



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Luchtmijlen in perspectief

Trends in vliegafstanden vanuit en via Nederland

Toon Zijlstra, Thijs den Hartog & Bingyuan (Amelia) Huang | oktober 2026

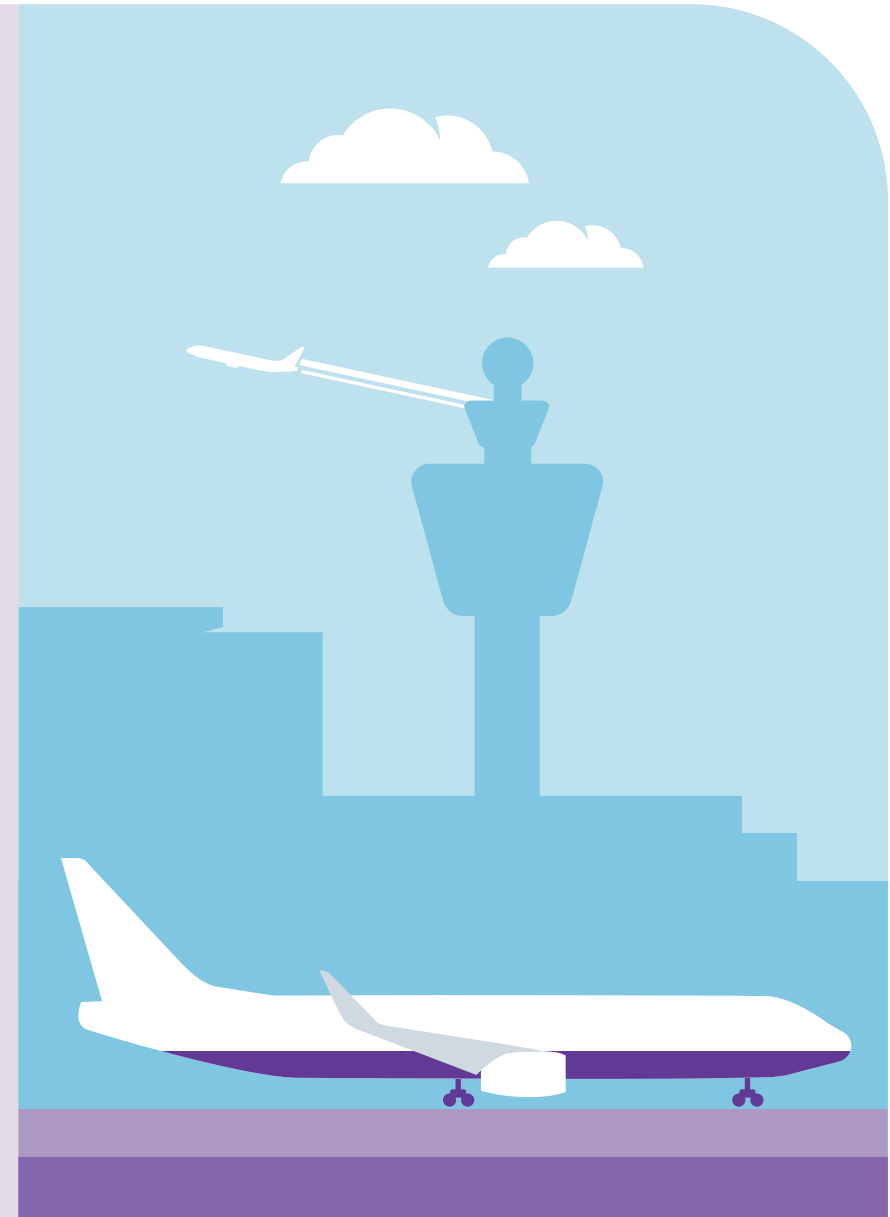


Samenvatting

De totale vliegafstanden van reizen vanaf en via Nederlandse luchthavens waren in 2025 bijna even groot als voor de COVID-19-pandemie. Het grote en groeiende aantal vakantie-reizen is de belangrijkste oorzaak hiervan.

In de periode van 2004 tot 2025 groeide het aantal reizen met vertrek vanaf een Nederlandse luchthaven met bijna een factor 2, van 13,4 naar 26,4 miljoen. De gemiddelde afstand per enkele vliegreis van deze herkomstreizigers was gedurende deze hele periode ongeveer 3.000 km. In de periode van 2004 tot 2025 groeide het aantal reizen met een overstap (transfer) op Schiphol met 40%. De gemiddelde afgelegde afstand voor een enkele reis van de overstappers schommelde tussen de 7.000 en 8.000 km. De grote groei in het aantal gemaakte reizen maakt dat de totale afstand over de periode 2004-2025 ook sterk gegroeid is. De gemiddelde afgelegde afstand per vliegreis voor alle reizigers samen is gedaald omdat het aantal herkomstreizigers – met een kortere reisafstand - veel sterker gestegen is dan het aantal transferreizigers.

De groei in het aantal vlieg-reizen vinden we vooral op de middellange afstanden, van 1.000 tot 5.500 km. Op afstanden tot 1.000 km is relatief gezien sprake van een daling: het aandeel vluchten met kortere afstanden daalde van 37% naar 30%. De vluchten binnen deze afstandscategorie tot 1.000 km worden ook langer. Ook voor het aandeel lange reizen, van 5.500 km of meer, is sprake van een daling (21% naar 19%). Dat neemt niet weg dat er in zowel de korte als de lange afstandscategorie nu meer reizen zijn dan 10 of 20 jaar geleden. De groei in het aantal vlieg-reizen is vrijwel volledig toe te schrijven aan de toename van het aantal niet-zakelijke reizen. Het gaat dan voornamelijk om vakanties.



Inhoudsopgave



1 Forse groei in totale vliegafstand 4



2 Meer herkomst-bestemmingsreizigers 6



3 Meer vliegereizen op middellange afstanden 8



4 Opmars van de vakantiegangers 10



5 Inzichten voor beleid 11

Verantwoording 12

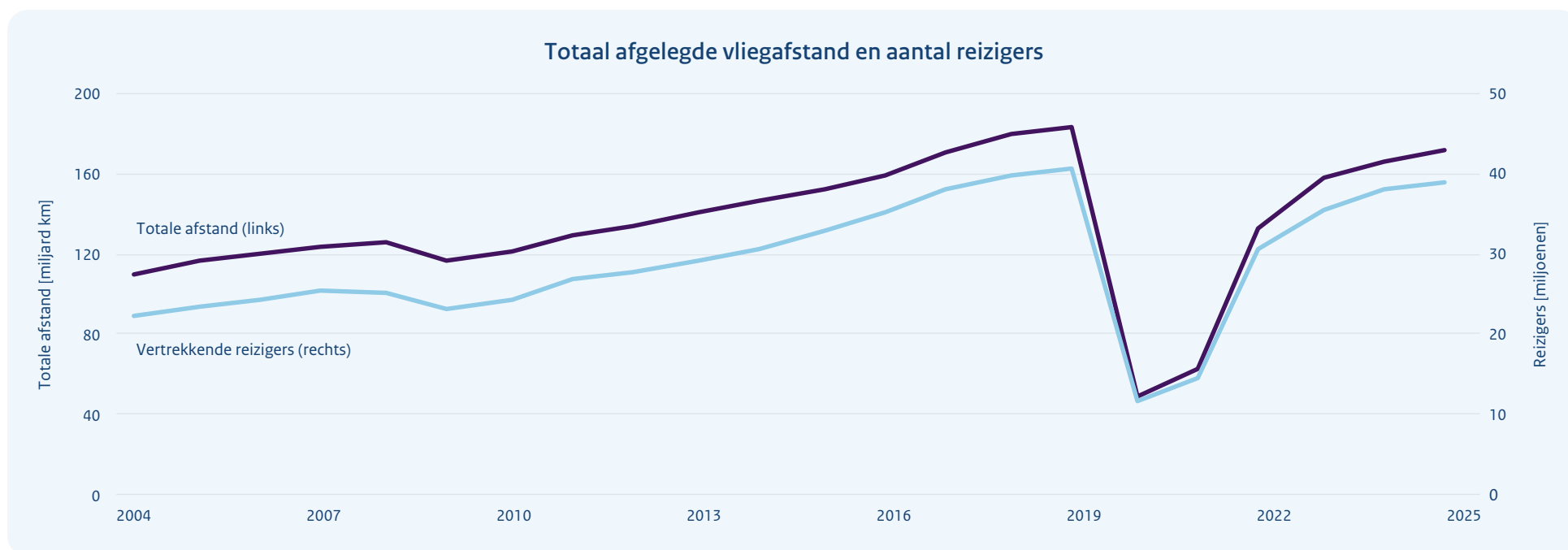
Colofon 12

1 Forse groei in totale vliegafstand

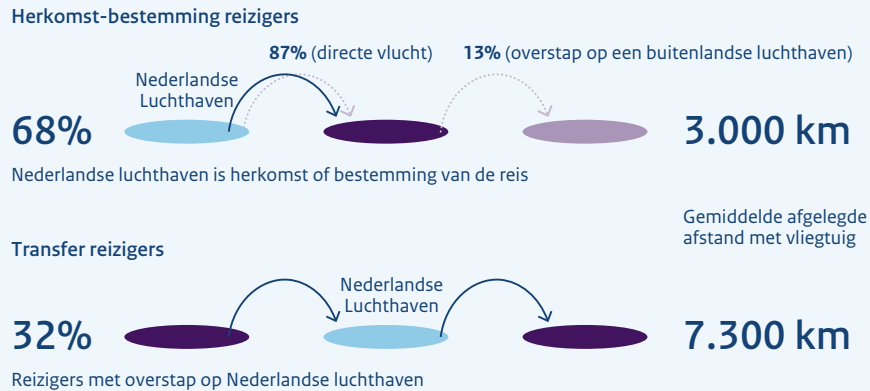
Totaal 172 miljard km in 2025

In 2025 was de totale afgelegde afstand vanaf en via Nederlandse luchthavens 172 miljard km. Dat is meer dan alle Nederlandse motorvoertuigen (auto's, bestelbusjes, vrachtwagens, enzovoort) tezamen aflegden in hetzelfde jaar. Wanneer we enkel kijken naar de reizigers met als vertrekpunt een Nederlandse luchthaven – voor de reis heen of terug – is de totale afstand 80 miljard km. Deze laatste groep noemen we de herkomst-bestemming-reizigers (HB-reizigers).

De totale afgelegde afstand komt tot stand door reisafstanden van alle gemaakte reizen bij elkaar op te tellen. Voor het totaalbeeld doen we dat voor reizigers met een vertrek vanaf een Nederlandse luchthaven tot de eindbestemming. Voor reizigers met een overstap op een Nederlandse luchthaven kijken we naar de afgelegde afstand naar Nederland en de afstand van de aansluitende vlucht vanuit Nederland. We gaan uit van een enkele reis.



Verdeling HB- en transferreizigers 2025



De totale afgelegde afstand was in 2025 fors hoger dan 10 of 20 jaar geleden. Ten opzichte van 2004 – het eerste jaar in onze reeks – is de totale afgelegde afstand met 56% gegroeid.

De groei van de totale afgelegde vliegafstand kan volledig worden toegeschreven aan de groei van het aantal gemaakte reizen. Er zijn veel meer reizigers dan 10 of 20 jaar geleden. De gemiddelde afgelegde afstand per vliegreis vanaf of via Nederland is gedaald.

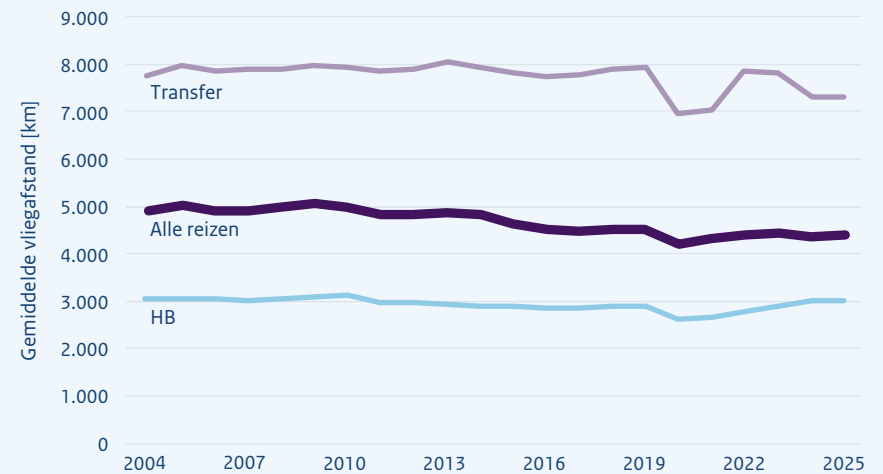
Veel meer vliegreizigers

Het aantal reizigers is aanzienlijk gegroeid in de afgelopen jaren. In 2025 waren er 39 miljoen overstappende of vertrekkende reizigers op de Nederlandse luchthavens. 21 jaar eerder, in 2004, waren dit er 22 miljoen. Dat komt neer op een totale groei van 74%, of gemiddeld 2,7% per jaar. Daarbij zien we eigenlijk ieder jaar een toename, met 2 uitzonderingen: het begin van de kredietcrisis in 2009 en van de pandemie in 2020.

Gemiddelde afstand per reis gedaald

De gemiddelde afstand van de vliegreizen daalde in de afgelopen decennia: van 4.900 km in 2004 naar 4.400 km in 2025 voor een enkele reis. Dat is primair het gevolg van een veranderd reizigerspubliek op de Nederlandse luchthavens. Het aantal reizigers met als herkomst of bestemming Nederland groeide veel harder dan het aantal transferreizigers met een overstap op de luchthaven Schiphol. De HB-reizigers leggen per reis veel kortere afstanden af dan de transferreizigers.

Gemiddelde afstand per vliegreis



2 Meer herkomst-bestemmingsreizigers

Groeiende aantallen, verschuivende aandelen

Het aantal reizigers met een overstap op een Nederlandse luchthaven groeit jaarlijks. In 2025 waren er 12,6 miljoen transferreizigers te vinden op Schiphol. In 2004 waren dat er 9 miljoen. De totale groei komt uit op 40%. Het aandeel transferreizigers onder het reizigerspubliek daalt wel (2004: 40%; 2025: 32%), ondanks de overduidelijke groei in aantallen. Dat is het gevolg van de nog snellere groei van het aantal herkomst-bestemmingsreizigers (HB-reizigers). Deze categorie reizigers verdubbelde namelijk in dezelfde periode.

De periode van de COVID-19-pandemie is hier een uitzondering op de regel. Tegen de trend in, steeg het aandeel transferreizigers toen duidelijk, omdat Schiphol als hub nog wel een bepaald basisniveau aanbood. In de jaren na de pandemie wordt de verminderde groei van de transferreizigers mede ingegeven door minder zakelijke verkeer. Zakelijke reizigers hebben vaker een overstap tijdens de reis, omdat zij veelal gebonden zijn aan tijd en plaats.

Constant aandeel met overstap elders

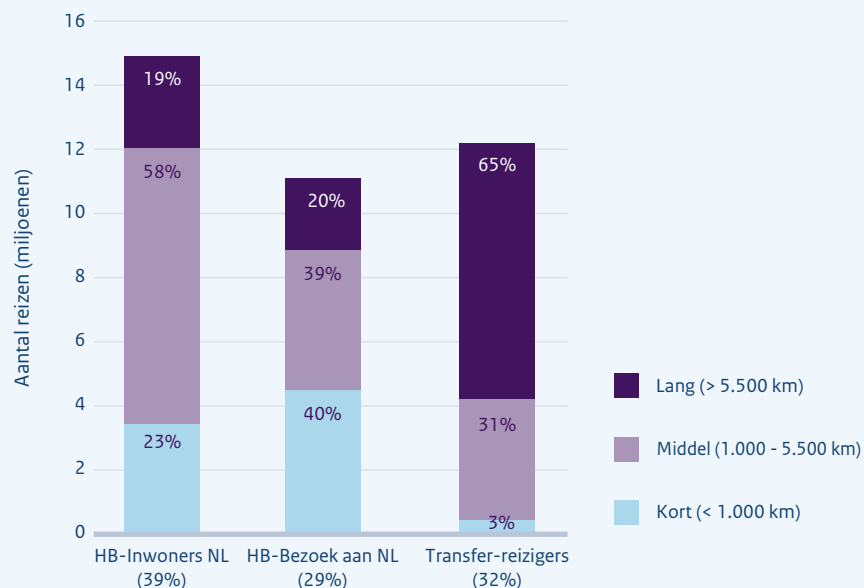
Ook onder de groep met reizigers met als herkomst of bestemming Nederland zijn er mensen met een indirecte reis te vinden. Zij hebben bijvoorbeeld een overstap op London Heathrow, Atlanta Hartsfield-Jackson of Dubai International Airport, om vanaf daar de reis te vervolgen richting de eindbestemming. Grofweg 13% van de HB-reizigers heeft bij vertrek vanuit Nederland nog een overstap in het vooruitzicht. Een klein aandeel daarvan heeft zelfs nog een tweede overstap in het vooruitzicht.

Het aandeel met een overstap elders is over de jaren heen behoorlijk stabiel. In het jaar 2005 en in het jaar 2024 ging het om 13,4% van de HB-reizigers.

Direct naar de bestemming

De meerderheid van de reizigers op Nederlandse luchthavens kunnen we aanmerken als reizigers zonder enige overstap. In 2004 was deze groep nog een kleine meerderheid (51%). Anno 2025 gaat het om een ruime meerderheid (59%). In absolute aantallen zagen we een groei van 11,6 miljoen naar 23 miljoen uitgaande reizigers met een directe vlucht (of respectievelijk 23,2 en 46 miljoen wanneer we heen- en terugreis in ogenschouw nemen). Deze opmars valt grotendeel samen met de opmars van de budget luchtvaartmaatschappijen en de regionale luchthavens van Eindhoven en Rotterdam.

Verdeling van aantal reizen naar type reis en afstandsklasse (2025)

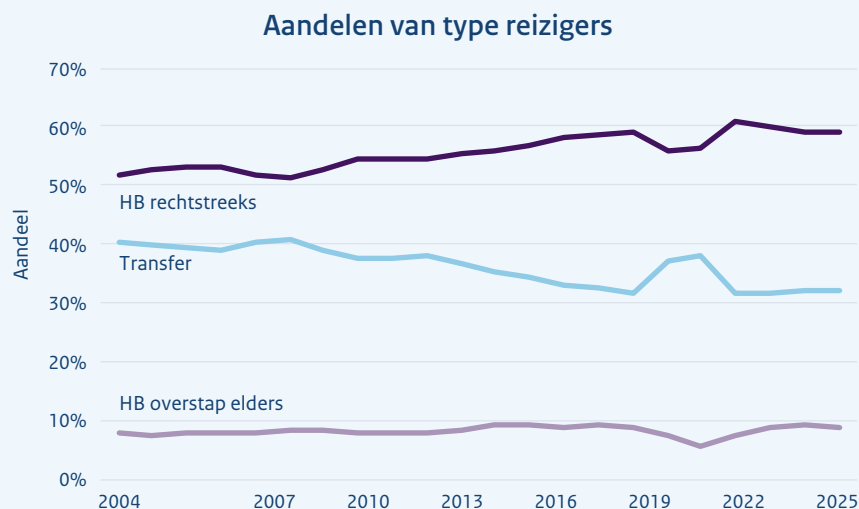


Verre reizen hebben vaker een overstap

Bij lange vliegreizen is er eerder sprake van een overstap tijdens de reis dan bij korte vliegreizen. Dat komt doordat het netwerk aan directe vluchten veel ruimer is voor nabijgelegen bestemmingen dan voor verre bestemmingen. De impact van een overstap op de totale reistijd is op korte afstanden fors, terwijl deze voor verre vluchten, relatief gezien, kleiner is. En het accepteren van een overstap tijdens de reis kan een manier zijn om de kosten van de reis te drukken.

Het gevolg is dat vliegreizen zonder een overstap gemiddeld 2.500 km zijn. Een afstand vergelijkbaar met een vliegreis van Amsterdam naar Istanbul, Moskou of Marrakesh. Vliegreizen met een overstap tijdens de reis zitten gemiddeld tussen de 7.000 en 8.000 km. Om een idee te geven, die afstand komt overeen met een vliegreis van Amsterdam naar Miami, Mumbai of Paramaribo.

Dus hoewel ‘slechts’ 1 op de 3 reizigers op een Nederlandse luchthavens tegenwoordig een overstapper is, is deze groep wel goed voor 54% van de totale kilometerage. De extra vliegafstand als gevolg van het gebruik van een extra luchthaven tijdens een vliegreis is in de praktijk veelal bescheiden. Veel reizigers kiezen voor overstapluchthavens die redelijk tussen begin- en eindpunt liggen.



3 Meer vliegereizen op middellange afstanden

De uitkomsten in dit hoofdstuk gaan alleen over reizigers op Nederlandse luchthavens, met Nederland als herkomst of bestemming van de reis. Transferreizigers op Nederlandse luchthavens zijn uitgesloten.

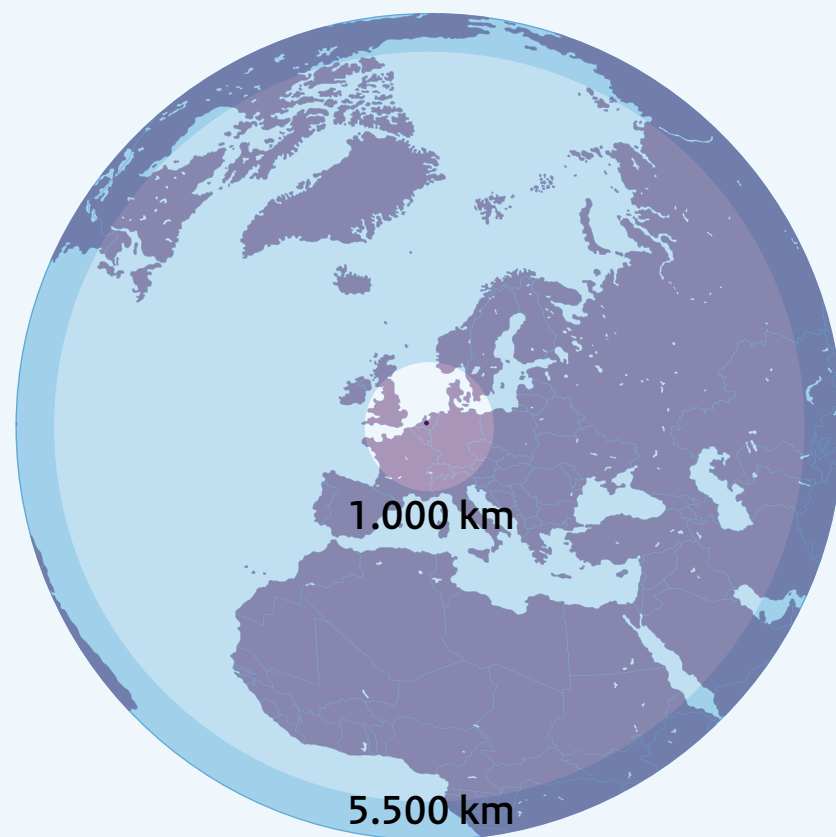
Daling in aandeel korte vliegereizen

In 2004 was ruim 37% van alle vliegereizen door reizigers met als herkomst of bestemming een Nederlandse luchthaven korter dan 1.000 km. Tegen 2025 is dit aandeel gedaald onder de 30%. Dat neemt niet weg dat het totale aantal korte vliegereizen in dezelfde periode duidelijk gegroeid is, namelijk van 5 miljoen naar 7,8 miljoen.

De relatieve vermindering van korte vliegereizen is het meest uitgesproken op de kortste reisafstanden. Binnenlandse lijnvluchten bestaan niet meer in Nederland. Vliegereizen tot 500 km worden, relatief gezien, minder vaak gemaakt. Het gevolg is dan ook dat de gemiddelde vliegafstand voor korte reizen is toegenomen.

Voornamelijk de bezoekers aan Nederland maken korte vliegereizen. Denk aan de inwoners van het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken of Frankrijk. Deze reizen hebben veelal een zakelijk reismotief. De inwoners van Nederland maken, in verhouding, minder vaak korte vliegereizen. Ongeveer 60% van alle reizigers met vertrek vanaf een Nederlandse luchthaven heeft Nederland als woonland; ongeveer 45% van de reizigers op korte afstanden is inwoner van Nederland.

Grenzen van de afstandsklasse



Aandeel lange vliegreizen licht gedaald

Ongeveer 1 op de 5 vliegreizen met vertrek vanaf een Nederlandse luchthaven is aan te merken als verre reis. De totale afgelegde afstand bedraagt 5.500 km of meer en is opgebouwd uit één rechtstreekse vlucht of meer vluchten met een overstap op een buitenlandse luchthaven. Hoewel het 'slechts' om 1 op 5 vliegreizen gaat, zijn deze samen wel goed voor 57% van de totale kilometrage van de reizigers met vertrek uit Nederland.

Over de jaren heen zien we een zeer sterke groei in het aantal langeafstandsvliegreizen: van 3 miljoen vertrekkende reizigers rond 2005 naar ruim 5 miljoen in 2025. Het aandeel verre reizen op het totaal van alle gemaakte vliegreizen vanaf de Nederlandse luchthavens is juist licht gedaald in deze periode: van 21% naar 19%.

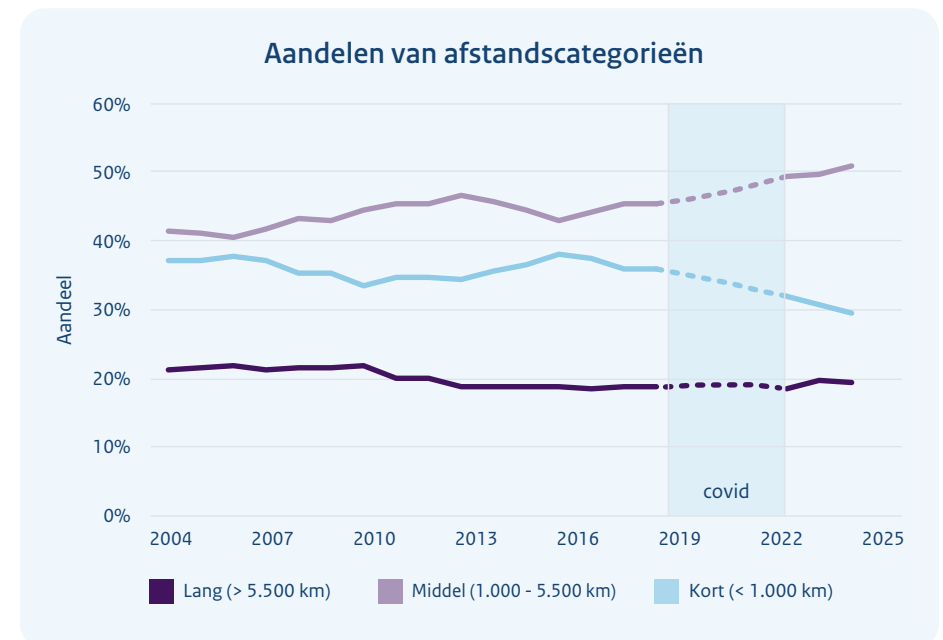
Inwoners van Nederland hebben gemiddeld genomen een iets sterkere neiging om een lange vliegreis te maken dan de bezoekers aan Nederland. Meer uitgesproken is het verschil in de afgelegde afstand bij lange vliegreizen: bezoekers aan Nederland reizen gemiddeld 250 km minder ver dan het uitgaande verkeer.

Bezien vanuit het reismotief valt op dat het aandeel van de niet-zakelijke vliegreizen met een eindbestemming op meer dan 5.500 km duidelijk en structureel hoger ligt dan dit aandeel voor de zakelijke reizen. Gemiddeld over de jaren is 20% van de reizen voor vakantie of bezoek aan familie of vrienden aan te merken als een lange vliegreis. Voor het zakelijke segment komt dit gemiddelde uit op 17%. Daarbovenop zien we dat de niet-zakelijke reizigers gemiddeld ook verder reizen, wanneer er een verre reis gemaakt wordt. Terwijl er bij korte vliegreizen duidelijke verschillen te zien zijn in de periode voor en na de COVID-19-pandemie, zijn deze verschillen veel minder uitgesproken voor de lange vliegreizen.

Toename van middellange reizen

De observaties dat zowel het aandeel van de korte vliegreizen als het aandeel van de lange vliegreizen is gedaald, leidt tot de onvermijdelijke conclusie dat het aandeel vliegreizen in de middellange categorie gegroeid is. In 2025 zit 51% van alle vliegreizen vanaf Nederlandse luchthavens in de afstandsrange van 1.000 km tot 5.500 km. Dat aandeel lag 20 jaar eerder nog 10 procentpunt lager op 41%.

Relatief gezien is vooral het aandeel reizen tussen de 4.500 en 5.500 km gegroeid. Het aantal reizen op deze afstanden is in 20 jaar tijd verdrievoudigd. De absolute groei is meest uitgesproken in de afstandscategorie van 1.000 tot 2.000 km met 3 miljoen extra HB-reizen. Deze opmars valt samen met de opkomst van de budget luchtvaartmaatschappijen en de regionale luchthavens in Nederland.



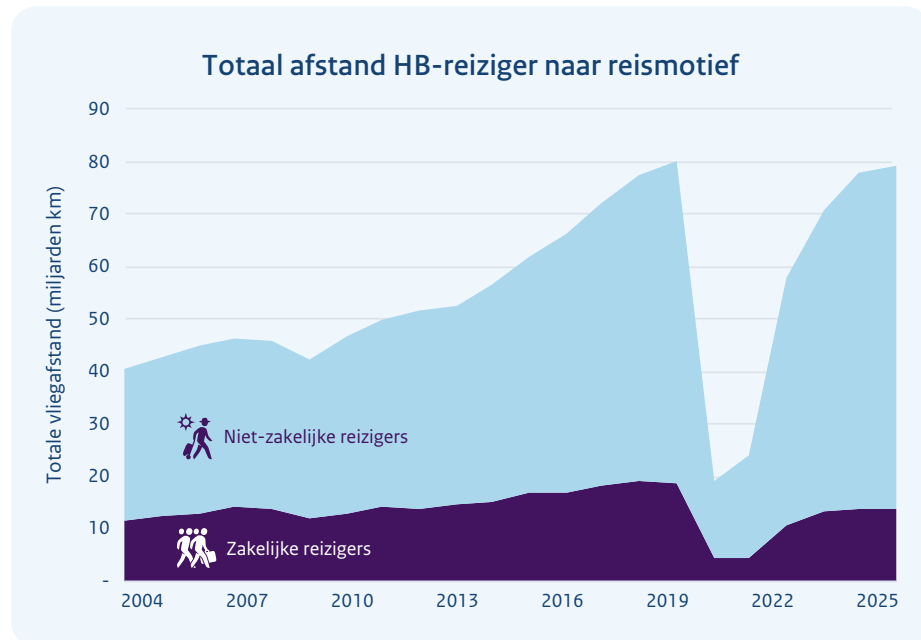
4 Opmars van de vakantiegangers

De uitkomsten in dit hoofdstuk gaan alleen over reizigers op Nederlandse luchthavens, met Nederland als herkomst of bestemming van de reis. Transferreizigers op Nederlandse luchthavens zijn uitgesloten.

Veel meer op vakantie met het vliegtuig

Tussen 2004 en 2025 verdubbelde het aantal reizigers met als herkomst of bestemming een Nederlandse luchthaven. Deze verdubbeling kan bijna volledig (93%) worden toegeschreven aan de toename van niet-zakelijke reizen. Het overige deel van 7% komt op conto van de zakenreizigers. Niet-zakelijke reizen zijn voornamelijk vakantie reizen of stedentrips, maar ook het bezoek aan familie of vrienden scharen we onder deze categorie.

In 2025 komt 83% van de afgelegde vliegafstanden door de herkomstreizigers op conto van reizen met een niet-zakelijk reismotief. Dit aandeel was 20 jaar eerder 'slechts' 60%. Het aandeel niet-zakelijke reizigers is in de analyseperiode dan ook sterk gegroeid van 66% naar 79%.

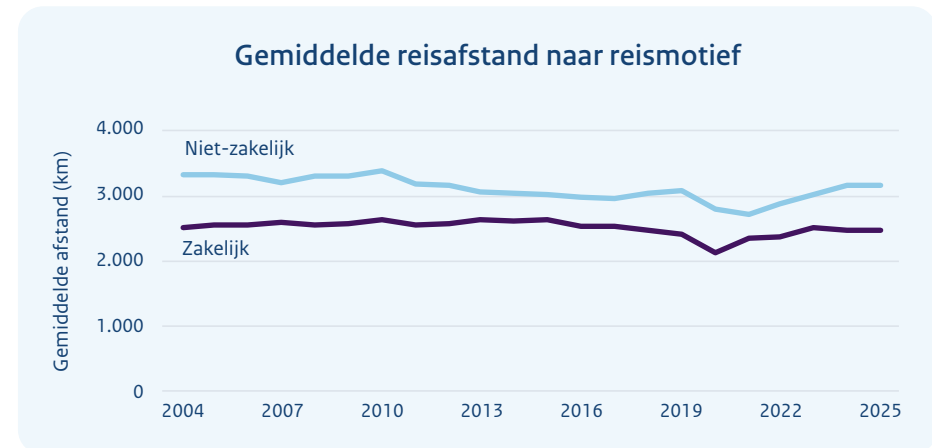


Structurele breuk

De COVID-19-pandemie markeert een belangrijke breuk in de verhoudingen tussen het zakelijke en het niet-zakelijke verkeer. Tot voor de pandemie lieten beide motieven een aanzienlijke groei zien ten opzichte van 2004, respectievelijk 70% en 130%. Tijdens de pandemie kregen beide stromen aan reizigers een forse dreun. Het niet-zakelijke verkeer zit in 2025 al 4% boven het niveau van 2019. Het zakelijke verkeer, in termen van het aantal reizigers, blijft op 71% steken. Ruim een kwart van het zakelijke vliegverkeer is verdwenen.

Afstanden

Zowel niet-zakelijke als zakelijke reizigers lieten over de periode 2004 tot en met 2025 een daling zien in de gemiddelde afgelegde afstanden per vliegreis. Voor het niet-zakelijke verkeer is dat een daling met 5%. Voor de zakelijke reizen gaat het om een daling met 2%. Desondanks zien we eigenlijk nauwelijks een daling bij het gemiddelde over deze groepen heen. Deze paradox kan verklaard worden door de verschuiving van het zakelijke segment naar het niet-zakelijke segment.



In absolute afstanden zien we dat reizigers met niet-zakelijke reismotieven ongeveer 3.100 km afleggen voor een enkele reis. Voor zakelijke reizigers is dat ongeveer 2.500 km. We zien dus een aanzienlijk verschil (~20%) in de reisafstanden tussen zakelijke en niet-zakelijke reismotieven.

5 Inzichten voor beleid

Klimaat

De klimaatimpact van vliegen is zeer sterk verknoopt met de afgelegde afstand. De verre vliegereizen leveren een grote bijdrage aan de totale klimaatimpact van vliegen: 20% van de reizen is goed voor 60% van de totale kilometrage van de HB-reizigers. En daarmee ook goed voor ongeveer 60% van de CO₂-uitstoot van vliegen. Onder de ver-vliegers vanaf Nederlandse luchthavens zien we redelijk veel inwoners van Nederlanders en vakantiegangers. Bezoekers aan Nederland komen juist doorgaans van meer nabijgelegen landen. Het terugdringen van het aantal korte vliegereizen is vanuit het perspectief van de mondiale opwarming bezien veel minder zinvol dan het terugdringen van het aantal verre vliegereizen.

Hubfunctie van Schiphol

Schiphol is al jaren een knooppunt voor het internationale vliegverkeer. Dat zien we in onze studie onder andere terug in het forse aandeel overstappers onder de reizigers. Anno 2025 was 1 op de 3 reizigers (~32%) een transferpassagier. Deze hubfunctie wordt vaak als belangrijk gezien, omdat hierdoor meer directe vluchten naar allerlei bestemmingen mogelijk zouden zijn, ondanks het beperkte achterland. Hoewel het aandeel overstappers in Nederland gedaald is, zien we in absolute aantallen een duidelijke groei. Tegen de achtergrond van dalende aandelen van transferreizigers op het merendeel van de Europese luchthavens weet Schiphol haar positie als hub te handhaven.

Connectiviteit

Het aandeel vertrekkende reizigers met een overstap tijdens de vliegreis is opvallend constant over de tijd heen. De grote groei in 'connectiviteit', namelijk het aanbod van vliegtuigstoelen, bestemmingen en de frequentie waarmee deze bestemmingen bediend worden, heeft niet gezorgd voor een groter aandeel vliegereizen zonder overstap. Dat kan komen door de verschillen in prijsstelling, maar mogelijk is de overstap voor een aanzienlijke groep reizigers ook weinig bezwaarlijk. Het belang van directe vluchten naar verre bestemmingen is dan ook minder groot dan voor nabijgelegen bestemmingen.

Substitutie

Een van de prominente beleidsdossiers in de afgelopen jaren is de substitutie van vliegen naar treinreizen. Een dergelijke substitutie is alleen haalbaar wanneer het verschil in reistijd niet te ver oploopt. In deze studie hanteerden we daarom een – deels arbitraire – grens van 1.000 km met het vliegtuig. Onder deze grens is substitutie meest kansrijk. Dit met de aantekening dat een vergelijking op basis van verschillen in reistijd beter aansluit bij de afweging die reizigers maken.

We zien tekenen van een dergelijke substitutie in de laatste jaren. Het aandeel vliegereizen op afstanden tot 1.000 km is gedaald. Het aantal korte vliegereizen na de COVID-19-pandemie ligt duidelijk onder het niveau van het aantal korte vliegereizen van voor de pandemie (~20%). De gemiddelde afgelegde afstand binnen de categorie korte vliegereizen loopt op. Gelijktijdig is het aantal internationale treinreizen sterk gestegen. Deze omwenteling komt voornamelijk door de zakelijke reizen. Veel bedrijven pasten in de afgelopen jaren hun reisbeleid aan.

Meer onderzoek

In deze studie schetsen we de ontwikkelingen aan de hand van beschrijvende statistieken. Daarmee heeft het onderzoek een vooral signalerende functie. Het doorgronden van de beweegredenen van reizigers, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens vraagt om aanvullend onderzoek.

Verantwoording

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.

Werkwijze

Voor de beschrijvende statistieken in dit onderzoek maakten we gebruik van reis- en reizigersgegevens van Schiphol (met een totaal van 2 miljoen respondenten) en de regionale luchthavens. Dit is aangevuld met passagiersstatistieken van CBS en Eurostat. Voor het bepalen van de vluchtafstanden gebruikten we gegevens van Eurocontrol.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is.

Colofon

Oktober 2026

Auteurs: Toon Zijlstra, Thijs den Hartog en Bingyuan (Amelia) Huang

ISBN/EAN: 978-90-8902-341-4

Publicatienummer: KiM-26-A011

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: Zijlstra, T., den Hartog, T. en Huang, B. (2026), *Luchtmijlen in perspectief. Trends in vliegafstanden vanuit en via Nederland. Brochure*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

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

www.kimnet.nl | info@kimnet.nl | 070 456 1965

Bezuidenhoutseweg 20 | 2594 AV Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag | 070 456 1965

Vormgeving: DPI, Den Haag