over een 'slotrun' op de grotere Nederlandse luchthavens (Burghouwt et al., 2017). Groningen en Maastricht vallen daarbij buiten de boot. Tot slot liggen beide luchthavens relatief dicht bij de landsgrenzen. Waardoor de uitwijkmogelijkheden ook eerder over de landsgrenzen heen te vinden zijn. Voor beide luchthavens geldt ook al vele jaren dat de continuïteit van de bedrijfsvoering een uitdaging is (Noordelijke Rekenkamer, 2013; 2023; Lieshout, 2016; Bruinsma, 2024; Boonekamp et al., 2022; Zuidelijke Rekenkamer, 2024; Hauben, 2025).

Daarbovenop krijgt Groningen Airport Eelde, in lijn met het coalitieakkoord van kabinet-Jetten, in de nabije toekomst ook nog concurrentie van Lelystad Airport. "Lelystad zal zich met lage tarieven gaan richten op vakantiecharters en lowcost carriers, zodat op Schiphol extra groei ruimte ontstaat voor het zogenaamde mainportgebonden verkeer. Dat betekent dat Lelystad vanaf 2018 de belangrijkste marktsegmenten van Groningen Airport Eelde gaat beconcurreren", zo concludeerde SEO 10 jaar geleden (Lieshout, 2016, p. 4). Het jaar van opening van Lelystad is jaren uitgesteld, maar de conclusie blijft waarschijnlijk wel overeind: "De opening van Lelystad vormt dan ook een van de belangrijkste risico's voor de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde." (p. 4)

5 Conclusies en discussie

In deze studie kijken we naar het gebruik van luchthavens over de landsgrenzen als vertrekvluchten bij een vliegreis. Aanleiding voor het onderzoek zijn de recente prijsstijgingen op de Nederlandse luchthavens, onder andere als gevolg van de vliegbelasting. Deze prijsstijgingen zouden, volgens diverse mediaberichten, leiden tot massaal uitwijkgedrag vanuit Nederland naar de luchthavens over de grens.

5.1 Voornaamste bevindingen

De verschillende indicaties die wij verzamelden in de deze studie wijzen erop dat de weerslag van de vliegbelasting bescheiden is. Er is in geen geval sprake van grote verschuivingen in de passagiersstromen of een massale uitstroom van Nederlandse passagiers naar de buurlanden. Het overgrote deel van de Nederlandse luchtvaartreizigers gebruikte en gebruikt Nederlandse luchthavens. Dat neemt niet weg dat op het niveau van afzonderlijke luchthavens wel sprake kan zijn van noemenswaardige veranderingen.

Het globale beeld laat geen grote verschuivingen zien in de verhoudingen wat betreft passagiersaantallen in Nederland en in de buurlanden in de afgelopen jaren. De ontwikkeling van het totale aantal passagiers op de Nederlandse luchthavens loopt behoorlijk parallel met de som van passagiersaantallen op de luchthavens in België en de luchthavens in de Duitse grensregio. In 2019, voor de invoering van de vliegbelasting, waren er 81,2 miljoen passagiers op de Nederlandse luchthavens en 80,6 miljoen passagiers op de luchthavens over de grens. In 2025 waren er 78,4 miljoen passagiers op de Nederlandse luchthavens (-3,4%) en 76,2 miljoen passagiers op de luchthavens over de landsgrens (-5,5%). We zien dus ook dat de 5 Nederlandse luchthavens ongeveer evenveel passagiers verwerken als de 12 luchthavens over de landsgrenzen in onze dataset. Tot 2019 groeide het aantal passagiers op de Nederlandse luchthavens sneller dan het aantal passagiers op de luchthavens in België en in de Duitse grensstreek. Van een sterkere groei is na de COVID-pandemie en na de herinvoering van de vliegbelasting geen sprake meer.

Deze statistieken gaan voorbij aan de ontwikkelingen op bepaalde luchthavens. Zo zien we dat de passagiersaantallen in België in recente jaren sneller stijgen dan de passagiersaantallen op de Nederlandse luchthavens. Het aantal passagiers op de Nederlandse en Belgische luchthavens groeit weer sneller dan het aantal passagiers op de Duitse luchthavens. Binnen Nederland zien we dat de groei toegeschreven kan worden aan de luchthavens bij Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Op de luchthavens van Groningen en Maastricht is sprake van een afname, ten opzichte van de situatie voor de COVID-pandemie (2017-2019). In België groeien de luchthavens bij Brussel en Charleroi wat betreft het aantal passagiers, maar is het aantal op Antwerpen en Oostende beneden pre-COVID-niveau. Op de luchthaven van Luik zijn recent alle passagiersvluchten gestaakt. In Duitsland laten Osnabrück en Weeze een toename zien, maar blijven bijvoorbeeld de luchthavens bij Keulen en Bremen achter wat betreft passagiersaantallen.

Buurlanders met vertrek van Nederlandse luchthavens

Op de luchthavens van Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven is het aandeel en het aantal vertrekkende passagiers met als woonland België of Duitsland in recente jaren (2023-2025) vergelijkbaar met de situatie van voor de COVID-pandemie

(2017-19) en voor (de stijging van) de vliegbelasting¹⁵. Daarbij moet wel aangetekend worden dat er in de periode 2004-2019 sprake was van een opgaande trend wat betreft het aantal en aandeel buurlanders op Schiphol. Een trend die werd aangejaagd door de groep niet-zakelijke reizigers. Deze opgaande trend zet vooralsnog niet door. Van verdere groei is dus geen sprake.

Op de luchthavens bij Maastricht en Groningen zien we een daling in het aandeel en het aantal passagiers uit de buurlanden. Deze daling is te koppelen aan het veranderde aanbod vanaf deze luchthavens. En dat is mogelijk weer te relateren aan de vliegbelasting of andere prijsstijgingen voor luchtvaartmaatschappijen.

Gelet op het beperkte aandeel van beide laatstgenoemde luchthavens op het totaal, is dit totaalbeeld voor Nederland (buurlanders op Nederlandse luchthavens) nog behoorlijk stabiel¹⁶. We concluderen dan ook dat het gebruik van Nederlandse luchthavens door de reizigers uit de buurlanden stabiel is.

Nederlanders met vertrek vanaf luchthavens in de buurlanden

In de omgekeerde richting kunnen we concluderen dat het overgrote deel van de vliegende inwoners van Nederland gebruikmaakt van een luchthaven in Nederland bij het vertrek van de vliegreis. Ruim 85% van alle vliegreizen door Nederlanders kent een vertrekluchthaven in Nederland. In 2024, het meest recente jaar in de dataset van Schiphol, registreerde deze luchthaven een recordaantal passagiers uit Nederland: een toename van ruim 3,6% ten opzichte van het eerdere record uit 2019. Van 'massaal' uitwijken naar luchthavens in de buurlanden, zoals de krantenkoppen doen geloven, is geen sprake. Het aandeel grensgangers is zelfs lager dan verwacht zou mogen worden gelet op het aanbod en de nabijheid van de luchthavens over de landsgrenzen (Zijlstra, 2020).

Wel concluderen we dat de groei in het aantal reisbewegingen door de inwoners van Nederland voor een deel op conto komt van de luchthavens over de landsgrenzen. Veranderingen in het aanbod op de luchthavens van Maastricht en Groningen versterken deze beweging. De gevolgen van het vertrek van Ryanair van Maastricht zullen pas in 2026 duidelijk zichtbaar worden in de statistieken.

De luchthavens bij Osnabrück, Brussel en Düsseldorf laten een duidelijke toename zien in het aantal Nederlandse passagiers dat gebruikmaakt van deze luchthavens. Van ongeveer 1,8 miljoen passagiers uit Nederland in 2019, naar 2,6 miljoen in 2024 (+47%)¹⁷. In het overgrote deel van de gevallen zal het gaan om het gebruik van deze luchthaven als vertrekluchthaven, met voortransport vanuit Nederland over land richting deze luchthavens. En dus de doelgroep bij dit onderzoek.

Aandelen en aantallen

Het relatief stabiele *aandeel* met een vertrek over de landsgrenzen, zoals het KiM in eerder onderzoek heeft vastgesteld (Zijlstra & Jonkeren, 2025), valt samen met een toename van het *aantal* Nederlanders op enkele luchthavens over de landsgrenzen. We lichten dit toe.

De genoemde luchthavens zijn niet *alle* luchthavens in de buurlanden. De luchthavens met groeiende passagiersaantallen of meer Nederlanders trekken de aandacht. Tegenover groeiende passagiersaantallen of meer Nederlanders staan ook luchthavens met een daling, ten opzichte van het niveau van voor de COVID-

¹⁵ Daarbij geldt dat de kwaliteit van de statistieken die aan deze conclusie ten grondslag ligt wel sterk uiteenloopt.

¹⁶ Ter vergelijking: alleen op Eindhoven vertrokken al meer Belgen in 2024 dan het totaal passagiersaantal van Groningen en Maastricht tezamen in het topjaar 2019.

¹⁷ De toename van 800.000 passagiers is goed te vergelijken met de groei van het aantal Nederlandse passagiers op Schiphol tussen 2019 en 2024. Ook daar gaat het om ongeveer 800.000 passagiersbewegingen.

pandemie. We weten dat de passagiersaantallen op Oostende, Luik, Antwerpen, Bremen, Keulen-Bonn en ook Frankfurt beneden het niveau van 2019 liggen. Daarmee ligt waarschijnlijk ook het aantal Nederlanders hier beneden het niveau van 2019.

Omgekeerd weten we dat een redelijk stabiel *aandeel* van de volwassen Nederlanders met vertrek in dit geval een groeiend aandeel betekend. Meer inwoners, meer vliegende minderjarigen en (waarschijnlijk ook) meer vlieggreizen per persoon leiden tot een stijging in het absolute aantal vlieggreizen vanaf het buurland, dus meer Nederlandse passagiers op de luchthavens over de landsgrenzen.

Veranderde reismotieven

De samenstelling van de luchtvaartpassagiers is structureel gewijzigd sinds de COVID-pandemie. Het aantal zakelijke passagiers was al jaren stabiel, maar sinds de pandemie en het omarmen van het televergaderen is hierin een verschuiving zichtbaar. Het aantal zakelijke reizigers is nog duidelijk niet terug op het niveau van voor de pandemie. De groei in passagiersaantallen komt al jaren op conto van de niet-zakelijke reizigers, met name de vakantiegangers. Dit geldt in de jaren na de pandemie sterker dan ooit tevoren.

Deze gewijzigde samenstelling qua reismotieven heeft gevolgen voor de totale gevoeligheid van vliegreizigers voor prijsveranderingen. We weten dat vakantiegangers gevoeliger zijn voor prijsprikkels dan de zakelijke reizigers¹⁸. Daarbij geldt bovendien dat de zakenreizigers veelal gebonden zijn aan een bestemming, terwijl de vakantieganger meer ruimte heeft om te shoppen naar de beste deal voor een vliegticket en mogelijk daar de bestemming van afhankelijk maakt. De toename in het aandeel Nederlanders op de luchthavens van Brussel en Düsseldorf kan zo ook het gevolg zijn van de afname in de vraag naar vlieggreizen onder de zakelijke reizigers uit respectievelijk België en Duitsland.

5.2 Discussie

Ongewenste grensgangers?

In diverse uitingen in de media en persberichten wordt het vertrek over de landsgrenzen als iets onwenselijks of negatiefs weggezet. Een effect dat vermeden zou moeten worden. Graag nuanceren we dit beeld. Uit eerder onderzoek bleek dat er nog altijd enige terughoudendheid is ten aanzien van de keuze voor luchthavens over de landsgrenzen. Zonder deze grensbarrière zou het aandeel met vertrek vanaf een luchthaven in een buurland vermoedelijk verdubbelen (Zijlstra, 2020). Voor de reiziger betekent dat veelal kortere reistijden, lagere tarieven of andere voordelen. Een grensbarrière zorgt voor een suboptimale situatie.

De suggestie dat de impact op het klimaat toeneemt via de vliegbelasting (Kader 2.1) wordt weerlegd in de effectstudies (Grebe & Meijer, 2022; Schroten et al., 2025). De bevindingen in deze studie sluiten hierop aan. Een hoger prijsniveau leidt niet eenzijdig tot het uitwijken naar andere luchthavens over de grens. Het kan ook leiden tot vraaguitval of het gebruik van andere modaliteiten en een andere bestemmingskeuze. Wanneer de grensbarrière hiermee eerder geslecht wordt, betekent de overstap naar een luchthaven over de landsgrenzen in diverse gevallen

¹⁸ Dit heeft gevolgen voor luchthavens in Nederland, maar ook in de buurlanden. Op Brussel en Düsseldorf is een deel van de zakelijke passagiers uit eigen land waarschijnlijk vervangen door meer prijsgevoelige vakantiegangers uit Nederland. Waardoor het bijvoorbeeld mogelijk is dat het totale volume niet gegroeid is, maar het aandeel Nederlanders wel, zoals bij Düsseldorf.

een korter vortransport, niet noodzakelijk een langer. Bovendien is de hedendaagse auto vaak minder schadelijk voor het klimaat dan het vliegtuig. Dat geldt zeker bij een hogere bezettingsgraad van de auto, zoals vaak het geval is bij vakantie-reizen. Het positieve effect van minder vliegen is in alle gemodelleerde scenario's groter dan de eventuele additionele uitstoot door uitwijkers over de landsgrenzen (Grebe & Meijer, 2022; Schroten et al., 2025).

Tot slot is het nog relevant om te observeren dat er scherpe verschillen zijn in het type reizigers dat de grens overgaat. Voor pakketreizen is dit 17%, terwijl dit voor zakelijke reizen blijft steken bij 5%. Het bedienen van de zakelijke markt binnen Nederland en de niet-zakelijke markt via de buurlanden vergroot mogelijk de maatschappelijke waarde van het bestemmingsnetwerk. De Nederlandse economie is meer gediend met verbindingen naar zakelijke bestemmingen, dan zon, zee en strand bestemmingen. Zo kan een groei van het aantal grensgangers mogelijk bijdragen aan de kwaliteit van het netwerk vanaf de Nederlandse luchthavens.

Schaarste-winsten

In de discussie over het stijgende prijsniveau is het goed om te realiseren dat verschillende Nederlandse luchthavens (Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport) tegen de capaciteitslimieten aanlopen. Door de toenemende schaarste in de komende jaren zouden de prijzen voor vliegtickets op de luchthavens naar verwachting sowieso al stijgen (Gillen & Starkie, 2013; Behrens et al., 2018; 2024). Meer vraag dan aanbod drijft de prijzen op. Met de vraaguitval tot gevolg (niet meer vliegen, andere reizen, vliegen van luchthavens elders) komen vraag en aanbod meer in balans.

De hogere prijzen leiden tot zogenaamde 'schaarste-winsten'. Er kan meer gevraagd worden voor dezelfde dienst. Normaliter zouden deze winsten terecht komen bij de luchtvaartmaatschappijen. Maar dankzij de vliegbelasting en de verhoogde havengelden komen deze schaarste-winsten niet eenzijdig terecht bij de luchtvaartmaatschappijen, maar ten goede van de Nederlandse schatkist en de Nederlandse luchthavens (Schroten et al., 2025; Gillen & Starkie, 2013). Anders geformuleerd, het is de vraag of de hogere havengelden en de vliegtaks 1-op-1 leiden tot hogere tarieven voor de consument op de luchthavens die tegen capaciteitslimieten aanlopen. Capaciteitsbeperkingen - en niet de vliegbelasting of de havengelden - zouden waarschijnlijk aangemerkt moeten worden als oorzaak van een stijgend prijsniveau. Voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport gaat deze logica dus niet op.

Kleinere luchthavens in de verdrinking

De 2 kleinere Nederlandse luchthavens - Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde - blijken gevoelig te zijn voor de indirecte effecten van de prijsverhogingen (Falk & Hagsten, 2019). Een belangrijke mediërende rol daarbij is weggelegd voor de charters en lowcost-airlines die vanaf deze luchthavens opereren of opereerden (Bernardo et al., 2024). Zij passen de bedrijfsvoering aan op basis van havengelden, vliegbelasting en tal van andere overwegingen. Voor de luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport geldt dat de continuïteit van de bedrijfsvoering onder druk staat. Beide luchthavens liggen nabij de landsgrenzen, waardoor het verzorgingsgebied overlapt met luchthavens aan de andere kant van deze grenzen. Beide leunden en leunen primair op de meer prijsgevoelige vakantie-gangers. Diverse luchtvaartmaatschappijen of charters staakten de vluchten vanaf deze luchthavens, gingen failliet of verhuisden het aanbod¹⁹. Het gevolg is dan ook dat de passagiersaantallen op deze luchthavens

¹⁹ Een bedrijf als Corendon adverteert actief met vertrek vanuit Duitsland en koppelt hieraan gratis parkeermogelijkheden voor de vakantie-gangers.

gedaald zijn. Een deel van de markt is de grens overgestoken. Het openstellen van Lelystad airport in de nabijheid van Groningen Airport Eelde maakt de situatie voor de luchthaven in het noorden niet gemakkelijker (Lieshout, 2016). Een heroriëntatie op de meer zakelijke markt is niet eenvoudig, omdat deze ook na de COVID-pandemie geslonken is.

Referenties

- ACM (2025). *ACM: tariefverhoging Schiphol niet onredelijk*. Nieuwsbericht 04-06-2025. <https://www.acm.nl/nl/publicaties/acm-tariefverhoging-schiphol-niet-onredelijk>
- Behrens, C., Adler, M. Groskamp, P., Lieshout, R. & Truxal, S. (2024). *Slotmobiliteit op Schiphol; een rol voor slothandel?* SEO Rapport 2024-145. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Behrens, C., Haanen, P., Nispeling, R., Pel, S., Vegter, S. (2023). *Capaciteitsmonitor uitwijkvluchthavens*. Onderzoek in opdracht van het Ministerie van IenW. Amsterdam: SEO-research
- Behrens, C., van Spijker, V. & Zuidberg, J. (2018). *Secundaire slothandel op Schiphol*. SEO-rapport 2018-29. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Bernardo, V., Fageda, X., & Teixidó, J. (2024). Flight ticket taxes in Europe: Environmental and economic impact. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 179, 103892.
- Boonekamp, T., Jongeling, A. Koopmans, C., de Pater, M. Vegter, S., Dommering, I. en Ummels, R. (2022). *MKBA Maastricht Aachen Airport; Maatschappelijke kosten-batenanalyse van verschillende toekomstopties voor Maastricht Aachen Airport*. Eindrapport. Rapportnummer 2022-18. Amsterdam: SEO
- Boonekamp, T., Veldhuis, J., & Lieshout, R. (2014). *Korte- en middellange termijn prognosemodel vluchthavens; vervoersprognose voor Nederlandse vluchthavens* [Short and medium term airport forecast model; transport forecast for Dutch airports] (2014-27). Amsterdam: SEO economisch onderzoek
- Borbely, D. (2019). A case study on Germany's aviation tax using the synthetic control approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 126, 377-395.
- Bruinsma, G. (2024). *Wisselende strategieën leveren Groningen Airport Eelde tot nu toe geen winst op*. Argos 29 november 2024. <https://argos.vpro.nl/artikelen/wisselende-strategieen-leveren-groningen-airport-eelde-tot-nu-toe-geen-winst-op> (gezien: 10-2-2026)
- Burghouwt, G., Lieshout, R., Spijker, V. van (2017). *Economische effecten Schiphol. Over indirecte effect en gevolgen capaciteitschaarste*. Rapportnummer 2017-55. Amsterdam: SEO
- CBS Statline (2025). *Vakanties van Nederlanders; deelname*. 4 juli 2025. Op basis van het CBS-vakantieonderzoek.
- Emmerink, R., Burghouwt, G. & Boonekamp, T. (2024). Verhoog de belasting op langeafstandsvluchten. *ESB*, 109 (4832), pp. 176-179
- Falk M, Hagsten E. (2019). Short-run impact of the flight departure tax on air travel. *Int J Tourism Res*. 21: 37-44. <https://doi.org/10.1002/jtr.2239>
- Fruhstorfer, C., Bienefeld, J. & Schenke, F. (2024). *Status Quo Analysis of German Airports Regarding Fuel Infrastructure and Hydrogen Development Opportunities*. Hannover: HyNeat.
- Gillen, D., & Starkie, D. (2013). EU slot policy at congested hubs, and incentives to add capacity. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 50(2), 151-163.

Gordijn, H. & Kolkman J. (2011). *Effecten van de vliegbelasting. Gedragsreacties van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Grebe, S. & Meijer, C. (2022). *Effecten van een verhoging van de vliegbelasting*. Delft: CE Delft

Hauben, L. (2025). *MAA-recordverlies van 11,5 miljoen euro, provincie schiet te hulp*. L1 Nieuws, 24 juni 2025. <https://www.l1nieuws.nl/nieuws/2937640/maa-recordverlies-van-11-5-miljoen-euro-provincie-schiet-te-hulp>

Jongeling, A. & Behrens, C. (2025). *Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2024*. SEO Rapport 2025-26. Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.

KiM (2025). *Mobiliteitsbeeld 2025*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

KLM (2025). *Verhoging vliegbelasting leidt tot meer uitwijk naar buitenlandse luchthavens*. Persbericht 17 september 2025. Amstelveen: KLM

Lieshout, R. (2012). *Measuring the size of an airport's catchment area*. *Journal of Transport Geography*, 25, 27-34.

Luchtvaartnieuws (2025, 17 juli) *Luchthaven Luik verliest laatste passagiersvluchten door vertrek TUI*. [Luchthaven Luik verliest laatste passagiersvluchten door vertrek TUI | Luchtvaartnieuws](#) (gezien: 5-1-2026)

Luchtvaartnieuws (2026, 16 januari). *Passagiersaantallen Maastricht Aachen Airport dalen met dertig procent*. [Passagiersaantallen Maastricht Aachen Airport dalen met dertig procent | Luchtvaartnieuws](#) (gezien 13-2-2026)

Marchal, A. (2019). *L'influence de la croissance de l'aéroport de Charleroi sur le tourisme carolorégien*. MSc thesis. Luik: Université de Liège

Noordelijke Rekenkamer (2013). *Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde; Een onderzoek naar het aandeelhouderschap van de provincies Drenthe en Groningen in GAE NV*. Assen: Noordelijke Rekenkamer

Noordelijke Rekenkamer (2023). *De toekomst van Groningen Airport Eelde; Een analyse van de (toekomst)plannen voor Groningen Airport Eelde*. Assen: Noordelijke Rekenkamer

Rietveld, P. (2012). *Barrier Effects of Borders: Implications for Border-Crossing Infrastructures*. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12(2). doi:10.18757/ejtir.2012.12.2.2959

Schiphol Group (2024a). *Nieuwe tarieven voor meer kwaliteit en minder geluid op Schiphol*. Persbericht 31 oktober 2024. <https://nieuws.schiphol.nl/nieuwe-tarieven-voor-meer-kwaliteit-en-minder-geluid-op-schiphol/>

Schiphol Group (2025a). *Groen licht van ACM voor nieuwe tarieven Schiphol*. Persbericht 4 juni 2025. <https://nieuws.schiphol.nl/groen-licht-van-acm-voor-nieuwe-tarieven-schiphol/>

Schiphol Group (2025b). *Schiphol wil betaalbaar blijven voor luchtvaartmaatschappijen en reizigers: voorstel om geplande tariefstijging niet door te voeren*. Persbericht 29 september 2025. <https://nieuws.schiphol.nl/schiphol-wil-betaalbaar-blijven-voor-luchtvaartmaatschappijen-en-reizigers-voorstel-om-geplande-tariefstijging-niet-door-te-voeren/>

Schneeweisz, O. (2025). *Goede vakantie! Klimaatvakanties*. *HP/ De Tijd*, juli 2025, p. 55

- Schroten, A., Meijer, C. & van Seters, D. (2025). *Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting*. Publicatienummer: 25.240467.085 Delft: CE Delft
- Significance (2023). *AEOLUS-documentatie 2.0*. Rapport voor Rijkswaterstaat WVL. Maart 2023. Den Haag: Significance.
- Stråle, J. (2021). The effects of the Swedish aviation tax on the demand and price of international air travel. *Working Paper Series/Swedish University of Agricultural Sciences, Department of Economics*, (2021: 02).
- Tomeš, Z., Reichel, V., & Veselý, Štěpán. (2022). The border effect in European air transport. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 22(2), 224–233.
- Tourmag (2004). Charleroi : le profil passagers d'un aéroport 100 % low cost de plus en plus de passagers voyagent pour "affaires" [Charleroi : het passagiersprofiel van een 100% low cost luchthaven]. 4 november 2004.
https://www.tourmag.com/Charleroi-le-profil-passagers-d-un-aeroport-100-low-cost_a5118.html (gezien 29-1-2026).
- Van Kessel, D. (2025). Een kerosineleiding voor goedkope vakantievluchten door je tuin, onder dwang van Defensie. Online artikel. 1 maart 2025. Follow The Money.
- Van Knippenberg, L. en Buskermolen, M. (2025). ANVR Jaarmeting 2025. GfK & NielsenIQ in opdracht van ANVR.
- Van Raaij, L. (2024). *Steeds meer Nederlanders kiezen voor luchthaven FMO*. Krantenartikel, 24 september 2024. Turbantia.
- Woerkom, K.J. van (2025). Ryanair stopt op Maastricht Aachen Airport: 'kosten lopen de spuigaten uit'. *Luchtvaartnieuws*, 29 mei 2025.
- Zijlstra, T & Faber, R. (2024). *Non-stop vliegen: over de voorkeur van luchtvaartreizigers voor een directe verbinding*. Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Zijlstra, T. & Huibregtse, O. (2018). *De Vliegende Hollander*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Zijlstra, T. & Jonkeren, O. (2024). *De Vliegende Hollander 2024*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Zijlstra, T. & Jonkeren, O. (2025). *Verdieping en verbreding van De Vliegende Hollander*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Zijlstra, T. (2020). A border effect in airport choice: Evidence from Western Europe. *Journal of Air Transport Management*, 88, 101874.
- Zijlstra, T. (2024). *Vlieggedrag na de COVID-19 pandemie*. Beschrijvende analyses. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Zuidelijke Rekenkamer (2024). *Grip op investeringen; Mijnwater, Maastricht Aachen Airport en Brightlands Campus Greenport Venlo*. Rapport van bevindingen. Eindhoven: Zuidelijke Rekenkamer

Bijlage A Werkwijze

In deze notitie bestuderen we het gebruik van luchthavens over de landsgrenzen op basis van beschrijvende statistieken. De kwaliteit van de gebruikte gegevens wisselt sterk. Voor Schiphol beschikken we over de meest robuuste en gedetailleerde data. Voor diverse andere luchthavens moeten we het doen met (afgeronde) geaggregeerde statistieken, soms uit secundaire bronnen. Voor dit onderzoek namen we contact op met een tiental luchthavens in binnen- en buitenland.

Weinig structureel zicht op de herkomst van de passagiers

Over het algemeen is er weinig bekend over het woonland van luchtvaartpassagiers. Van openbaar ontsloten datareeksen is, zover bij ons bekend, geen sprake. De herkomst van passagiers is ook niet zonder meer bekend bij de luchthavens. Zij hebben veelal enkel zicht op de aantallen passagiers, zodat alle operationele zaken voorbereid kunnen worden en de havengelden berekend kunnen worden.

De situatie ligt iets anders bij de douane op de luchthaven. Zij hebben zicht in de opgevoerde legitimatie. Maar het herkomstland van identiteitskaart of paspoort is daarbij nog niet noodzakelijk hetzelfde als het woonland van de desbetreffende persoon. Dat ook omdat iemand meerdere nationaliteiten kan hebben. De douane deelt normaliter geen gegevens.

Luchtvaartmaatschappijen en de aanbieders van pakketreizen hebben relatief veel gegevens van de reizigers. Die gegevens hebben betrekking op de reis, naam en adres, contactinformatie en meer. Deze gegevens mogen niet zomaar gedeeld worden met andere partijen. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief zijn deze bedrijven ook terughoudend in het delen van gegevens. Wanneer er gegevens gedeeld worden, gaat het veelal om geaggregeerde statistieken.

Luchthavens kunnen zelf het initiatief nemen om gegevens te verzamelen. De geijkte route daartoe is het willekeurig onderscheppen van passagiers bij de gate – een steekproef nemen – en hen bevragen naar het woonland. Dit op een gestructureerde en consistente manier doen, vraagt echter veel tijd en geld. Er wordt daarom vaak gekozen voor meer ad hoc benaderingen, waarbij er slechts enkele weken respondenten benaderd worden. De timing en duur kunnen daarbij zorgen voor vertekeningen in de resultaten, bijvoorbeeld als gevolg van de schoolvakanties. Andere benaderingen bestaan bijvoorbeeld uit het tellen van het aantal auto's op het parkeerterrein, waarbij ook het land van herkomst geregistreerd kan worden²⁰.

Beschrijvende statistieken

We geven in deze studie beschrijvende statistieken. Daarbij speelt de ontwikkeling over de tijd een belangrijke rol. In veel van de tabellen of grafieken is het jaartal of jaar-kwartaal dan ook present. Op de y-as treffen we het absolute of relatieve aandeel vertrekkende passagiers.

Voor het hanteren van absolute aantallen of relatieve aandelen valt beide wat te zeggen. Absolute aantallen zijn eenvoudig te interpreteren en te vergelijken. Het relatieve aandeel corrigeert voor veranderingen in de totale omvang. Denk daarbij

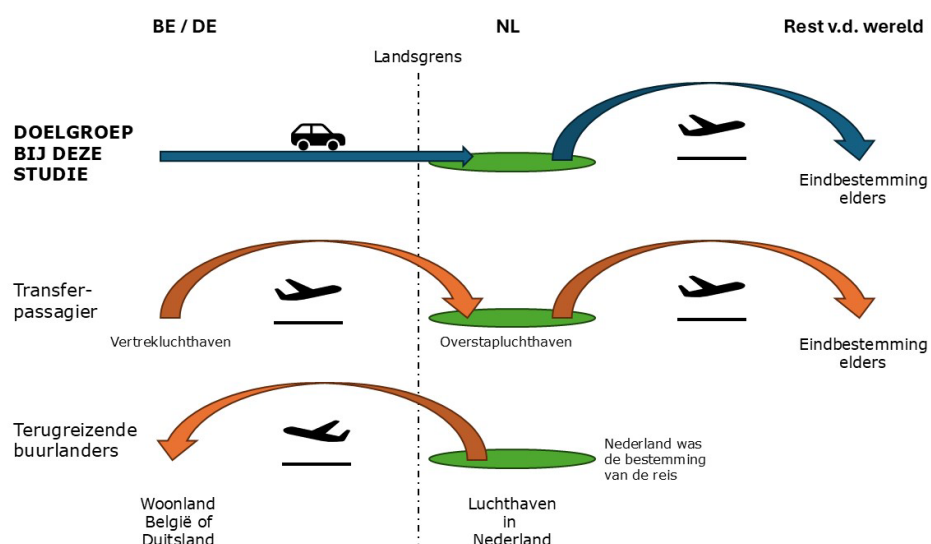
²⁰ Dit biedt niet meer dan een indicatie, omdat de bezetting per auto veelal onbekend blijft, nummerplaat niet noodzakelijk correspondeert met het woonland, er soms ook andere parkeergelegenheden zijn en niet iedereen met de auto naar een luchthaven komt.

bijvoorbeeld aan de scherpe daling in passagiersaantallen tijdens de kredietcrisis of de COVID-pandemie.

Vaststellen van de doelgroep

Bij de geaggregeerde statistieken uit de kranten of van de luchthavens kunnen we niet met 100% zekerheid vaststellen dat deze direct bruikbaar zijn voor dit onderzoek. Een luchthaven over de landsgrenzen, zoals Düsseldorf of Brussel, kan melding maken van een aantal passagiers met als woonland Nederland, maar daarmee weten we nog niet of zij deze luchthaven gebruikten als vertrekluchthaven om op vliegreis te gaan. Inwoners van Nederland kunnen ook op Schiphol opgestapt zijn, met een korte vlucht naar Brussel of Düsseldorf, om daar *over te stappen* op een aansluitende vlucht naar een verder gelegen bestemming. Ook kan Brussel of Düsseldorf *de eindbestemming* zijn van de reis. Bij veel kleinere luchthavens speelt dit probleem niet of minder, omdat er geen vluchten zijn vanuit Nederland naar deze luchthavens²¹.

Figuur A. 1 Vertrekkende Belgische en Duitse passagiers: doelgroep en andere situaties



Er zijn 3 situaties denkbaar waarbij een passagier een ander woonland heeft dan het land van de luchthaven. In slechts 1 van de 3 situaties behoort de reiziger tot de doelgroep bij deze studie. We lichten dit toe aan de hand van Belgen of Duitsers op Schiphol (Figuur A. 1).

1. De vertrekkende passagiers met als woonland België of Duitsland zijn met auto, trein of ander vervoer over land naar de Nederlandse luchthaven gekomen. Zij gebruiken deze als vertrekluchthaven voor een bestemming elders in de wereld, zoals Canada, Japan of Griekenland. Dit is het scenario van onze doelgroep.
2. Passagiers gebruiken Schiphol als overstapluchthaven. Zij zijn dan vanuit België of Duitsland vertrokken met een vlucht naar Schiphol. Op Schiphol volgt een overstap naar een aansluitende vlucht naar de eindbestemming.

²¹ Vanuit Schiphol worden er momenteel directe korte vluchten aangeboden naar Brussel, Düsseldorf, Frankfurt, Luxemburg. Voor de overige Nederlandse luchthavens geldt dat vrijwel alle bestemmingen op minimaal 1200 km liggen. Daarbij negeren we steeds de bestemmingen in het VK, omdat deze minder relevant zijn in de context van dit onderzoek.

3. Passagiers kunnen, na een verblijf in Nederland, op weg zijn terug naar huis. De vliegreis vanaf Schiphol gaat dan richting België, Duitsland of een handige luchthaven net over de landsgrenzen (Bijvoorbeeld Polen, Tsjechië, Noord-Frankrijk of Luxemburg).

Het verschil tussen de 3 groepen kunnen we toelichten door te kijken naar de groep respondenten in het surveyonderzoek op Schiphol met als woonland Duitsland. Totaal waren er 4.992 respondenten in het onderzoek met het woonland Duitsland in de dataset van 2024. Zij vertegenwoordigen totaal bijna 1,7 miljoen *vertrekkende* passagiers, wanneer de weegfactoren toegepast worden²². 1,2 miljoen van deze Duitse passagiers zijn overstappers die vanaf Duitsland op doorreis zijn naar een bestemming elders of van elders komen en met een overstap op Schiphol weer terug naar Duitsland keren ('Transferpassagiers' in Figuur A. 1). Ongeveer 250.000 Duitsers hebben een bezoek gebracht aan Nederland en keren met het vliegtuig huiswaarts via Schiphol ('Terugkerende buurlanders' in Figuur A. 1). De resterende groep, van ongeveer 190.000 passagiers met woonland Duitsland, zijn over land (bus, trein, auto, enzovoort) naar Schiphol gekomen om vanaf daar verder te reizen. Zij gebruiken Schiphol als vertrekluchthaven. Kortom, in dit geval behoort slechts 11% tot de doelgroep. En puur het rapporteren van het aantal passagiers met als woonland Duitsland slaat de plank mis, wanneer we geïnteresseerd zijn in het vertrekken vanaf een buurland. Dat geldt omgekeerd ook wanneer we zouden kijken naar de Nederlanders op een hub als Frankfurt.

Data Schiphol

De gegevens over Schiphol voor dit onderzoek komen van de *Routes and Profile monitor* (RPM), ook wel bekend als het Continu Onderzoek Schiphol. Dit betreft een CAPI intercept survey. Passagiers op de luchthaven die op weg zijn naar de gates worden willekeurig benaderd met het verzoek om mee te doen met het onderzoek. Deelnemers worden vervolgens bevraagd op herkomst, reismotief, woonland en tal van andere aspecten van de reis. Dit aan de hand van een standaard vragenlijst die ontsloten wordt via een tablet. De enquête loopt het hele jaar door. Jaarlijks worden er 80.000 tot meer dan 100.000 passagiers succesvol benaderd voor het afnemen van de enquête. Dat al vele jaren.

Vanuit de RPM gebruiken we de jaren van 2004 tot en met 2024. Dat zijn totaal 21 jaren. Gegevens van vóór het jaar 2004 hebben we niet voorhanden. Ook recentere gegevens, zoals van 2025, zijn nog niet beschikbaar bij de start van dit onderzoek.

Uit de gegevens maken we enkel gebruik van de HB-passagiers. Alle transferpassagiers zijn dus verwijderd uit de data. Dit levert een totaal op van 1.140.663 respondenten in onze dataset. Ofwel bijna 55 duizend respondenten per jaar.

Voor de analyse naar reismotief hanteren we enkel een splitsing tussen zakelijke en niet-zakelijke reizigers. Daartoe zijn de reismotieven 'zaken en/of werk' en 'congres en/of studie' samengevoegd tot het reismotief zakelijk. En zijn de overige reismotieven aangemerkt als zijnde niet-zakelijk. Niet-zakelijk bestaat zo voornamelijk uit vakantie en bezoek aan familie of vrienden. Andere minder voorkomende reismotieven daarbij zijn: medisch, sport, emigratie en anders. Ook de spaarzame gevallen waarin sprake is van non-respons op de vraag naar het reismotief hebben we aangemerkt als niet-zakelijk.

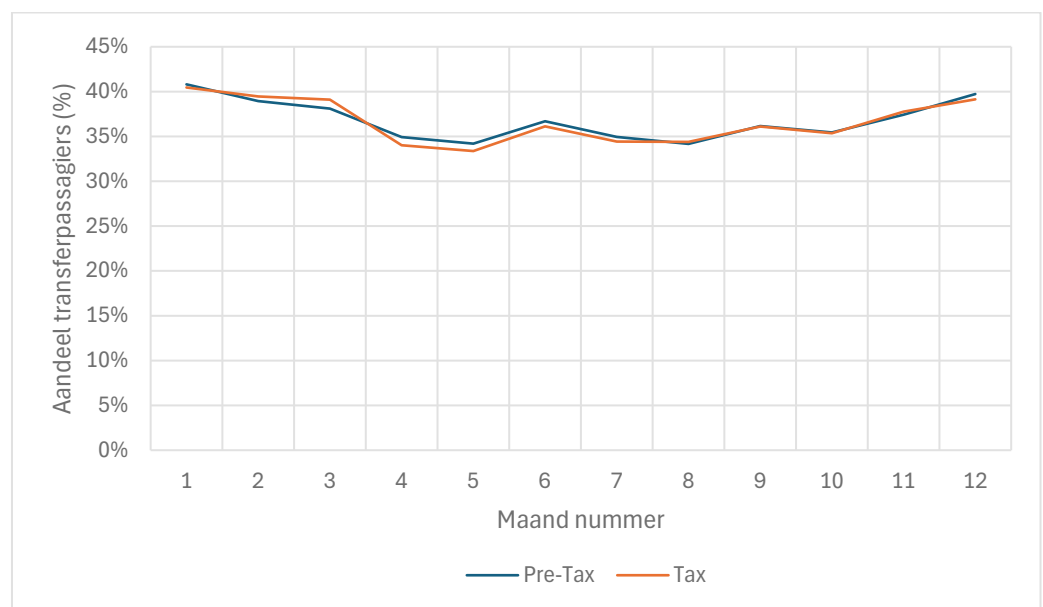
De gegevens worden door de Schiphol Group zelf van weegfactoren voorzien om de representativiteit te vergroten. Daarbij worden criteria gehanteerd als de verhouding tussen transfer en HB-passagiers, passagiersaantallen op de

²² Ofwel 3,4 miljoen passagiers wanneer we uitgaan van een symmetrie tussen vertrek en aankomst.

bestemmingen en andere zaken. Dankzij de weegfactoren telt het totaal op tot alle vertrekkende passagiers (in het desbetreffende jaar). Wij passen deze weegfactoren toe in deze studie. Daarmee vertegenwoordigen de mensen in de steekproef 311 miljoen vertrekkende passagiers in de afgelopen 21 jaar.

In de analyse van de Schiphol data laten we alle transferpassagiers buiten beschouwing. Transferpassagiers vallen immers buiten de doelgroep. Deze keuze leidt niet tot vertekeningen in de resultaten. We zien immers geen significante verschillen in het aandeel transferpassagiers voor of na de vliegbelasting en verhoging van de havengelden (Figuur A. 2).

Figuur A. 2 Gemiddelde aandeel transferpassagiers per maand



Nb. Pre-tax verwijst naar het gemiddelde over de jaren 2017, 2018 en 2019. Tax verwijst naar het gemiddelde over de periode 2023, 2024 en 2025 (tot okt).

Data overige luchthavens

Groningen Airport Eelde stelde gedetailleerde gegevens beschikbaar over de herkomst van de passagiers op de luchthaven. Voor alle andere luchthavens in deze studie geldt dat we enkel geaggregeerde statistieken hebben, niet de onderliggende datasets. Diverse luchthavens hebben deze gegevens zelf beschikbaar gesteld. In enkele gevallen hebben we genoegen moeten nemen met secundaire bronnen, zoals krantenberichten.

Vliegen vanuit het buurland

Colofon

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

Maart 2026

Auteurs:

Toon Zijlstra & Arjen 't Hoen

Projectnummer: MB2531

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

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 publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Zijlstra, T. & Hoen, A. 't (2026), Vliegen vanuit het buurland; Leidt de vliegbelasting tot ander uitwijkgedrag? Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).