# Afstandsafhankelijke vliegbelasting

## Aanvullende analyse voor vijf luchthavens



CE Delft

Inhoud

# Afstandsafhankelijke vliegbelasting

## Aanvullende analyse voor vijf luchthavens

Dit rapport is geschreven door:
Louis Leestemaker (CE Delft), Daan van Seters (CE Delft) en Gijs van Eck (Significance)

Delft, CE Delft, juni 2026

Publicatienummer: 26.260163.095

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Alle openbare publicaties van CE Delft zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Louis Leestemaker (CE Delft)

© copyright, CE Delft, Delft

**CE Delft** – Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al sinds 1978 werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.

# Inhoud


| | | |
|---|---|---|
| | **Samenvatting** | **4** |
| **1** | **Inleiding** | **6** |
| | 1.1 Achtergrond en aanleiding | 6 |
| | 1.2 Doel van dit onderzoek | 7 |
| | 1.3 Methodiek | 7 |
| | 1.4 Onzekerheden | 8 |
| | 1.5 Leeswijzer | 9 |
| **2** | **Referentiescenario** | **10** |
| | 2.1 Passagiers | 10 |
| | 2.2 Vluchten | 15 |
| | 2.3 Klimaatimpact | 18 |
| **3** | **Effecten** | **19** |
| | 3.1 Passagiers | 20 |
| | 3.2 Uitwijkeffecten | 25 |
| | 3.3 Vluchten | 29 |
| | 3.4 Winstgevendheid luchtvaartmaatschappijen | 32 |
| | 3.5 Klimaateffecten | 35 |
| **4** | **Conclusies** | **38** |
| **A** | **Bestemmingen Nederlandse vliegbelasting per tariefklasse** | **40** |
| **B** | **Tarieven vliegbelasting in andere landen** | **42** |
| | **Referentielijst** | **44** |

# Samenvatting

Op dit moment geldt in Nederland een vlakke vliegbelasting voor vertrekkende passagiers vanaf Nederlandse luchthavens. Het tarief voor 2026 is vastgesteld op € 30,25 per passagier. Militaire vluchten, passagiers die overstappen op Nederlandse luchthavens en vrachtvluchten zijn uitgezonderd.

Vanaf 2027 wordt de vliegbelasting afstandsafhankelijk gemaakt, waarbij er twee verhoogde tarieven zijn ingesteld voor relatief verre vluchten. De drie resulterende tariefklassen zijn, weergegeven in het prijspeil van 2026:

1. **Tariefklasse 1 (€ 30,25)**, geldend voor vluchten binnen de Europese Unie en vluchten tot ongeveer 2.000 kilometer vanaf Amsterdam.
2. **Tariefklasse 2 (€ 48,61)**, geldend voor middellange vluchten buiten de Europese Unie met een afstand van ongeveer 2.000-5.500 kilometer.
3. **Tariefklasse 3 (€ 72,91)**, geldend voor middellange vluchten buiten de Europese Unie met een afstand van meer dan circa 5.500 kilometer.

De aangenomen motie van het lid Hoogeveen[1] bij het Belastingplan 2026 verzoekt de overheid om een actualisatie van de in 2025 uitgevoerde effectenstudie naar de afstandsafhankelijke vliegbelasting te maken, waarin een update van de tarieven van vliegbelastingen in andere Europese landen is meegenomen, concurrentie- en weglekeffecten in kaart worden gebracht en dit gedifferentieerd wordt naar de vijf grote Nederlandse luchthavens.

Naar aanleiding van deze motie is op verzoek van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Financiën deze actualisatie van de effectenstudie uit 2025 uitgevoerd. Het AEOLUS-luchtvaartmodel is gebruikt voor de effectbepaling. De WLO2025-scenario's Hoog-Snel en Laag-Vertraagd zijn als basis genomen, met 2030 en 2040 als zichtjaren. De in deze studie gepresenteerde effectberekeningen kennen een mate van onzekerheid, omdat de vele (omgevings)factoren van invloed zijn op de toekomstige ontwikkelingen.

**Er is een sterke toename van het aantal passagiers in de referentiesituatie; het aantal vluchten blijft ongeveer gelijk.** Het aantal passagiers dat vliegt van, naar of via Nederlandse luchthavens neemt in de referentiesituatie in beide WLO-scenario's sterk toe. In het scenario Hoog-Snel is de toename op alle luchthavens sterk. Relatief gezien groeien vooral Maastricht-Aachen Airport en Groningen Airport Eelde sterk. Het aantal vluchten blijft op nationaal niveau redelijk constant, omdat op de grotere luchthavens de

[1] Kamerstukken II 2025/26, 36 812, nr. 111.

capaciteitslimieten voor 2030 worden bereikt. Groningen Airport Eelde en Maastricht-Aachen Airport zitten nu nog ver onder de limiet; op deze luchthavens is een groei van het aantal vluchten verwacht.

**De impact van afstandsafhankelijke vliegbelasting op de luchthavens is beperkt**. De afstandsafhankelijke vliegbelasting heeft een beperkte impact op het aantal passagiers, circa 0,1-0,4% in 2030 en 2040. Op Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde zijn de effecten relatief sterk (tot 2% reductie van het aantal passagiers ten opzichte van de referentiesituatie). Deze luchthavens hebben de capaciteitslimiet niet bereikt, waardoor prijsprikkels direct effect hebben op het aantal passagiers. Op Eindhoven Airport en Rotterdam-The Hague Airport, waar wel schaarste is, neemt het aantal passagiers juist zeer licht toe (tot 0,1%). Het aantal vluchten blijft bij Schiphol Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Eindhoven Airport vrijwel onveranderd, omdat deze luchthavens in 2030 en 2040 reeds aan hun capaciteitslimieten zitten. Op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport, waar de capaciteitslimieten nog niet zijn bereikt, is wel een daling van het aantal vluchten waarneembaar ten opzichte van de referentiesituatie. Ten opzichte van de huidige situatie is dit nog steeds een groei van het aantal passagiers, waarbij de effecten van de vliegbelasting gering zijn ten opzichte van de groei die wordt verwacht.

De gedifferentieerde vliegbelasting zorgt voor een verschuiving in het reisgedrag van passagiers, waarbij het totaal aantal vliegreizen ongeveer gelijk blijft. Er is een toename van circa 1% naar eindbestemmingen in Tariefklasse 1, tegenover tot 3% reductie in Tariefklassen 2 en 3. De uitwijk van OD-passagiers als gevolg van de afstandsafhankelijke vliegbelasting naar buitenlandse luchthavens is op alle luchthavens beperkt (minder dan 1% ten opzichte van het aantal passagiers). Ook het aandeel mensen dat kiest om niet meer te vliegen is beperkt (minder dan 1% ten opzichte van het totaal aantal passagiers). Uitwijk naar landvervoer is verwaarloosbaar klein. Uitwijk tussen Nederlandse luchthavens onderling is niet gemodelleerd. Het aantal vluchten binnen Europa neemt licht toe (circa 0,5%). Dit gaat ten koste van het aantal intercontinentale vluchten (circa 2% daling).

De afstandsafhankelijke vliegbelasting leidt tot een daling van de $CO_2$-uitstoot van vluchten die uit Nederland vertrekken van 0,2 Mton (1,6-1,8%) in 2030 en 0,2 Mton (1,5-1,6%) in 2040 per jaar. Dit komt voornamelijk omdat de gemiddelde vliegreis korter – en dus minder vervuilend – wordt. Er is ook een lichte daling van de uitstoot van vluchten vanaf buitenlandse luchthavens en vervoer over land, waardoor het netto klimaateffect wereldwijd positief is.

Er is wel een negatief effect op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt doordat luchtvaartmaatschappijen niet alle kosten van de hogere vliegbelasting door zullen berekenen aan passagiers. De effecten zijn bepaald voor het totaal van alle luchtvaartmaatschappijen die vliegen vanaf of via Nederlandse luchthavens; de analyse bevat dus geen inschatting van effecten op de winstgevendheid of concurrentiepositie van individuele luchtvaartmaatschappijen.

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en aanleiding

Op dit moment is er in Nederland een vlakke vliegbelasting voor vertrekkende passagiers vanaf Nederlandse luchthavens. Het tarief voor 2026 is vastgesteld op € 30,25 per passagier. Militaire vluchten, passagiers die overstappen op Nederlandse luchthavens en vrachtvluchten zijn uitgezonderd.

Vanaf 2027 wordt de vliegbelasting afstandsafhankelijk gemaakt, waarbij er twee verhoogde tarieven zijn ingesteld voor relatief verre vluchten. De drie resulterende tariefklassen zijn weergegeven in het prijspeil van 2026:

1. **Tariefklasse 1 (€ 30,25)**, geldend voor vluchten binnen de Europese Unie en vluchten tot ongeveer 2.000 kilometer vanaf Amsterdam.
2. **Tariefklasse 2 (€ 48,61)**, geldend voor middellange vluchten buiten de Europese Unie met een afstand van ongeveer 2.000-5.500 kilometer.
3. **Tariefklasse 3 (€ 72,91)**, geldend voor middellange vluchten buiten de Europese Unie met een afstand van meer dan circa 5.500 kilometer.

Een gedetailleerder overzicht van de bestemmingen per tariefklasse hebben wij opgenomen in Bijlage A.

De aangenomen motie van het lid Hoogeveen[2] bij het Belastingplan 2026 verzoekt de overheid om een actualisatie van de in 2025 uitgevoerde effectenstudie naar de afstandsafhankelijke vliegbelasting (CE Delft & Significance, 2025) te maken, waarin:

- de tarieven van vliegbelastingen in andere Europese landen zijn geüpdatet;
- inclusief het in kaart brengen van concurrentie- en weglekeffecten;
- deze effecten worden gedifferentieerd naar de vijf grote Nederlandse luchthavens.

Naar aanleiding van deze motie is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Financiën deze actualisatie van de effectenstudie uit 2025 uitgevoerd, waarin de tarieven van de vliegbelastingen in andere Europese landen zijn geüpdatet en de effecten zijn uitgesplitst naar de vijf grote luchthavens, inclusief weglekeffecten. Concurrentie-effecten voor individuele luchtvaartmaatschappijen zijn niet onderzocht in deze studie.

[2] Kamerstukken II 2025/26, 36812 nr. 111.

## 1.2 Doel van dit onderzoek

Deze studie brengt de effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting in beeld, waarbij de tarieven van de vliegbelastingen van andere Europese landen, die in verschillende landen regelmatig zijn gewijzigd in de afgelopen jaren, zijn geüpdatet. Toekomstige wijzigingen in de vliegbelastingen die in april 2026 bekend zijn, zijn meegenomen in dit onderzoek. De verlaging van de tarieven van de vliegbelasting in Duitsland per 1 juli 2026 is dus meegenomen in dit onderzoek. De effecten op individuele luchthavens staan in dit onderzoek centraal, omdat concurrentie- en weglekeffecten per luchthaven kunnen verschillen.

## 1.3 Methodiek

Voor dit onderzoek zijn de toekomstige effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting berekend met het AEOLUS-model. De beleidsaannames uit de AEOLUS-referentieprognose 2025 vormen het uitgangspunt van deze analyse (Significance, 2026).
Een uitzondering daarop is dat in deze studie de meest recente tarieven van de vliegbelasting in andere Europese landen zijn meegenomen. Bijlage B geeft een overzicht van de veronderstelde tarieven per land.

De tarieven en economische effecten zijn in dit onderzoek, tenzij anders aangegeven, weergegeven in het prijspeil van 2026. Hierdoor zijn prijzen in verschillende jaren vergelijkbaar.

Er zijn in totaal vier scenario's doorgerekend voor de periode tot 2040, met 2030 en 2040 als zichtjaren. Het gaat om twee referentiedoorrekeningen zonder verhoging van de vliegbelasting voor verre afstanden (de referentiesituatie) en twee doorrekeningen met de afstandsafhankelijke vliegbelasting. Zowel de referentiesituatie als de situatie met de afstandsafhankelijke vliegbelasting zijn doorgerekend voor twee van de vier WLO2025-scenario's: WLO Hoog met versneld internationaal klimaatbeleid en WLO Laag met vertraagd internationaal klimaatbeleid.

Tekstkader 1 – Methodiek voor berekening uitwijkeffecten uitgesplitst per luchthaven

**Methodiek uitwijk uitgesplitst per luchthaven**

Het bepalen van de uitwijk van passagiers per luchthaven vraagt om een aanvullende methodiek ten opzichte van het AEOLUS-model. AEOLUS levert namelijk per scenario de verdeling van reizigers over luchthavens en alternatieven (buitenland, andere vervoerswijze, niet reizen). Bij vergelijking van scenario's wordt op geaggregeerd niveau zichtbaar hoe deze verdeling verandert. Het model laat echter niet op persoonsniveau zien hoe individuele reizigers hun keuze aanpassen. De precieze stromen van het ene naar het andere alternatief zijn daarom geen modelresultaat. Dit kan worden verduidelijkt aan de hand van een voorbeeld: *een*

*hogere vliegbelasting zal leiden tot een toename van reizen met andere vervoerwijzen en een toename van vliegen via buitenlandse luchthavens, terwijl het aantal vliegreizen via Nederlandse luchthavens afneemt. Het model laat deze veranderingen op geaggregeerd niveau zien, maar het is niet te herleiden of extra treinreizigers voorheen via Schiphol of Eindhoven vlogen. Daardoor is niet exact te bepalen welk deel van de afname op een specifieke luchthaven aan welk alternatief kan worden toegeschreven.*

**Methodiek voor bepaling uitwijk per individuele luchthaven**

Voor elke relatie tussen een Nederlandse herkomstzone en een bestemming bepalen we eerst de totale gedragsreactie op de hogere vliegbelasting: welk deel wijkt uit naar een buitenlandse luchthaven, welk deel kiest een andere vervoerwijze en welk deel reist niet meer. De aanname die vervolgens wordt gemaakt, is dat deze uitwijkpercentages onafhankelijk zijn van de luchthaven die oorspronkelijk werd gebruikt. Met andere woorden: reizigers op een bepaalde relatie (bijvoorbeeld Oost-Groningen – Spanje) die niet meer via een Nederlandse luchthaven vliegen, verdelen zich op dezelfde wijze over de alternatieven, ongeacht of zij oorspronkelijk via Schiphol of Eindhoven reisden. Dit betekent dat de resultaten per luchthaven indicatief zijn en voortkomen uit deze aanname, en niet direct uit het model worden afgeleid. Het model levert de verandering in het aantal reizigers per luchthaven en de herverdeling van reizigers over alternatieven op herkomst-bestemmingsniveau. Het model geeft echter geen inzicht in de precieze stromen van reizigers tussen luchthavens en alternatieven. Dit wordt opgelost door aan te nemen dat de uitwijk naar alternatieven binnen een herkomst-bestemmingsrelatie onafhankelijk is van de luchthaven die oorspronkelijk werd gebruikt en proportioneel wordt verdeeld op basis van het oorspronkelijke marktaandeel van de luchthavens.

Eventuele verschuivingen tussen Nederlandse luchthavens worden hierbij niet afzonderlijk beschouwd. Op nationaal niveau is dit correct, omdat deze verschuivingen elkaar opheffen. Voor individuele luchthavens kan een deel van de verandering echter worden veroorzaakt door uitwijk naar of instroom vanuit andere Nederlandse luchthavens. Omdat deze stromen niet afzonderlijk uit het model zijn af te leiden, dienen de berekende uitwijkcijfers per luchthaven als indicatief te worden beschouwd.

## 1.4 Onzekerheden

Dit onderzoek betreft een inschatting van toekomstige effecten van de afstands-afhankelijke vliegbelasting. Er zijn enkele onzekerheden omtrent de onderzoeksresultaten die wij hieronder toelichten.

De modellering van toekomstige effecten met het AEOLUS-model is gebaseerd op aannames omtrent gedragsreacties van passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Dit kent uiteraard onzekerheden. Verder is, zoals zal blijken uit dit onderzoek, het effect van de afstandsafhankelijke vliegbelasting relatief beperkt. Er zijn andere (omgevings)factoren die naar verwachting een grotere impact zullen hebben op de ontwikkelingen van de vraag naar luchtvaart, economische effecten of verduurzaming. Denk bijvoorbeeld aan algemene macro-economische ontwikkelingen en overige beleidswijzigingen.

Tot slot benoemen wij dat er relatief grote onzekerheden zijn bij de modellering van de kleinste luchthavens. Op deze luchthavens (bijvoorbeeld Groningen Airport Eelde) vliegen namelijk maar één of enkele luchtvaartmaatschappijen, waardoor de beslissingen van één luchtvaartmaatschappij om bestemmingen toe te voegen of te schrappen grote impact kan hebben op de operatie van de luchthaven. In de AEOLUS-luchtvaartreferentieprognose 2025 is voor Groningen en Maastricht uitgegaan van de verwachte ontwikkelingen van de luchthavens zelf (Significance, 2026). De ontwikkeling van de luchtvaart op deze luchthavens is in de referentieprognose al vrij onzeker; hetzelfde geldt voor de berekende effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting. Op het nationaal totaal voorzien deze luchthavens slechts in een bescheiden aandeel van het luchtvervoer, waardoor de impact van deze onzekerheid op het totaalbeeld gering is. Wanneer specifiek naar deze luchthavens wordt gekeken, zijn deze onzekerheden wel relevant.

Tot slot zijn de nieuw vastgestelde capaciteitslimieten op Groningen Airport Eelde niet meegenomen in de modellering, omdat deze nog niet in AEOLUS zijn verwerkt. Aangezien de eerdere capaciteitslimieten hoger waren, betekent dit dat er meer mogelijke groei op de luchthaven is verondersteld dan in werkelijkheid mogelijk is. Alleen in het scenario Hoog-Snel wordt de nieuwe capaciteitslimiet overschreden (zie ook Paragraaf 2.2.1). Dit heeft dus impact op de resultaten van dit onderzoek, in die zin dat de mogelijke groei in de referentiesituatie is overschat en de effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting geen rekening houden met de geprognosticeerde capaciteitsschaarste op Groningen Airport Eelde in scenario Hoog-Snel.

## 1.5 Leeswijzer

Dit rapport beantwoordt de onderzoeksvragen in drie hoofdstukken:

- **Hoofdstuk 2** beschrijft het referentiescenario zonder verhoging van de vliegbelasting. Daarbij wordt ingegaan op het aantal passagiers (Paragraaf 2.1), het aantal vluchten (Paragraaf 2.1.4) en de klimaatimpact (Paragraaf 2.3).
- **Hoofdstuk 3** beschrijft de effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij worden de effecten op het totaal aantal passagiers (Paragraaf 3.1), uitwijkeffecten (Paragraaf 3.2), het aantal vluchten (Paragraaf 3.3), de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen (Paragraaf 3.4) en de klimaateffecten (Paragraaf 3.5) uiteengezet.
- **Hoofdstuk 4** bevat de conclusies van dit onderzoek.

# 2 Referentiescenario

In dit hoofdstuk beschrijven wij de referentiesituatie met het vlakke tarief van de Nederlandse vliegbelasting van € 30,25 (prijspeil 2026). Het referentiescenario bestaat uit twee scenario's: WLO Laag-Vertraagd en WLO Hoog-Snel. Gezamenlijk geven deze scenario's een beeld van de bandbreedte van de toekomstige ontwikkelingen.

Om te beginnen beschrijven wij het aantal passagiers dat vliegt van, naar of via Nederlandse luchthavens (Paragraaf 2.1). Vervolgens gaan wij in op het aantal bijbehorende vluchten (Paragraaf 2.2) en tot slot op de klimaatimpact (Paragraaf 2.3).

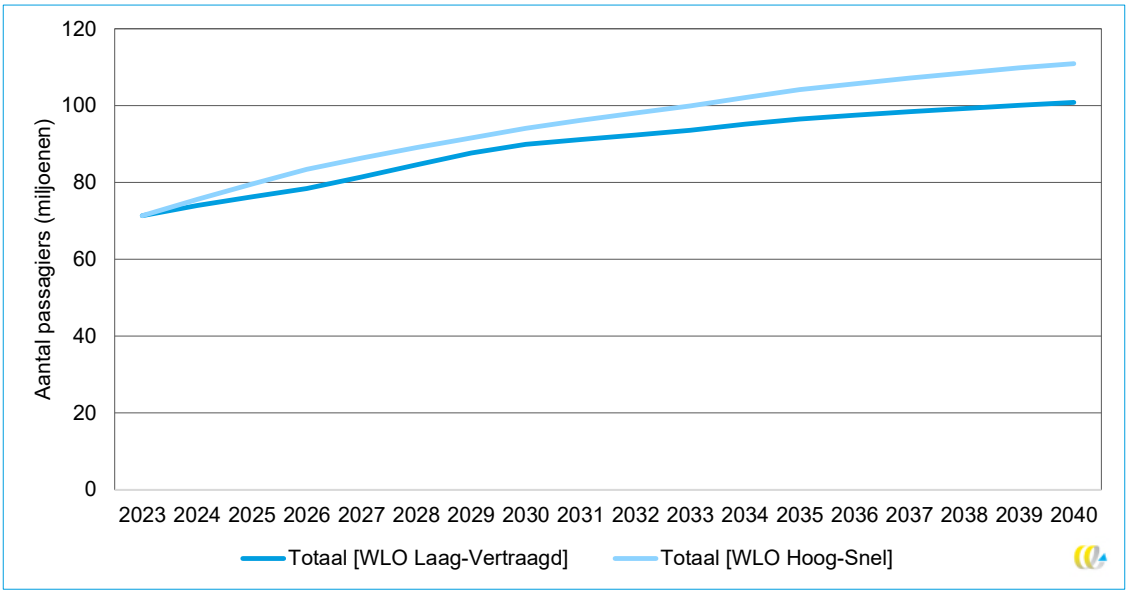
Tekstkader 2 – Hoofdresultaten van dit hoofdstuk

- Het aantal passagiers dat vliegt van, naar of via Nederlandse luchthavens neemt in beide scenario's sterk toe tot 2040. In het scenario Hoog-Snel is de toename op alle luchthavens sterk. Relatief gezien groeien vooral Maastricht-Aachen Airport en Groningen Airport Eelde sterk.
- Het aantal vluchten blijft op nationaal niveau redelijk constant, omdat op de grotere luchthavens de capaciteitslimieten voor 2030 worden bereikt. Op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport zijn de capaciteitslimieten nog niet bereikt in 2040. Doordat de totale vraag naar vliegreizen groeit, is op deze luchthavens dan ook een grote groei van het aantal vluchten geraamd.
- Voor ruim driekwart van de OD-passagiers valt de eindbestemming in het lage tarief (Tariefklasse 1 - € 30,25) van de vliegbelasting. Schiphol Airport is de enige luchthaven vanwaar passagiers naar eindbestemmingen in de hoogste tariefklasse vliegen. Op alle regionale luchthavens zijn er eindbestemmingen in Tariefklassen 1 en 2.
- Voor Nederland in totaal is de $CO_2$-uitstoot 10,9-11,6 Mton in 2030. Vervolgens daalt de $CO_2$-uitstoot tot 7,9-9,0 Mton in 2040.

## 2.1 Passagiers

Figuur 1 toont de ontwikkeling van het aantal passagiers dat vliegt van of naar Nederlandse luchthavens. Passagiers die overstappen op een Nederlandse luchthaven tellen tweemaal mee in deze figuur (zowel als een vertrekkende als een aankomende passagier). Het aantal passagiers neemt toe van 71,3 miljoen in 2023 en naar 89,9–94,1 miljoen in 2030 en 100,7–110,9 miljoen in 2040.

Figuur 1 – Aantal passagiers op Nederlandse luchthavens in het referentiescenario




### 2.1.1 Passagiers per luchthaven

Tabel 1 geeft een uitsplitsing van het aantal passagiers per luchthaven. Op alle luchthavens is een groei van het aantal passagiers tot 2030 zichtbaar, waarbij vooral in Maastricht en Groningen een sterke toename wordt verwacht van het aantal reizigers. In 2040 is het aantal passagiers wederom gestegen op vier van de vijf luchthavens, met een lichte daling op Maastricht Aachen Airport als uitzondering. Ten opzichte van 2023 is op Maastricht Aachen Airport nog steeds een grote groei geraamd.

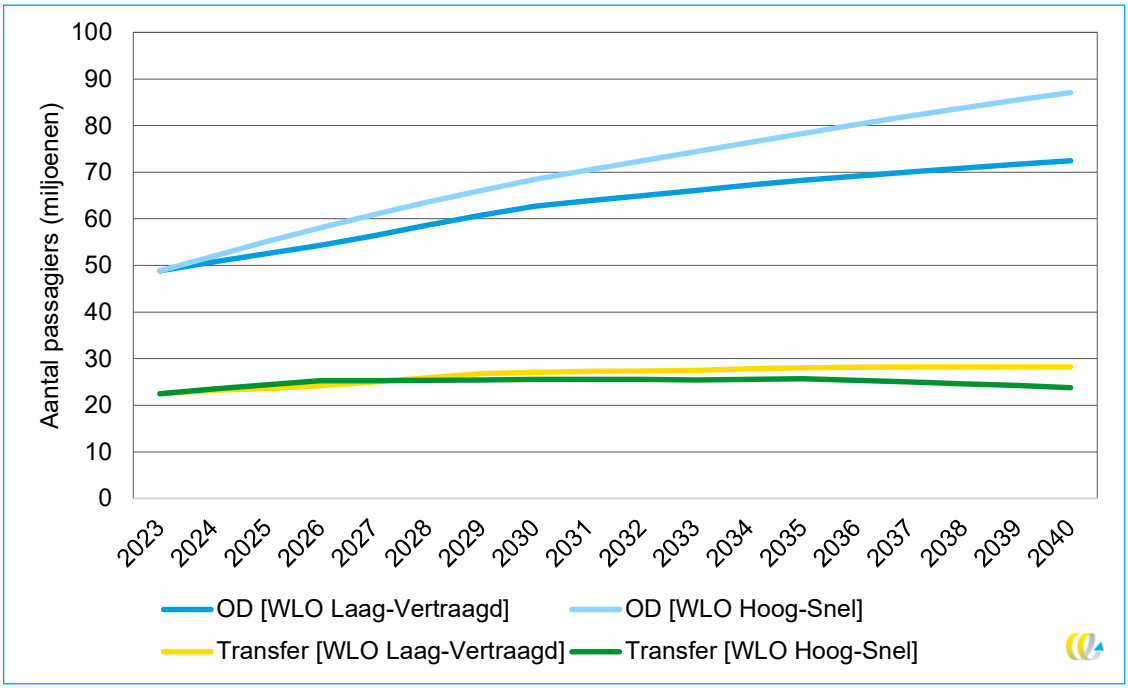
Tabel 1 – Aantal passagiers per luchthaven in het referentiescenario (miljoenen)

| WLO scenario | Luchthaven | 2023 | 2030 | 2040 |
|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | Amsterdam | 61,9 | 82,0 | 97,2 |
| | Eindhoven | 6,9 | 8,4 | 9,5 |
| | Rotterdam | 2,2 | 2,6 | 3,0 |
| | Maastricht | 0,2 | 0,8 | 0,7 |
| | Groningen | 0,1 | 0,3 | 0,5 |
| Laag-Vertraagd | Amsterdam | 61,9 | 78,5 | 88,4 |
| | Eindhoven | 6,9 | 8,2 | 9,1 |
| | Rotterdam | 2,2 | 2,5 | 2,8 |
| | Maastricht | 0,2 | 0,5 | 0,3 |
| | Groningen | 0,1 | 0,2 | 0,2 |

### 2.1.2 OD- en transferpassagiers

Figuur 2 geeft het aantal OD-passagiers dat van of naar Nederlandse luchthavens vliegt en het aantal transferpassagiers dat via Schiphol vliegt. Uit deze figuur wordt duidelijk dat met name een sterke stijging van het OD-vliegverkeer wordt verwacht. Het aantal overstappers op Schiphol neemt nog licht toe tot 2030, maar neemt vervolgens in het scenario Hoog-Snel licht af tot 2040. Deze afname komt doordat er door de groeiende vraag naar luchtvaart van en naar Nederland relatief minder ruimte is voor transferpassagiers binnen de luchthavencapaciteit.

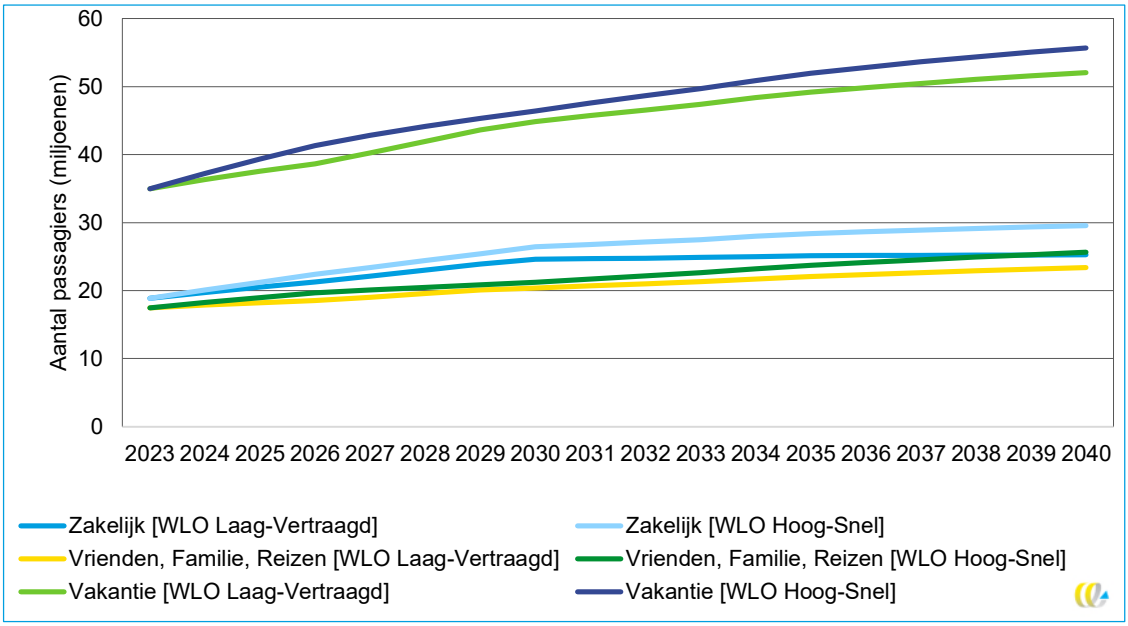
Figuur 2 – Aantal OD- en transferpassagiers in het referentiescenario (totaal van Nederlandse luchthavens)




### 2.1.3 Passagiers per reismotief

Figuur 3 geeft een uitsplitsing van het aantal reizigers naar reismotief, met een uitsplitsing naar zakelijke passagiers, vakantievluchten en bezoek aan familie of vrienden. Tabel 2 geeft dezelfde gegevens weer voor het basisjaar 2023 en de zichtjaren 2030 en 2040.

Figuur 3 – Aantal reizigers naar motief in het referentiescenario (totaal van alle Nederlandse luchthavens)



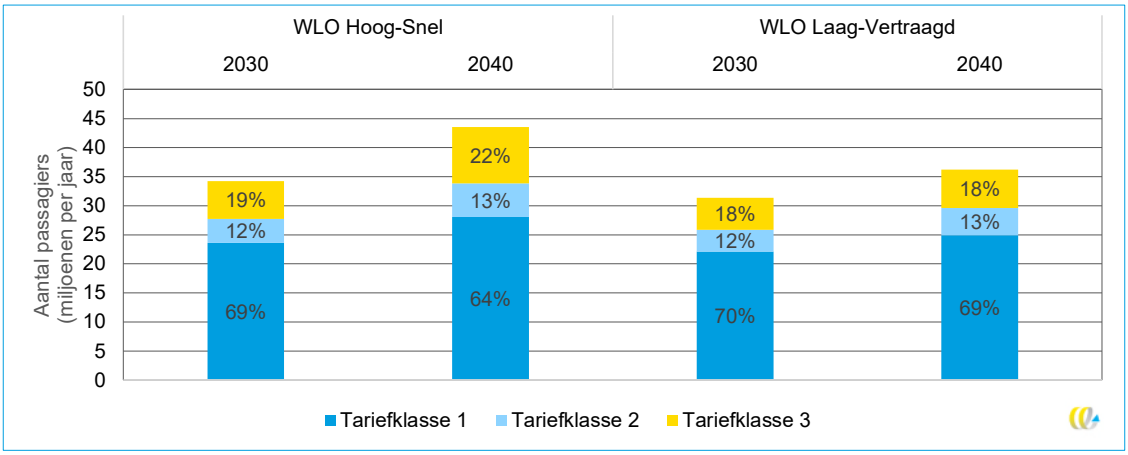

Tabel 2 – Aantal passagiers per reismotief (miljoenen per jaar)

| Reismotief | WLO Hoog-Snel | | | WLO Laag-Vertraagd | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2023 | 2030 | 2040 | 2023 | 2030 | 2040 |
| Zakelijk | 19 | 26 | 30 | 19 | 25 | 25 |
| Vrienden, Familie, Reizen | 17 | 21 | 26 | 17 | 20 | 23 |
| Vakantie | 35 | 46 | 56 | 35 | 45 | 52 |

### 2.1.4 OD-passagiers per luchthaven per tariefklasse vliegbelasting

Figuur 4 geeft een uitsplitsing van de vertrekkende OD-passagiers per tariefklasse van de vliegbelasting. Aankomende passagiers en passagiers die overstappen op Schiphol zijn niet opgenomen in deze gegevens, omdat deze reizen niet belast zijn met de Nederlandse vliegbelasting. In 2030 betaalt 69–70% van de vertrekkende OD-passagiers het lage tarief (Tariefklasse 1), 12% betaalt het tarief van € 47,24 en 18-19% betaalt het hoogste tarief van € 70,86.

Figuur 4 – Aantal passagiers per tariefklasse in het referentiescenario (totaal van Nederlandse luchthavens)




Tabel 3 is een uitsplitsing van het aantal passagiers per tariefklasse per luchthaven. Deze uitsplitsing is zowel in absolute termen als in relatieve termen weergegeven. Uit dit overzicht komt naar voren dat Schiphol de enige luchthaven is waarvandaan reizigers naar de verre bestemmingen in Tariefklasse 3 reizen. Op de overige luchthavens wordt uitsluitend naar Tariefklassen 1 en 2 gereisd. Een opvallend groot gedeelte van de reizigers vanaf Groningen Airport Eelde valt in Tariefklasse 2; dit zijn allen reizigers met bestemming Turkije.

Tabel 3 – Aantal vertrekkende OD-passagiers per luchthaven per tariefklasse in het referentiescenario (×1.000)

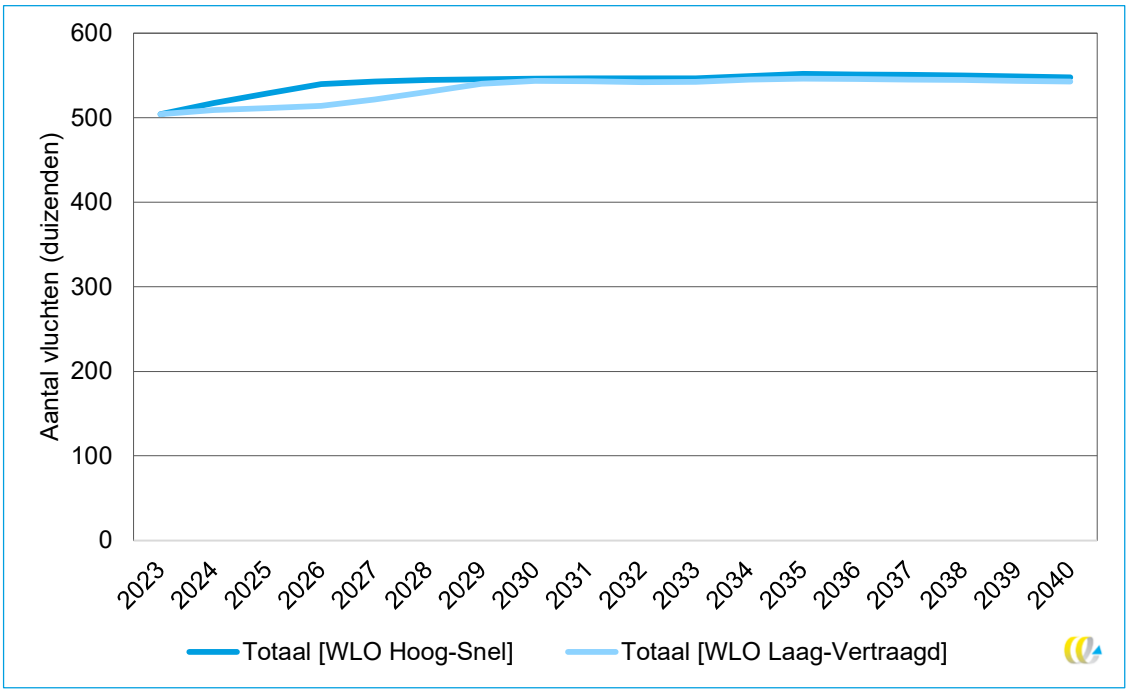
| WLO-scenario | Jaar | Luchthaven | Tariefklasse 1 | Tariefklasse 2 | Tariefklasse 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | 2030 | Amsterdam | 18.248 (65%) | 3.491 (12%) | 6.465 (23%) |
| | | Eindhoven | 3.881 (93%) | 308 (7%) | 0 (0%) |
| | | Rotterdam | 995 (77%) | 303 (23%) | 0 |
| | | Maastricht | 359 (93%) | 25 (7%) | 0 |
| | | Groningen | 98 (63%) | 58 (37%) | 0 |
| | 2040 | Amsterdam | 22.048 (60%) | 4.924 (13%) | 9.728 (27%) |
| | | Eindhoven | 4.391 (92%) | 378 (8%) | 0 (0%) |
| | | Rotterdam | 1.129 (76%) | 347 (24%) | 0 |
| | | Maastricht | 333 (95%) | 16 (5%) | 0 |
| | | Groningen | 157 (61%) | 99 (39%) | 0 |
| Laag-Vertraagd | 2030 | Amsterdam | 17.036 (66%) | 3.117 (12%) | 5.506 (21%) |
| | | Eindhoven | 3.775 (93%) | 300 (7%) | 0 (0%) |
| | | Rotterdam | 963 (76%) | 300 (24%) | 0 |
| | | Maastricht | 244 (96%) | 10 (4%) | 0 |

| WLO-scenario | Jaar | Luchthaven | Tariefklasse 1 | Tariefklasse 2 | Tariefklasse 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Groningen | 74 (61%) | 47 (39%) | 0 |
| | 2040 | Amsterdam | 19.542 (65%) | 3.875 (13%) | 6.628 (22%) |
| | | Eindhoven | 4.170 (92%) | 362 (8%) | 0 (0%) |
| | | Rotterdam | 1.050 (75%) | 354 (25%) | 0 |
| | | Maastricht | 133 (97%) | 4 (3%) | 0 |
| | | Groningen | 67 (58%) | 48 (42%) | 0 |

## 2.2 Vluchten

Figuur 5 toont de ontwikkeling van het totaal aantal vluchten van of naar Nederlandse luchthavens. Het aantal vluchten neemt tot 2030 licht toe en blijft vervolgens min of meer gelijk tot 2040, aangezien op de meeste luchthavens de capaciteitslimieten zijn bereikt. Ondanks dat het aantal vluchten redelijk constant blijft, hebben wij in Figuur 1 gezien dat een significante groei van het aantal passagiers wordt verwacht. Dit is mogelijk omdat de gemiddelde vliegtuiggrootte significant toeneemt.

Figuur 5 – Aantal vluchten op Nederlandse luchthavens in het referentiescenario



### 2.2.1 Vluchten per luchthaven

Tabel 4 geeft een uitsplitsing van het aantal vluchten per luchthaven. In de meest rechter-kolom zijn de in AEOLUS verondersteld capaciteitslimieten weergegeven. Voor Groningen Airport Eelde is nog uitgegaan van de luchthavencapaciteitslimieten die volgen uit het omzettingsbesluit uit 2012 (Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden, 2012). Het nieuwe luchthavenbesluit uit 2025, met een lagere gebruiksruimte van 2.444 vluchten per jaar voor het handelsverkeer, is nog niet meegenomen in het AEOLUS-model (Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 2025a). Voor Groningen Airport Eelde betekent dit dat in het scenario Hoog-Snel het gemodelleerde aantal vluchten hoger is dan de werkelijke capaciteitslimiet.

Tabel 4 – Aantal vluchten per luchthaven in het referentiescenario (duizenden)

| WLO-scenario | Luchthaven | 2023 | 2030 | 2040 | *Verondersteld capaciteitslimiet* |
|---|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | Amsterdam | 442,0 | 478,0 | 478,0 | *478* |
| | Eindhoven | 40,5 | 41,5 | 41,5 | *41,5* |
| | Rotterdam | 18,4 | 18,0 | 18,0 | *18,0* |
| | Maastricht | 2,6 | 6,1 | 6,2 | *19,0* |
| | Groningen | 0,6 | 2,5 | 4,2 | *6,9** |
| Laag-Vertraagd | Amsterdam | 442,0 | 478,0 | 478,0 | *478* |
| | Eindhoven | 40,5 | 41,5 | 41,5 | *41,5* |
| | Rotterdam | 18,4 | 18,0 | 18,0 | *18,0* |
| | Maastricht | 2,6 | 4,2 | 3,2 | *19,0* |
| | Groningen | 0,6 | 2,0 | 2,0 | *6,9** |

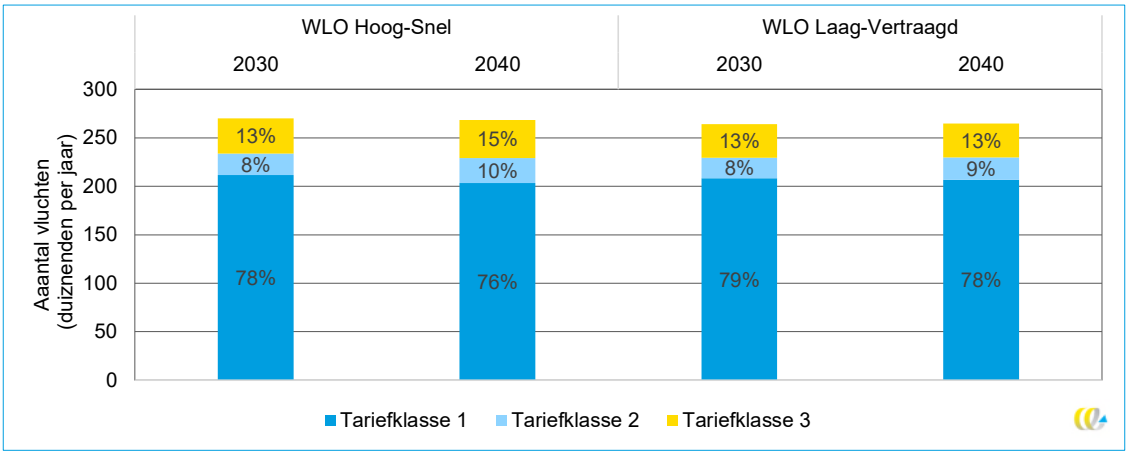
* *De modellering in AEOLUS gaat nog uit van de capaciteitslimieten uit de omzettingsregeling. De ruimte voor het handelsverkeer in het nieuwe luchthavenbesluit van 2.444 vluchten per jaar is niet meegenomen in de modellering.*

### 2.2.2 Vluchten per afstandscategorievliegbelasting

Figuur 6 geeft een overzicht van het aantal vluchten per afstandscategorie van de vliegbelasting (zie Bijlage A voor een overzicht van de categorisering van de tarief-klassen). Aangezien de vliegbelasting op de eindbestemming van de reiziger wordt berekend, is deze informatie niet direct gerelateerd aan de beprijzing van passagiers: in een vlucht naar een land dat valt onder Tariefklasse 1 kunnen namelijk bijvoorbeeld ook passagiers zitten die verder vliegen naar Tariefklassen 2 en 3.

Tabel 5 geeft een uitsplitsing van het aantal vluchten per afstandscategorie van de vliegbelasting per luchthaven.

Figuur 6 – Aantal vluchten per afstandscategorie van de vliegbelasting in het referentiescenario




Tabel 5 – Aantal vluchten per luchthaven per afstandscategorie van de vliegbelasting in het referentie-scenario (×1.000)

| WLO-scenario | Jaar | Luchthaven | Tariefklasse 1 | Tariefklasse 2 | Tariefklasse 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | 2030 | Amsterdam | 182,6 | 18,2 | 36,0 |
| | | Eindhoven | 19,3 | 1,5 | - |
| | | Rotterdam | 6,9 | 2,1 | - |
| | | Maastricht | 2,1 | 0,1 | - |
| | | Groningen | 0,8 | 0,5 | - |
| | 2040 | Amsterdam | 173,9 | 21,4 | 39,3 |
| | | Eindhoven | 19,2 | 1,6 | - |
| | | Rotterdam | 6,9 | 2,1 | - |
| | | Maastricht | 2,2 | 0,1 | - |
| | | Groningen | 1,3 | 0,8 | - |
| Laag-Vertraagd | 2030 | Amsterdam | 180,1 | 17,1 | 34,7 |
| | | Eindhoven | 19,3 | 1,5 | - |
| | | Rotterdam | 6,9 | 2,1 | - |
| | | Maastricht | 1,4 | 0,1 | - |
| | | Groningen | 0,6 | 0,4 | - |
| | 2040 | Amsterdam | 179,3 | 18,8 | 35,1 |
| | | Eindhoven | 19,2 | 1,6 | - |
| | | Rotterdam | 6,8 | 2,2 | - |
| | | Maastricht | 0,9 | 0,0 | - |
| | | Groningen | 0,6 | 0,4 | - |

## 2.3 Klimaatimpact

Tabel 6 geeft een overzicht van de verwachte $CO_2$-uitstoot van vluchten die vertrekken uit Nederland, gebaseerd op de gemodelleerde vluchten. Voor Nederland in totaal neemt de uitstoot toe van 10,0 Mton in 2023 tot 10,9-11,6 Mton in 2030. Vervolgens daalt de $CO_2$-uitstoot tot 7,9-9,0 Mton in 2040. Deze daling komt door effecten van vlootvernieuwing (nieuwe vliegtuigen zijn zuiniger dan de vliegtuigen die ze vervangen) en de effecten van met name het Europese klimaatbeleid ReFuelEU Aviation en EU ETS.

Tabel 6 – De jaarlijkse $CO_2$-emissies door vliegverkeer vanaf Amsterdam en Nederland totaal (Mton)

| WLO-scenario | Luchthaven | 2023 | 2030 | 2040 |
|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | **Totaal** | **10,0** | **11,6** | **9,0** |
| | Amsterdam | 9,5 | 11,0 | 8,6 |
| | Eindhoven | 0,32 | 0,34 | 0,25 |
| | Rotterdam | 0,16 | 0,16 | 0,12 |
| | Maastricht | 0,02 | 0,04 | 0,03 |
| | Groningen | 0,01 | 0,03 | 0,04 |
| Laag-Vertraagd | **Totaal** | **10,0** | **10,9** | **7,9** |
| | Amsterdam | 9,5 | 10,4 | 7,5 |
| | Eindhoven | 0,32 | 0,33 | 0,24 |
| | Rotterdam | 0,16 | 0,16 | 0,11 |
| | Maastricht | 0,02 | 0,03 | 0,01 |
| | Groningen | 0,01 | 0,03 | 0,02 |

# 3 Effecten

In dit hoofdstuk analyseren wij de verwachte effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting ten opzichte van de referentiesituatie, zoals beschreven in Hoofdstuk 2.

Tekstkader 3 – Hoofdresultaten van dit hoofdstuk

**Op basis van de modeluitkomsten verwachten we de volgende effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting:**

- De afstandsafhankelijke vliegbelasting heeft een beperkte impact op het aantal passagiers (circa 0,1-0,4%). Op Maastricht-Aachen Airport en Groningen Airport Eelde zijn de effecten relatief groter (tot 2% reductie van het aantal passagiers ten opzichte van de referentiesituatie). Op Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport neemt het aantal passagiers juist zeer licht toe (tot 0,1%).
- Het aantal vluchten blijft bij Schiphol Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Eindhoven Airport vrijwel onveranderd, omdat er op deze luchthavens schaarste is in 2030 en 2040. Op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport, waar de capaciteitslimieten niet zijn bereikt, is wel een daling van het aantal vluchten waarneembaar.
- De gedifferentieerde vliegbelasting zorgt voor een lichte verschuiving in het reisgedrag van passagiers naar eindbestemmingen die in Tariefklasse 1 vallen (minder dan 1% meer vliegreizen erbij in deze tariefklasse, minder dan 3% reductie in vliegreizen in de overige tariefklassen).
- De uitwijkeffecten van OD-passagiers als gevolg van de afstandsafhankelijke vliegbelasting naar buitenlandse luchthavens zijn op alle luchthavens beperkt (minder dan 1% t.o.v. het aantal passagiers). Ook het aandeel mensen dat kiest om niet meer te vliegen is beperkt (minder dan 1% t.o.v. het aantal passagiers). Uitwijk naar landvervoer is verwaarloosbaar klein. Uitwijk tussen Nederlandse luchthavens onderling is niet gemodelleerd.
- Er vliegen beperkt (minder dan 1%) meer transferpassagiers via Nederland en in zeer beperkte mate (minder dan 0,2%) kiezen mensen om via Nederland te vliegen die anders geen vliegreis gemaakt zouden hebben.
- De directe connectiviteit binnen Europa neemt licht toe (circa 0,5%). Dit gaat ten koste van de intercontinentale connectiviteit, die procentueel iets sterker daalt (circa 2%).
- De afstandsafhankelijke vliegbelasting heeft een effect op de winstgevendheid van luchtvaart-maatschappijen. Dit effect is relatief onzeker in te schatten, omdat het sterk afhangt van de strategische keuzes van de luchtvaartmaatschappijen. Wij schatten in dat 44 tot 143 miljoen euro per jaar minder winst wordt behaald ten opzichte van de referentie. Dit komt hoofdzakelijk omdat de hogere vliegbelasting schaarstewinsten afroomt van de luchtvaartmaatschappijen op de grotere luchthavens, die in 2030 en 2040 hun capaciteitslimiet hebben bereikt.
- De afstandsafhankelijke vliegbelasting leidt tot een daling van de $CO_2$-uitstoot van vertrekkende vluchten uit Nederland (0,1-0,2 Mton per jaar). Er is ook een lichte daling van de uitstoot van

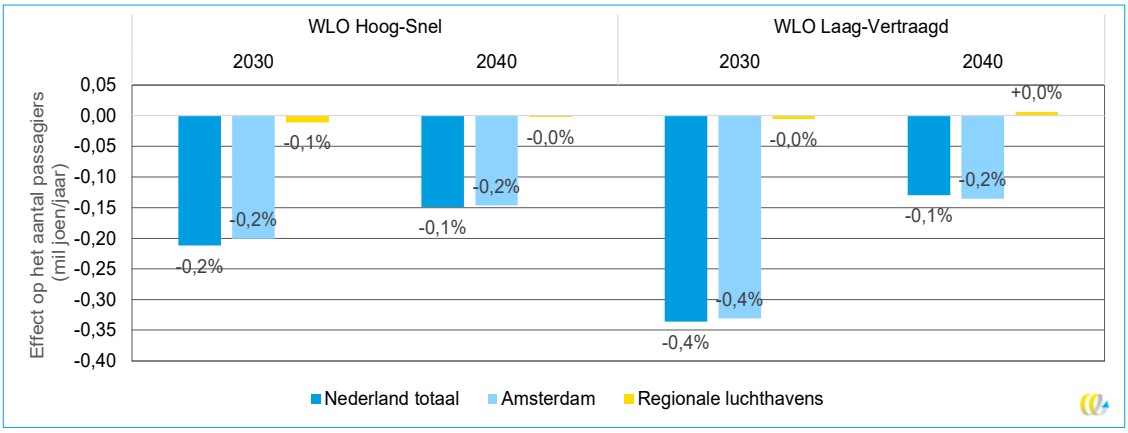
vluchten vanaf buitenlandse luchthavens en vervoer over land, waardoor het netto klimaateffect wereldwijd positief is. Dit komt met name omdat de afstandsafhankelijke vliegbelasting ookk een vraagdempend effect heeft op de terugreis en het tweede deel van de reis na een overstap; dit zijn uit het buitenland vertrekkende vluchten. Wanneer alle vliegreizen van, naar en via Nederland worden bezien, lekt ongeveer 50% van de klimaatwinst die op deze reizen wordt behaald weg naar het buitenland.

# 3.1 Passagiers

## 3.1.1 Totaal aantal passagiers per luchthaven

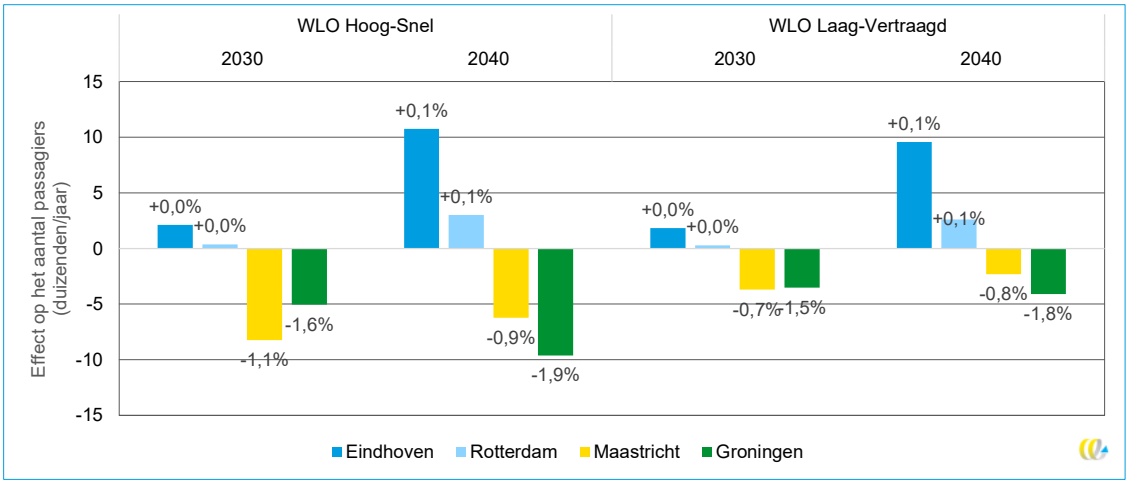
Figuur 7 toont het effect van de afstandsafhankelijke vliegbelasting op het aantal passagiers dat van, naar of via Nederlandse luchthavens vliegt voor het nationaal totaal en met een uitsplitsing naar Schiphol en regionale luchthavens. De afstandsafhankelijke vliegbelasting leidt tot een afname 0,2-0,4% van het aantal passagiers op Schiphol in 2030 en een afname van 0,2% in 2040. Op het totaal van de regionale luchthavens is er geen significant effect op het aantal passagiers.

Figuur 7 – Effect op het aantal passagiers in Nederland, uitgesplitst naar Amsterdam en regionale luchthavens




Figuur 8 geeft een uitsplitsing per regionale luchthaven. Hieruit volgt dat op Eindhoven en Rotterdam een lichte toename van het aantal passagiers wordt verwacht als gevolg van de afstandsafhankelijke vliegbelasting, terwijl op Maastricht en Groningen een afname van het aantal passagiers wordt verwacht. Dit verschil komt omdat er schaarste is op Eindhoven en Rotterdam, terwijl de capaciteitslimieten niet zijn bereikt op Groningen en Maastricht.

Figuur 8 – Effect op het aantal passagiers op regionale luchthavens

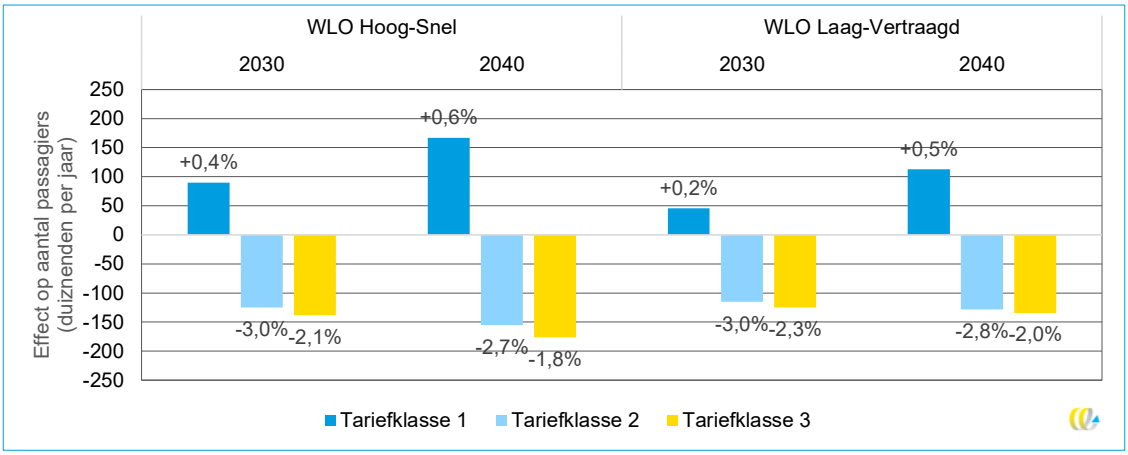



## 3.1.2 Uitsplitsing per tariefklasse

Figuur 9 geeft het effect van de afstandsafhankelijke vliegbelasting weer op het aantal passagiers per tariefklasse. Door de hogere belasting van verre vliegreizen neemt het aantal vliegreizen in Tariefklasse 1 toe, terwijl het aantal vliegreizen in Tariefklassen 2 en 3 afneemt.

Tabel 7 geeft een uitsplitsing van het effect per luchthaven en per tariefklasse. Voor Rotterdam, Maastricht en Groningen zijn er geen wijzigingen in het aantal passagiers in Tariefklasse 3, omdat er geen vluchten in die klasse vanaf deze luchthavens zijn. Voor Eindhoven is de afname in reizigers in Tariefklasse 3 zeer klein (minder dan vijf personen per jaar). Omdat in de referentiesituatie slechts 162 reizigers in deze tariefklasse vallen, is dit desondanks een relatieve daling van 1-2%.

Figuur 9 – Effect op het aantal vertrekkende OD-passagiers per afstandsklasse (Nederland totaal)



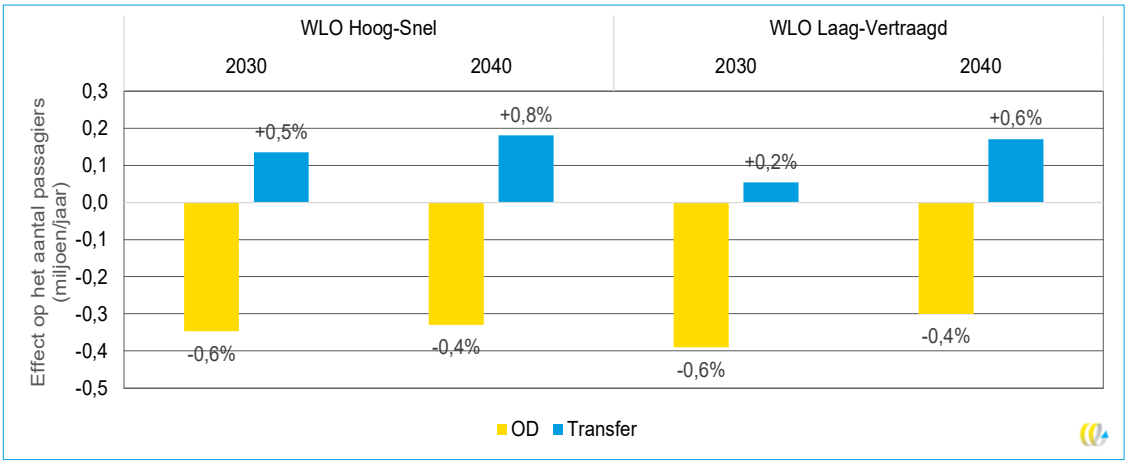
Tabel 7 – Effecten op het aantal vertrekkende OD-passagiers per tariefklasse per luchthaven (×1.000)

| WLO-scenario | Jaar | Luchthaven | Tariefklasse 1 | Tariefklasse 2 | Tariefklasse 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | 2030 | Amsterdam | +61 (+0,1%) | -91 (-2,6%) | -138 (-2,1%) |
| | | Eindhoven | +18 (+0,1%) | -17 (-5,6%) | -0 (-1,3%) |
| | | Rotterdam | +12 (+1,1%) | -12 (-3,8%) | - |
| | | Maastricht | -2 (-0,4%) | -3 (-10,2%) | - |
| | | Groningen | -0 (-0,4%) | -2 (-3,7%) | - |
| | 2040 | Amsterdam | +130 (+1,1%) | -117 (-2,4%) | -176 (-1,8%) |
| | | Eindhoven | +25 (+1,1%) | -19 (-5,2%) | -0 (-1,1%) |
| | | Rotterdam | +15 (+1,1%) | -13 (-3,8%) | - |
| | | Maastricht | -2 (-0,5%) | -1 (-9,0%) | - |
| | | Groningen | -1 (-0,4%) | -4 (-4,2%) | - |
| Laag-Vertraagd | 2030 | Amsterdam | +18 (+0,1%) | -85 (-2,7%) | -125 (-2,3%) |
| | | Eindhoven | +18 (+0,1%) | -17 (-5,6%) | -0 (-1,2%) |
| | | Rotterdam | +11 (+1,1%) | -11 (-3,7%) | - |
| | | Maastricht | -1 (-0,3%) | -1 (-10,1%) | - |
| | | Groningen | -0 (-0,3%) | -2 (-3,3%) | - |
| | 2040 | Amsterdam | +76 (+0,1%) | -94 (-2,4%) | -134 (-2,0%) |
| | | Eindhoven | +24 (+1,1%) | -19 (-5,3%) | -0 (-1,2%) |
| | | Rotterdam | +14 (+1,1%) | -12 (-3,5%) | - |
| | | Maastricht | -1 (-0,6%) | -0 (-9,5%) | - |
| | | Groningen | -0 (-0,5%) | -2 (-3,7%) | - |

### 3.1.3 Uitsplitsing naar OD- en transferpassagiers

Figuur 10 geeft het effect op het aantal OD-passagiers en het aantal transferpassagiers weer. Omdat transferpassagiers niet worden belast, terwijl de kostendruk voor verre OD-reizen wel toeneemt, ontstaat er door de afstandsafhankelijke vliegbelasting een lichte verschuiving naar meer overstappers op Schiphol.

Figuur 10 – Effect op het aantal passagiers, uitgeplitst naar OD- en transferpassagiers




## 3.1.4 Uitsplitsing van OD-passagiers per eindbestemming

Tabel 8 geeft een overzicht van de effecten op het aantal OD-passagiers per eindbestemming. Er zijn geen significante effecten op het aantal Europese OD-passagiers. De hoeveelheid intercontinentale OD-passagiers neemt wel significant af (2,3-3,2%). De effecten zijn het grootst op routes naar Noord-Afrika, Turkije, Canada en de Verenigde Staten.

Tabel 8 – Effecten op OD-passagiers per bestemming (×1.000)

| | WLO Hoog-Snel | | WLO Laag-Vertraagd | |
|---|---|---|---|---|
| | **2030** | **2040** | **2030** | **2040** |
| Europa | +0,2% | +0,4% | -0,0% | +0,3% |
| Intercontinentaal | -2,5% | -3,2% | -2,3% | -2,5% |
| **Totaal** | **-0,6%** | **-0,5%** | **-0,6%** | **-0,5%** |
| Australië/Nw. Zeeland | -1,2% | -1,4% | -1,0% | -0,9% |
| België en Luxemburg | +0,4% | +0,7% | +0,2% | +0,6% |
| Canada | -3,5% | -3,8% | -3,2% | -3,1% |
| Caribische eilanden | +0,1% | +0,2% | +0,0% | +0,1% |
| Centraal-Amerika | -2,8% | -3,6% | -2,6% | -2,7% |
| Centraal-Azië | -1,5% | -1,8% | -1,5% | -1,5% |
| China e.o. | -2,0% | -3,4% | -1,8% | -2,8% |
| Denemarken | +0,6% | +0,8% | +0,2% | +0,6% |
| Duitsland | +0,5% | +0,9% | +0,3% | +0,7% |
| Finland | +0,3% | +0,6% | +0,1% | +0,3% |
| Frankrijk | +0,7% | +0,8% | +0,5% | +1,2% |
| Griekenland en Cyprus | +0,4% | +0,9% | +0,2% | +0,4% |

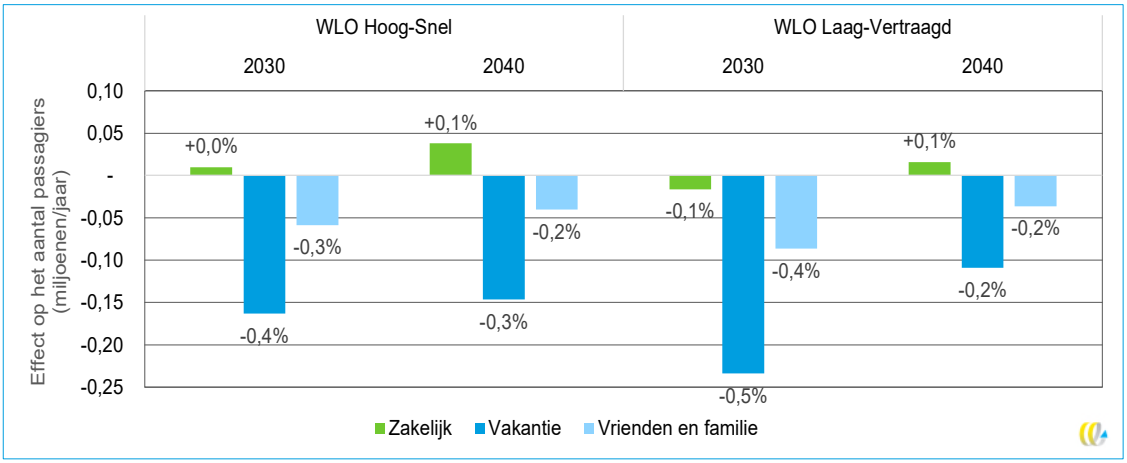
| | WLO Hoog-Snel | | WLO Laag-Vertraagd | |
|---|---|---|---|---|
| | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| Ierland | +0,3% | +0,6% | +0,1% | +0,4% |
| IJsland | +0,2% | +0,6% | +0,1% | +0,3% |
| India e.o. | -3,1% | -6,1% | -2,8% | -4,4% |
| Indonesië e.o. | -2,1% | -2,7% | -1,8% | -2,0% |
| Israël | -1,6% | -1,9% | -1,6% | -1,7% |
| Italië | +0,3% | +0,6% | +0,2% | +0,3% |
| Midden-Europa | +0,5% | +0,7% | +0,2% | +0,6% |
| Midden-Afrika | -1,9% | -2,6% | -1,8% | -2,1% |
| Midden-Oosten | -1,6% | -1,9% | -1,5% | -1,5% |
| Noord-Afrika | -5,2% | -6,9% | -4,9% | -5,9% |
| Noorwegen | +0,3% | +0,6% | +0,1% | +0,3% |
| Oost-Afrika | -4,0% | -6,9% | -3,5% | -4,7% |
| Oost-Europa | +0,3% | +0,5% | +0,1% | +0,3% |
| Portugal | +0,3% | +0,5% | +0,1% | +0,3% |
| Rusland | -0,3% | -0,3% | -0,3% | -0,3% |
| Spanje | +0,3% | +0,6% | +0,1% | +0,3% |
| Turkije | -3,6% | -4,2% | -3,2% | -3,3% |
| Verenigd Koninkrijk | +0,5% | +0,9% | +0,2% | +0,7% |
| Verenigde Staten | -2,8% | -3,1% | -2,5% | -2,4% |
| Verre Oosten | -1,7% | -1,8% | -1,6% | -1,4% |
| Zuid Amerika[3] | -1,4% | -1,6% | --1,6% | -2,0% |
| Zuidelijk Afrika | -2,4% | -2,7% | -2,1% | -2,0% |
| Zuid-Europese eilanden | +0,5% | +1,1% | +0,3% | +0,6% |
| Zuidoost-Azië | -2,3% | -2,7% | -2,0% | -2,0% |
| Zuidoost-Europa | +0,4% | +0,9% | +0,2% | +0,5% |
| Zweden | +0,3% | +0,7% | +0,2% | +0,4% |
| Zwitserland | +0,6% | +0,9% | +0,3% | +0,9% |

[3] Dit is een samenvoeging van de AEOLUS-zones Argentinië e.o., Peru e.o., Brazilië en Suriname.

### 3.1.5 Uitsplitsing per reismotief

Figuur 11 geeft een uitsplitsing van de effecten naar reismotief. Hieruit volgt dat het aandeel zakelijke passagiers zeer licht stijgt, terwijl het aandeel vakantiereizigers en reizigers die vrienden of familie bezoeken licht afneemt.

Figuur 11 – Effecten naar reismotief in 2030




## 3.2 Uitwijkeffecten

In deze sectie bespreken wij de uitwijkeffecten voor zowel OD-passagiers (Paragraaf 3.2.1) als transferpassagiers (Paragraaf 3.2.2).

In de analyse van de uitwijk onderscheiden we de volgende categorieën:

- uitwijk naar buitenlandse luchthavens;
- uitwijk naar transport over land;
- mensen die niet meer reizen.

Deze analyse is gemaakt op basis van de AEOLUS-modelresultaten met de methodiek zoals toegelicht in Tekstkader 1. Verschuivingen tussen Nederlandse luchthavens zijn vanwege methodologische beperkingen niet gemodelleerd.

### 3.2.1 OD-passagiers

De totale uitwijk van OD-passagiers, die is bepaald op basis van de methodiek zoals beschreven in Tekstkader 1, is samengevat in

Tabel 9. De uitwijkeffecten als gevolg van de afstandsafhankelijke vliegbelasting naar buitenlandse luchthavens zijn op alle luchthavens beperkt (minder dan 1% ten opzichte van het aantal passagiers). Ook het aantal mensen dat kiest om niet meer te vliegen is beperkt (minder dan 1% ten opzichte van het aantal passagiers). Uitwijk naar landvervoer is verwaarloosbaar klein (minder dan 0,1%, vaak zelfs een licht negatieve uitwijk gemodelleerd). Het valt op dat er op Maastricht Aachen Airport (afgerond op duizenden

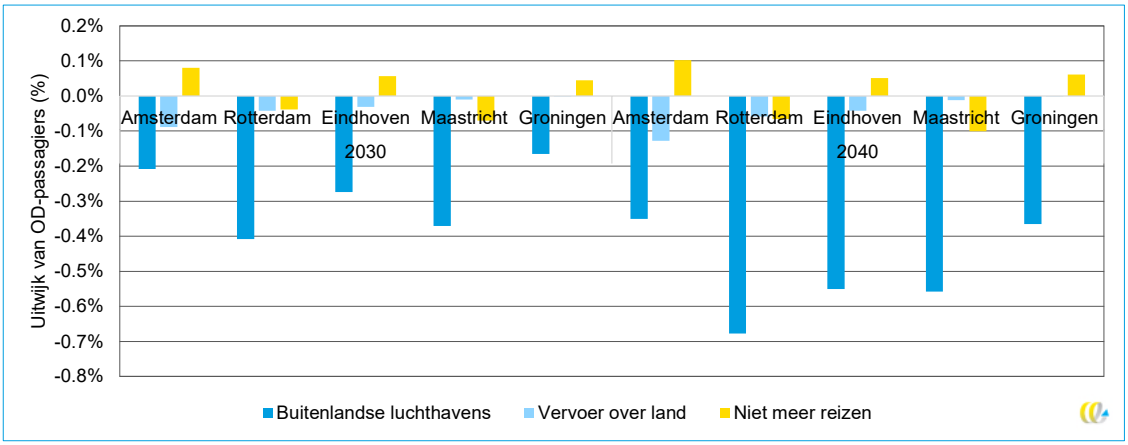
passagiers) geen uitwijk is. Dat komt omdat vanaf deze luchthaven nauwelijks passagiers naar Tariefklasse 2 vliegen (zie Tabel 3).

Op totaalniveau zijn de uitwijkresultaten lastig te duiden, omdat hier twee verschillende verschuivingen door elkaar van belang zijn. Enerzijds worden Tariefklassen 2 en 3 minder aantrekkelijk, omdat hier de vliegbelasting hoger wordt, anderzijds wordt Tariefklasse 1 relatief aantrekkelijker vanwege de lagere schaarste op de luchthavens. Om dit inzichtelijk te maken hebben wij de uitwijk binnen Tariefklasse 1 (Figuur 12 en Figuur 13) en Tariefklassen 2 en 3 (Figuur 14 en Figuur 15) uitgesplitst weergegeven. Hieruit blijkt duidelijk dat er binnen Tariefklasse 1 juist een verschuiving van buitenlandse luchtvaart en landvervoer naar luchtvaart vanaf Nederlandse luchthavens is. Voor Tariefklassen 2 en 3 geldt het omgekeerde; hier is er juist een uitwijk naar buitenlandse luchthavens. In deze categorieën is er geen uitwijk naar vervoer over land, omdat de afstanden hiervoor te ver zijn.

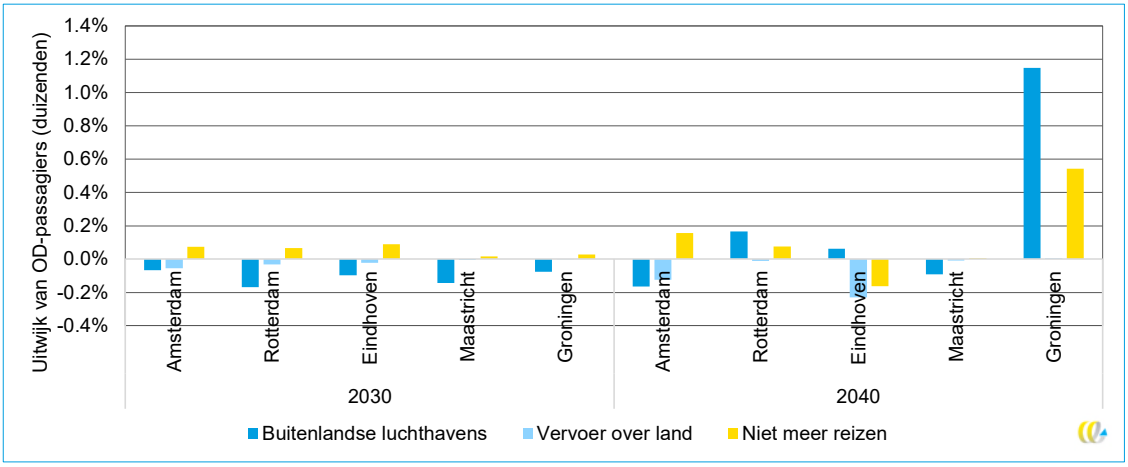
Tabel 9 – Uitwijk van passagiers, totaal en per luchthaven (duizenden)

| Scenario | Jaar | Luchthaven | Type uitwijk | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Buitenlandse luchthavens | Vervoer over land | Niet meer reizen |
| Hoog-Snel | 2030 | Amsterdam | 165 | -32 | 193 |
| | | Eindhoven | -9 | -3 | 11 |
| | | Rotterdam | 11 | -1 | 8 |
| | | Maastricht | 0 | 0 | 1 |
| | | Groningen | 2 | 0 | 1 |
| | 2040 | Amsterdam | 189 | -56 | 204 |
| | | **Eindhoven** | **-36** | **-5** | **15** |
| | | Rotterdam | 8 | -1 | 8 |
| | | Maastricht | -2 | 0 | 1 |
| | | Groningen | 4 | 0 | 1 |
| Laag-Vertraagd | 2030 | Amsterdam | 192 | -19 | 180 |
| | | **Eindhoven** | **11** | **-2** | **2** |
| | | Rotterdam | 14 | 0 | 8 |
| | | Maastricht | 0 | 0 | 0 |
| | | Groningen | 2 | 0 | 1 |
| | 2040 | Amsterdam | 185 | -49 | 149 |
| | | **Eindhoven** | **1** | **-5** | **-3** |
| | | Rotterdam | 14 | -1 | 6 |
| | | Maastricht | 0 | 0 | 0 |
| | | Groningen | 2 | 0 | 1 |

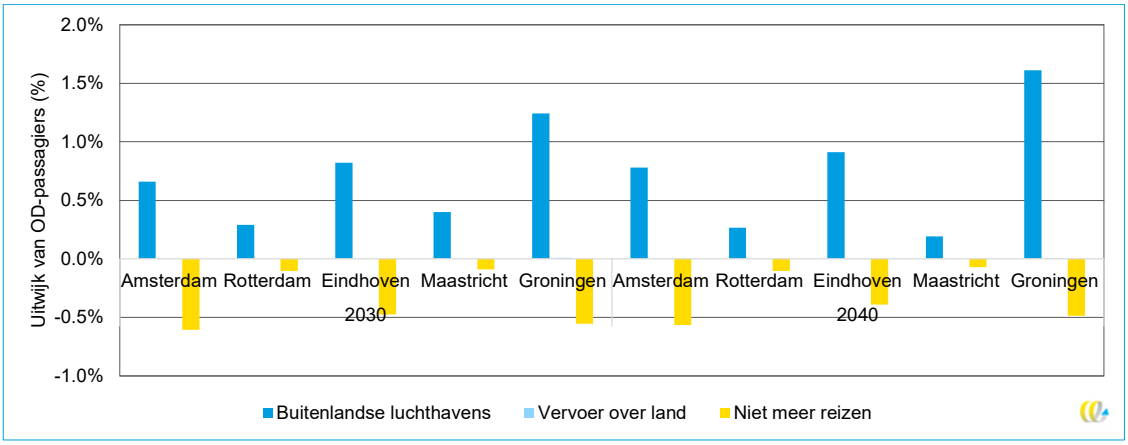
Figuur 12 – Procentuele uitwijk per luchthaven in scenario Hoog-Snel in Tariefklasse 1 (% t.o.v. aantal passagiers in referentie)



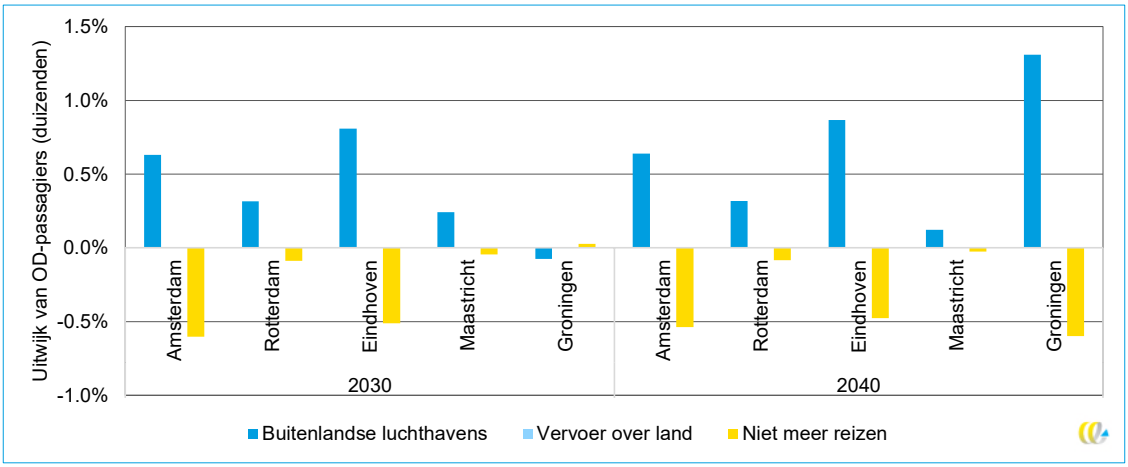

Figuur 13 – Procentuele uitwijk per luchthaven in scenario Laag-Vertraagd in Tariefklasse 1 (% t.o.v. aantal passagiers in referentie)




Figuur 14 – Procentuele uitwijk per luchthaven in scenario Hoog-Snel in Tariefklassen 2 en 3 (% t.o.v. aantal passagiers in referentie)



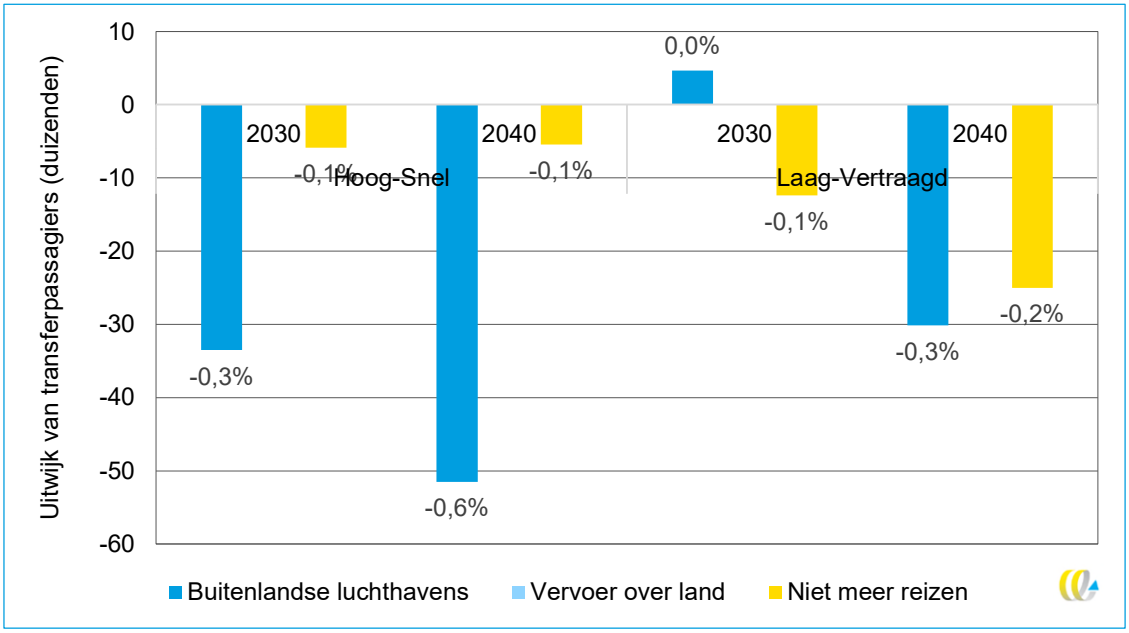
Figuur 15 – Procentuele uitwijk per luchthaven in scenario Laag-Vertraagd in Tariefklassen 2 en 3 (% t.o.v. aantal passagiers in referentie)




## 3.2.2 Transferpassagiers

Figuur 16 toont de uitwijk van transferpassagiers. De negatieve uitwijk naar buitenlandse luchthavens en 'niet meer reizen' geeft aan dat een beperkt aandeel (minder dan 1%) meer transferpassagiers via Nederland laat vliegen. Daarnaast is er in zeer beperkte mate (minder dan 0,2%) sprake van passagiers die in de referentie geen vliegreis gemaakt zouden hebben en door de afstandsafhankelijke vliegbelasting toch via Schiphol vliegen. Dit komt omdat transferpassagiers zijn uitgezonderd van de vliegbelasting en, op luchthavens die de capaciteitslimiet hebben bereikt, een afname van OD-reizigers in Tariefklassen 2 en 3 ruimte biedt voor meer overstappers op Schiphol (zie Figuur 9 en Figuur 10).

Figuur 16 – Uitwijk van transferpassagiers

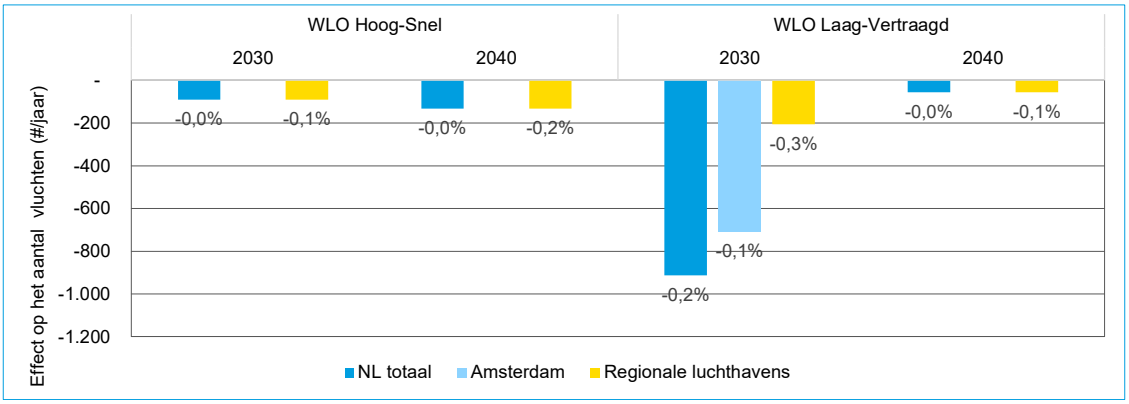


# 3.3 Vluchten

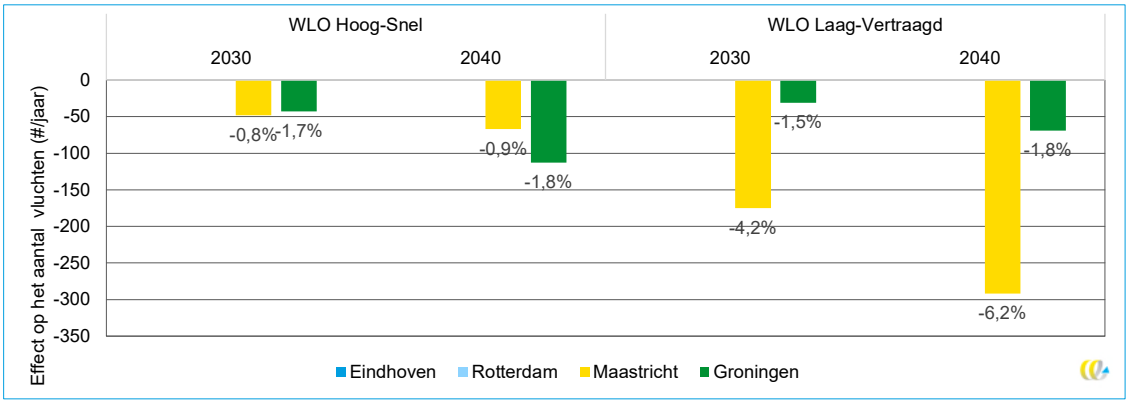
## 3.3.1 Totaal aantal vluchten

Figuur 17 toont het effect van de afstandsafhankelijke vliegbelasting op het aantal vluchten als nationaal totaal en een uitsplitsing naar Schiphol en het totaal van de regionale luchthavens. Figuur 18 geeft een verdere uitsplitsing voor de regionale luchthavens. Op nationaal totaal is er geen significant effect op het aantal vluchten. Dit is omdat Schiphol, Eindhoven en Rotterdam in 2030 en 2040 de capaciteitslimieten hebben bereikt. De verhoogde vliegbelasting voor verre vluchten zorgt dus voor een afname in de schaarste, maar de limiet wordt nog steeds gebruikt. Aangezien Groningen en Maastricht de capaciteit niet hebben bereikt wordt op deze luchthavens wel, met name bij Maastricht-Aachen Airport, een afname in het aantal vluchten verwacht.

Figuur 17 – Effect op het aantal vluchten in Nederland, uitgesplitst naar Amsterdam en regionale luchthavens



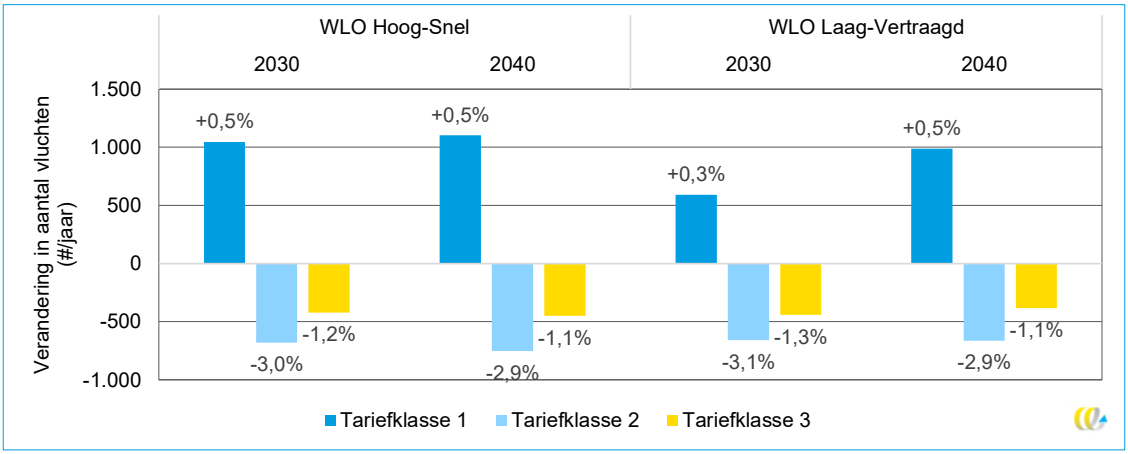

Figuur 18 – Effect op het aantal vluchten op regionale luchthavens



## 3.3.2 Vluchten per afstandsklasse van de vliegbelasting

Figuur 19 geeft het effect van de afstandsafhankelijke vliegbelasting weer op het aantal vluchten per tariefklasse. Door de hogere belasting van verre vliegreizen neemt het aantal vluchten in Tariefklasse 1 toe, terwijl het aantal vluchten in Tariefklassen 2 en 3 afneemt.

Figuur 19 – Effecten op het aantal vluchten per afstandsklasse (Nederlands totaal)




Tabel 10 geeft een uitsplitsing van het effect op het aantal vluchten per afstandsklasse van de vliegbelasting per luchthaven.

Tabel 10 – Effecten op het aantal vluchten per afstandsklasse van de vliegbelasting per luchthaven (×1.000)

| WLO scenario | Jaar | Luchthaven | Tariefklasse 1 | Tariefklasse 2 | Tariefklasse 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| Hoog-Snel | 2030 | Amsterdam | +885 (+0,1%) | -478 (-2,6%) | -420 (-1,2%) |
| | | Eindhoven | +84 (+0,1%) | -84 (-5,7%) | - |
| | | Rotterdam | +79 (+1,1%) | -79 (-3,8%) | - |
| | | Maastricht | -10 (-0,5%) | -14 (-10,2%) | - |
| | | Groningen | -3 (-0,4%) | -18 (-3,8%) | - |
| | 2040 | Amsterdam | +956 (+1,1%) | -536 (-2,5%) | -457 (-1,2%) |
| | | Eindhoven | +85 (+0,1%) | -85 (-5,4%) | - |
| | | Rotterdam | +82 (+1,1%) | -82 (-4,0%) | - |
| | | Maastricht | -14 (-0,6%) | -9 (-9,1%) | - |
| | | Groningen | -7 (-0,6%) | -36 (-4,4%) | - |
| Laag-Vertraagd | 2030 | Amsterdam | +438 (+0,1%) | -469 (-2,7%) | -434 (-1,3%) |
| | | Eindhoven | +84 (+0,1%) | -84 (-5,7%) | - |
| | | Rotterdam | +78 (+1,1%) | -78 (-3,7%) | - |
| | | Maastricht | -5 (-0,4%) | -6 (-10,2%) | - |
| | | Groningen | -2 (-0,3%) | -14 (-3,4%) | - |

| WLO scenario | Jaar | Luchthaven | Tariefklasse 1 | Tariefklasse 2 | Tariefklasse 3 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2040 | Amsterdam | +826 (+0,1%) | -468 (-2,5%) | -393 (-1,1%) |
| | | Eindhoven | +89 (+0,1%) | -89 (-5,5%) | - |
| | | Rotterdam | +81 (+1,1%) | -81 (-3,6%) | - |
| | | Maastricht | -7 (-0,7%) | -2 (-9,6%) | - |
| | | Groningen | -4 (-0,6%) | -16 (-3,8%) | - |

### 3.3.3 Directe connectiviteit

De directe connectiviteit van een luchthaven is het aantal bestemmingen dat wordt aangeboden gecombineerd met de frequentie waarop deze bestemmingen worden bediend. Tabel 11 geeft een overzicht van de verwachte effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting op de directe connectiviteit. Door de afstandsafhankelijke vliegbelasting neemt de directe connectiviteit binnen Europa licht toe (circa 0,5%). Dit gaat ten koste van de intercontinentale connectiviteit, die procentueel iets sterker daalt (circa 2%). Het totaal aantal vluchten blijft grotendeels gelijk: de grotere procentuele daling van de intercontinentale directe connectiviteit komt omdat er minder intercontinentale vluchten zijn, waardoor de verschuiving procentueel groter is.

Tabel 11 – Effecten op het aantal vluchten per bestemming

| Bestemmingszone | WLO Hoog-Snel | | WLO Laag-Vertraagd | |
|---|---|---|---|---|
| | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| Europa | +1.031 (+0,5%) | +1.098 (+0,5%) | +592 (+0,3%) | +983 (+0,5%) |
| Intercontinentaal | -1.090 (-1,9%) | -1.201 (-2,1%) | -1.083 (-1,9%) | -1.046 (-1,8%) |
| **Totaal** | -59 (-0,0%) | -103 (-0,0%) | -491 (-0,2%) | -63 (-0,0%) |
| Achterland (BRU, DUS) | +180 (+1,1%) | +135 (+0,8%) | +128 (+0,8%) | +131 (+0,8%) |
| Argentinië e.o. | -0 (-0,0%) | -1 (-0,1%) | -1 (-0,1%) | +1 (+0,1%) |
| België en Luxemburg | +2 (+0,4%) | +3 (+0,6%) | +0 (+0,1%) | +2 (+0,4%) |
| Brazilië | -9 (-0,8%) | -8 (-0,7%) | -10 (-0,9%) | -7 (-0,7%) |
| Canada | -54 (-1,6%) | -50 (-1,5%) | -55 (-1,6%) | -46 (-1,3%) |
| Caribische eilanden | +5 (+0,2%) | +4 (+0,2%) | +1 (+0,1%) | +3 (+0,1%) |
| Centraal-Amerika | -15 (-0,8%) | -15 (-0,8%) | -20 (-1,1%) | -15 (-0,8%) |
| Centraal-Azië | -12 (-2,7%) | -11 (-2,7%) | -12 (-2,8%) | -11 (-2,6%) |
| China e.o. | -27 (-1,1%) | -38 (-1,5%) | -29 (-1,2%) | -34 (-1,4%) |
| Denemarken | +35 (+0,5%) | +33 (+0,5%) | +13 (+0,2%) | +35 (+0,5%) |
| Duitsland | +150 (+0,7%) | +123 (+0,6%) | +119 (+0,6%) | +137 (+0,7%) |
| Finland | +7 (+0,4%) | +8 (+0,4%) | +3 (+0,2%) | +6 (+0,3%) |
| Frankrijk | +108 (+0,8%) | +91 (+0,6%) | +85 (+0,6%) | +130 (+0,9%) |

| Bestemmingszone | WLO Hoog-Snel | | WLO Laag-Vertraagd | |
|---|---|---|---|---|
| | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| Griekenland en Cyprus | +30 (+0,4%) | +52 (+0,6%) | +17 (+0,2%) | +24 (+0,3%) |
| Ierland | +14 (+0,3%) | +15 (+0,3%) | +3 (+0,1%) | +14 (+0,3%) |
| IJsland | -2 (-0,2%) | -1 (-0,1%) | -4 (-0,4%) | -1 (-0,2%) |
| India e.o. | -49 (-2,2%) | -76 (-3,4%) | -49 (-2,2%) | -69 (-3,1%) |
| Indonesië e.o. | -21 (-1,3%) | -28 (-1,7%) | -19 (-1,1%) | -18 (-1,1%) |
| Israël | -30 (-1,7%) | -28 (-1,6%) | -33 (-1,9%) | -30 (-1,7%) |
| Italië | +42 (+0,3%) | +61 (+0,4%) | +16 (+0,1%) | +38 (+0,3%) |
| Midden-Europa | +49 (+0,5%) | +49 (+0,5%) | +23 (+0,2%) | +51 (+0,5%) |
| Midden-Afrika | -21 (-1,1%) | -22 (-1,2%) | -22 (-1,2%) | -21 (-1,1%) |
| Midden-Oosten | -45 (-1,3%) | -45 (-1,3%) | -49 (-1,4%) | -42 (-1,2%) |
| Noord-Afrika | -267 (-5,1%) | -312 (-6,0%) | -263 (-5,1%) | -289 (-5,5%) |
| Noorwegen | +27 (+0,4%) | +28 (+0,5%) | +11 (+0,2%) | +28 (+0,4%) |
| Oost-Afrika | -17 (-0,9%) | -26 (-1,5%) | -18 (-1,0%) | -20 (-1,1%) |
| Oost-Europa | +22 (+0,3%) | +23 (+0,3%) | +9 (+0,1%) | +20 (+0,3%) |
| Peru e.o. | -2 (-0,1%) | -2 (-0,1%) | -5 (-0,2%) | -1 (-0,1%) |
| Portugal | +23 (+0,3%) | +28 (+0,4%) | +11 (+0,2%) | +21 (+0,3%) |
| Spanje | +68 (+0,3%) | +101 (+0,4%) | +25 (+0,1%) | +51 (+0,2%) |
| Suriname | -7 (-0,9%) | -6 (-0,9%) | -7 (-0,9%) | -5 (-0,7%) |
| Turkije | -300 (-3,5%) | -330 (-3,9%) | -272 (-3,2%) | -264 (-3,1%) |
| Verenigd Koninkrijk | +155 (+0,4%) | +183 (+0,5%) | +69 (+0,2%) | +171 (+0,5%) |
| Verenigde Staten | -159 (-1,2%) | -150 (-1,1%) | -166 (-1,2%) | -130 (-1,0%) |
| Verre Oosten | -11 (-1,0%) | -9 (-0,9%) | -11 (-1,0%) | -7 (-0,7%) |
| Zuidelijk Afrika | -20 (-1,6%) | -16 (-1,3%) | -19 (-1,5%) | -15 (-1,2%) |
| Zuid-Europese eilanden | +48 (+0,5%) | +78 (+0,8%) | +27 (+0,3%) | +44 (+0,5%) |
| Zuidoost-Azië | -30 (-3,2%) | -31 (-3,3%) | -26 (-2,8%) | -25 (-2,7%) |
| Zuidoost-Europa | +28 (+0,5%) | +41 (+0,7%) | +11 (+0,2%) | +24 (+0,4%) |
| Zweden | +18 (+0,4%) | +21 (+0,5%) | +9 (+0,2%) | +20 (+0,4%) |
| Zwitserland | +29 (+0,5%) | +25 (+0,4%) | +15 (+0,3%) | +37 (+0,7%) |

## 3.4 Winstgevendheid luchtvaartmaatschappijen

In deze paragraaf worden de verwachte effecten op de winstgevendheid van luchtvaart-maatschappijen gepresenteerd. Het inschatten van de verwachte effecten op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen is relatief onzeker. De effecten hangen

namelijk sterk samen met de strategische afwegingen die door de luchtvaartmaatschappijen worden gemaakt. Wij geven hier de effecten op de winstgevendheid weer, uitgaande van de aannames die volgen uit de modeldoorrekeningen. De effecten zijn bepaald voor het totaal van alle luchtvaartmaatschappijen die vliegen vanaf of via Nederlandse luchthavens; de analyse bevat dus geen inschatting van effecten op individuele luchtvaartmaatschappijen. Drie effecten zijn relevant:

1. **Volume-effect**: Per passagier en per hoeveelheid vracht wordt gemiddeld een winst gemaakt van ongeveer 3% van de ticketprijs. De winstgevendheid verschilt in de praktijk per route. Bij een daling van het aantal passagiers of de hoeveelheid vracht leidt dit, als de luchtvaartmaatschappijen nog steeds de keuze maken om de route te bedienen, tot minder absolute winst.
2. **Effect op vaste kosten:** Een deel van de kosten van luchtvaartmaatschappijen is vast, dat wil zeggen onafhankelijk van het aantal passagiers of de hoeveelheid vracht. Deze vaste kosten geven bij een daling van het aantal passagiers of de hoeveelheid vracht een aanvullend negatief effect op de winst.
3. **Schaarstewinsten:** Wanneer de vraag naar vluchten groter is dan de capaciteit, is er schaarste. Dit leidt ertoe dat luchtvaartmaatschappijen hun ticketprijzen verhogen net zolang totdat vraag en aanbod gelijk zijn (H. Fukui, 2019; SEO, 2015). De winsten die ze verkrijgen uit deze prijsverhogingen heten schaarstewinsten. Deze schaarstewinsten zijn extra winsten die luchtvaartmaatschappijen maken bovenop de standaard 3% gemiddelde winst. Bij een daling van de vraag naar luchtvaart, door de afstandsafhankelijke vliegbelasting, zullen de schaarstewinsten ook dalen.

De gebruikte methode voor het bepalen van de effecten op de winstgevendheid hebben wij uitgebreid toegelicht in Paragraaf B.2.1 van (CE Delft & Significance, 2025).

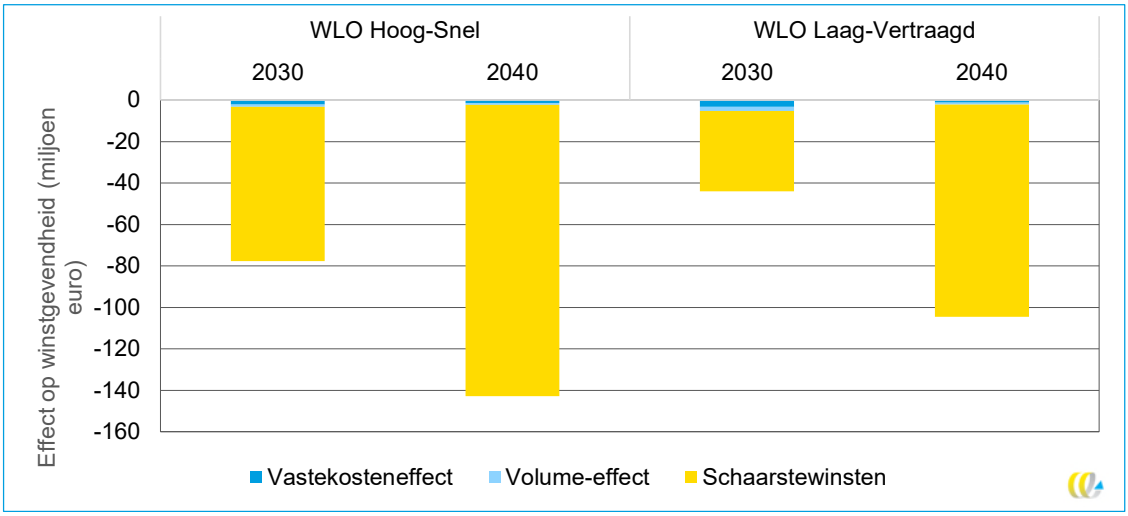
Een overzicht van de effecten van de verschillende varianten voor een afstandsafhankelijke vliegbelasting op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen, onderverdeeld naar de drie bovenstaande effecten, is weergegeven in Figuur 20.

In beide scenario's daalt de winst voor de luchtvaartmaatschappijen die vliegen via Nederlandse luchthavens. Veruit het grootste deel van die daling wordt veroorzaakt door een vermindering van de schaarstewinsten als gevolg van de afstandsafhankelijke vliegbelasting. In 2030 en 2040 worden er schaarstewinsten gemaakt door de luchtvaartmaatschappijen, omdat de vraag naar luchtvaart hoger is dan de capaciteit. Door de afstandsafhankelijke vliegbelasting wordt een deel van deze schaarstewinsten (gedeeltelijk) afgeroomd door de overheid. Het volume-effect en het vastekosten-effect zijn vergeleken met het effect op de schaarstewinsten verwaarloosbaar klein.

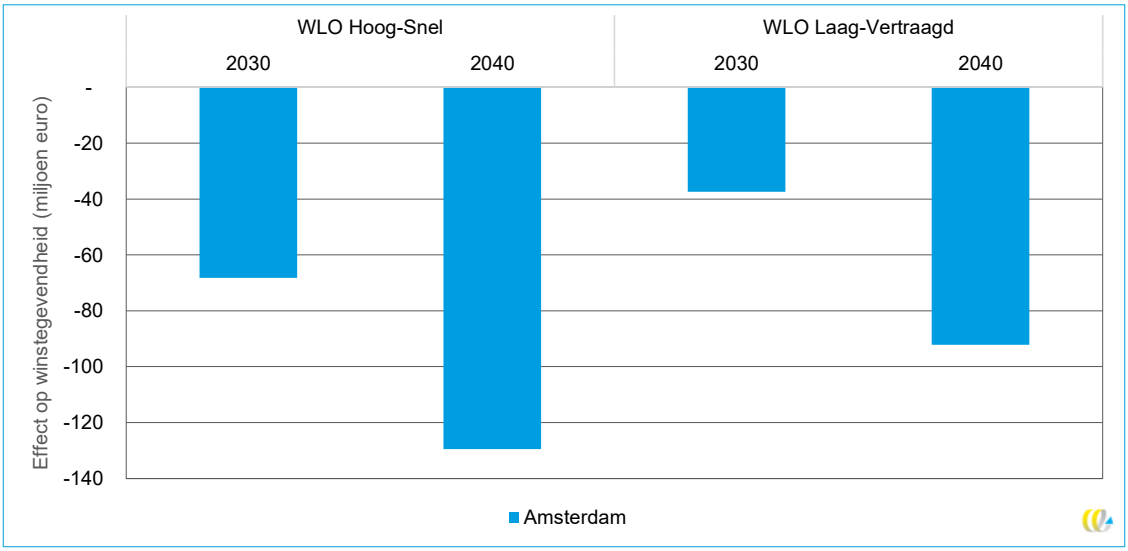
Figuur 20 geeft een overzicht van de effecten op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen (Figuur 21 en Figuur 22 splitsen dit uit voor Schiphol en de regionale luchthavens). De afstandsafhankelijke vliegbelasting heeft een significant effect op de

winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen (44 tot 143 miljoen euro per jaar). Dit komt hoofdzakelijk omdat de hogere vliegbelasting schaarstewinsten afroomt van de luchtvaartmaatschappijen op de grotere luchthavens, die in 2030 en 2040 hun capaciteitslimiet hebben bereikt.

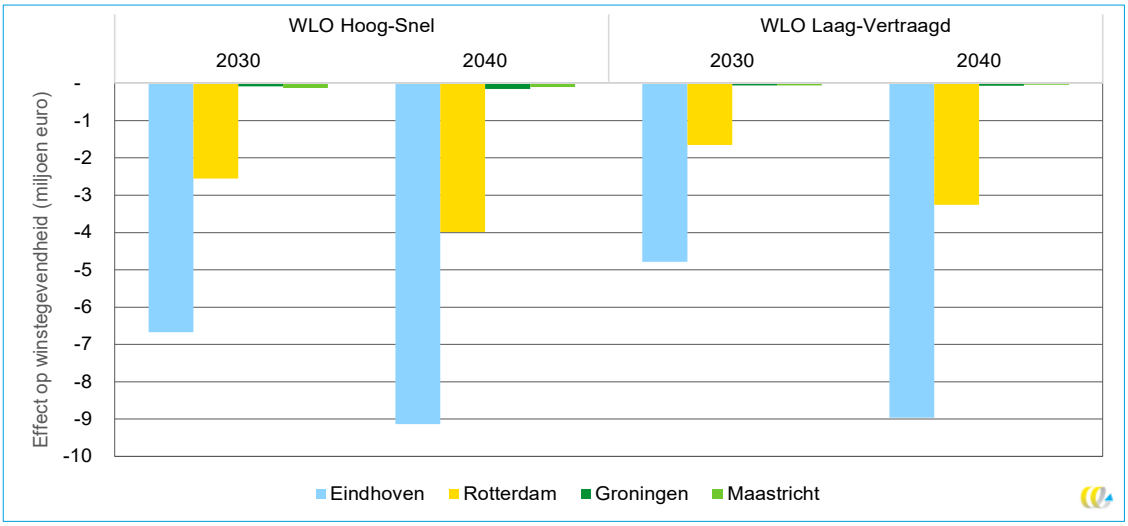
Figuur 20 – Effect op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen




Figuur 21 – Effect op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen op Schiphol



Figuur 22 – Effect op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen per regionale luchthaven




## 3.5 Klimaateffecten

Tabel 6 geeft de impact van de afstandsafhankelijke vliegbelasting op de $CO_2$-uitstoot weer. De totale emissiereductie van vertrekkende vluchten in Nederland is in beide scenario's in 2030 en 2040 0,1-0,2 megaton. Hiermee komt de $CO_2$-uitstoot van de luchtvaart die gemodelleerd is voor de vijf luchthavens in 2030 op 10,7-11,4 megaton uit (7,8-8,8 megaton in 2040).

Tabel 12 – De jaarlijkse $CO_2$-emissies door vliegverkeer vanaf Amsterdam en Nederland totaal (Mton)

| WLO scenario | Luchthaven | Effect op $CO_2$-uitstoot t.o.v. referentie (megatonnen) | | $CO_2$-uitstoot met afstandsafhankelijke vliegbelasting (megatonnen) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2030 | 2040 | 2023 | 2030 | 2040 |
| Hoog-Snel | **Totaal** | **-0,2 (-1,6%)** | **-0,1 (-1,6%)** | **10,0** | **11,4** | **8,9** |
| | Amsterdam | -0,2 (-1,6%) | -0,1 (-1,7%) | 9,5 | 10,8 | 8,5 |
| | Eindhoven | -0,002 (-0,5%) | -0,001 (-0,4%) | 0,32 | 0,34 | 0,25 |
| | Rotterdam | -0,001 (-0,6%) | -0,001 (-0,6%) | 0,16 | 0,16 | 0,12 |
| | Maastricht | -0,001 (-2,5%) | -0,001 (-1,8%) | 0,02 | 0,04 | 0,03 |
| | Groningen | -0,001 (-2,9%) | -0,001 (-3,3%) | 0,01 | 0,03 | 0,04 |
| Laag-Vertraagd | **Totaal** | **-0,2 (-1,8%)** | **-0,1 (-1,5%)** | **10,0** | **10,7** | **7,8** |
| | Amsterdam | -0,2 (-1,8%) | -0,1 (-1,6%) | 9,5 | 10,2 | 7,4 |
| | Eindhoven | -0,002 (-0,5%) | -0,001 (-0,5%) | 0,32 | 0,33 | 0,24 |
| | Rotterdam | -0,001 (-0,6%) | -0,001 (-0,7%) | 0,16 | 0,16 | 0,11 |
| | Maastricht | -0,001 (-4,7%) | 0,000 (-1,8%) | 0,02 | 0,03 | 0,01 |
| | Groningen | -0,001 (-2,0%) | -0,001 (-2,8%) | 0,01 | 0,03 | 0,02 |

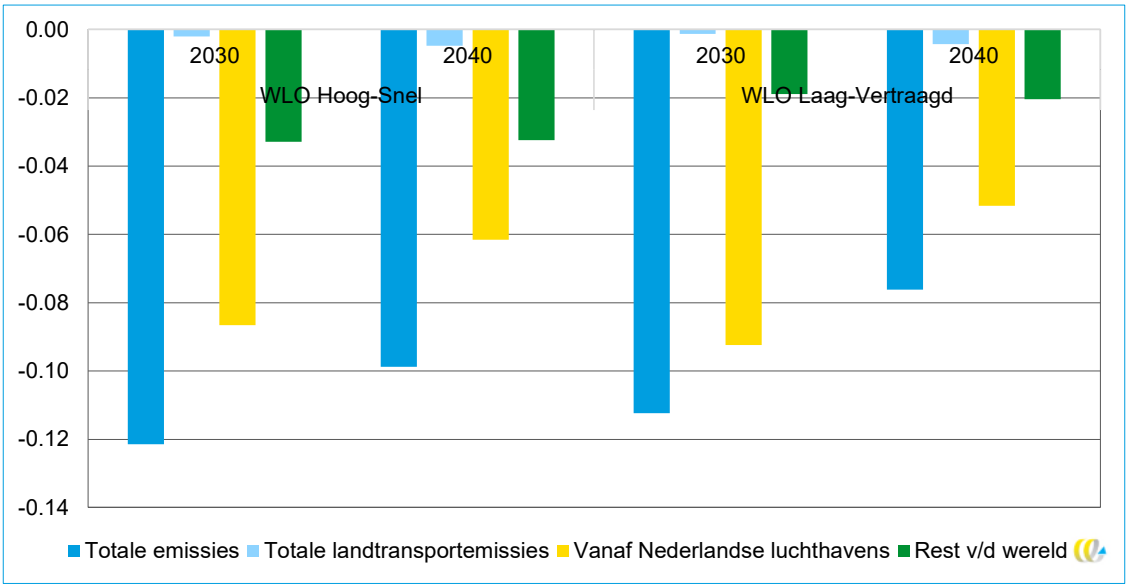
Figuur 23 beschrijft de totale klimaateffecten op mondiaal niveau, met een uitsplitsing naar de $CO_2$-emissie van uit Nederland vertrekkende vluchten, vluchten die vanaf buitenlandse luchthavens vertrekken (rest van de wereld) en totale landtransportemissies. In alle scenario's is er een positief mondiaal klimaateffect, dat groter is dan de klimaateffecten van uit Nederland vertrekkende vluchten. Er is dus negatieve weglek van $CO_2$, omdat er ook een daling is in de $CO_2$-uitstoot van vluchten die vanaf buitenlandse luchthavens vertrekken en een (beperkt) positief effect op de $CO_2$-emissie van landtransport.
Het positieve effect op de $CO_2$-uitstoot van landtransport kan worden verklaard, omdat vluchten die concurreren met de auto of trein in Tariefklasse 1 vallen (zie ook Paragraaf 3.2.1).

De daling van de $CO_2$-uitstoot van vluchten vanaf buitenlandse luchthavens heeft te maken met welke $CO_2$-uitstoot aan Nederland wordt toegerekend en welke $CO_2$-uitstoot aan het buitenland. Over het algemeen wordt de $CO_2$-uitstoot van vertrekkende vluchten aan de hand van de herkomst toegeschreven. Dit is ook hoe Nederland rapporteert aan het IPCC en de afbakeningen waarmee de nationale klimaatdoelen zijn vastgesteld (Ministerie van I&W, 2020). Wij sluiten hier in dit onderzoek bij aan. Dit geeft echter een aantal aandachtspunten voor de juiste interpretatie van de effecten:

- Voor OD-passagiers geldt dat de vlucht die vertrekt uit Nederland aan Nederland wordt toegerekend en de vlucht die aankomt in Nederland aan het buitenland.
- Bij transferpassagiers die vanaf Nederland via een hub uit het buitenland vliegen, wordt alleen de vlucht van de Nederlandse luchthaven naar de overstaphub aan Nederland toegeschreven. De overige drie onderdelen van de vlucht worden aan het buitenland toegeschreven.
- Bij transferpassagiers die via Nederland vliegen, wordt alleen de vlucht van Nederland naar de eindbestemming aan Nederland toegerekend. De andere drie onderdelen van de vlucht worden aan het buitenland toegerekend.

Een andere manier om weglek te kwantificeren is door het effect op de $CO_2$-uitstoot voor vliegreizen van, naar of via Nederland te vergelijken met het totale mondiale $CO_2$-effect op vliegreizen. Uit deze vergelijking volgt dat in alle scenario's en jaren circa 50% van de $CO_2$-uitstoot die verminderd wordt door vliegreizen van, naar of via Nederland weglekt naar vliegreizen buiten Nederland.

Figuur 23 – Weglek van $CO_2$-uitstoot



# 4 Conclusies

**Dit onderzoek heeft de effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting op de vijf onderzochte Nederlandse luchthavens in beeld gebracht.** De analyse vergelijkt een referentiesituatie met een vlak tarief van de vliegbelasting met een situatie waarin hogere tarieven gelden voor relatief verre vluchten. De resultaten laten zien dat de maatregel de totale vraag naar luchtvaart beperkt beïnvloedt, maar wel leidt tot een lichte verschuiving van verre naar minder verre bestemmingen.

**De effecten op het totaal aantal passagiers zijn beperkt.** In 2030 en 2040 daalt het totale aantal passagiers op Nederlandse luchthavens met circa 0,1-0,4% ten opzichte van de referentiesituatie. Op Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde zijn de relatieve effecten het grootst, maar blijft de afname van het aantal passagiers ten opzichte van de referentiesituatie in alle zichtjaren onder de 2%. Ten opzichte van de huidige situatie is dit nog steeds een groei van het aantal passagiers, waarbij de effecten van de vliegbelasting gering zijn ten opzichte van de groei die wordt verwacht. Op Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport neemt het aantal passagiers juist licht toe ten opzichte van de referentiesituatie, doordat de vraag binnen het capaciteitsplafond verschuift.

**Ook het effect op het aantal vluchten is beperkt.** Op Schiphol, Eindhoven Airport en Rotterdam The Hague Airport zijn in 2030 en 2040 de veronderstelde capaciteitslimieten bereikt. Daardoor leidt de lagere vraag naar duurdere langeafstandsvluchten daar vooral tot minder schaarste en een andere invulling van de beschikbare capaciteit, en niet tot een duidelijke afname van het totaal aantal vluchten. In de toekomst kunnen meer passagiers per vlucht reizen vanwege de inzet van grotere vliegtuigen. Op Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport, waar de capaciteitslimieten niet worden bereikt, is wel een daling van het aantal vluchten ten opzichte van de referentiesituatie zichtbaar.

**De afstandsafhankelijke vliegbelasting verschuift de vraag richting kortere bestemmingen.** Het aantal vliegreizen naar bestemmingen in Tariefklasse 1 neemt licht toe, terwijl het aantal reizen naar bestemmingen in Tariefklassen 2 en 3 afneemt. Dit vertaalt zich ook in het netwerk: de directe connectiviteit binnen Europa neemt licht toe, terwijl de intercontinentale connectiviteit procentueel sterker daalt. De omvang van deze verschuiving blijft echter beperkt ten opzichte van het totale aantal passagiers en vluchten. Het totale aantal vluchten blijft grotendeels gelijk: de grotere procentuele daling van de intercontinentale directe connectiviteit komt doordat er minder intercontinentale vluchten zijn, waardoor de verschuiving procentueel groter is.

**De gemodelleerde uitwijk van OD-passagiers naar buitenlandse luchthavens blijft op alle luchthavens onder 1% van het aantal passagiers.** Ook het aandeel reizigers dat niet meer reist, blijft onder 1%. Uitwijk naar vervoer over land is verwaarloosbaar klein. De luchthaven-specifieke resultaten moeten daarbij indicatief worden geïnterpreteerd, omdat verschuivingen tussen Nederlandse luchthavens onderling niet afzonderlijk zijn gemodelleerd.

**Er is wel een negatief effect op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van de referentiesituatie**. Dit effect is relatief onzeker, omdat het sterk afhangt van de reacties van individuele luchtvaartmaatschappijen. Op basis van de modelresultaten hebben wij de totale effecten op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen ingeschat op 44 tot 143 miljoen euro per jaar. Dit komt doordat luchtvaartmaatschappijen naar verwachting niet alle kosten van de hogere vliegbelasting door zullen berekenen aan passagiers.

**De afstandsafhankelijke vliegbelasting leidt tot een reductie van de $CO_2$-uitstoot van circa 0,1-0,2 Mton per jaar.** De afstandsafhankelijke vliegbelasting leidt niet tot weglek van $CO_2$-uitstoot naar het buitenland, maar juist tot een daling van de $CO_2$-uitstoot in het buitenland. Dit komt omdat de afstandsafhankelijke vliegbelasting ook effect heeft op onderdelen van de reis die niet bij de $CO_2$-uitstoot van Nederland worden gerekend (de terugvlucht, en in het geval van een transfervlucht het gedeelte van de reis dat vanaf een buitenlandse luchthaven vertrekt).

# A Bestemmingen Nederlandse vliegbelasting per tariefklasse

Bijlage A van de wetswijziging waarin de differentiatie van de vliegbelasting naar afstandsklasse is vastgelegd, bevat een overzicht van de tarieven per bestemming (Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 2025b). In AEOLUS is deze categorisering van bestemmingen zo gedetailleerd mogelijk verwerkt. Daar waar een bestemmingszone uit AEOLUS in de praktijk meerdere zones van de vliegbelasting omvat, hebben wij de meest representatieve zone gekozen. Tabel 13 geeft een overzicht van deze indeling.

Tabel 13 – Overzicht van de indeling van de AEOLUS-zone per tariefklasse

| Tariefklasse | | Toelichting (indien relevant) |
|---|---|---|
| 1 | Alle zones in Europa | EU27, Noorwegen, Zweden, Verenigd Koninkrijk, Balkanlanden. De Zuid-Europese eilanden zijn ook in Tariefklasse 1 meegenomen. |
| | Caribische eilanden | Cuba, Haïti, etc. maken geen onderdeel uit van het Koninkrijk der Nederlanden. Echter, 91% van de reizigers via AMS gaat van/naar het Caribisch deel van het Nederlands Koninkrijk, daarom Tariefklasse 1. |
| 2 | Turkije | |
| | Rusland | |
| | Noord-Afrika | |
| | Midden-Afrika | |
| | Israël | |

| Tariefklasse | | Toelichting (indien relevant) |
|---|---|---|
| | Midden-Oosten | |
| | Centraal-Azië | |
| 3 | VS-Noordoost | |
| | VS-Zuid | |
| | VS-Midwest | |
| | VS-West | |
| | Canada | |
| | Centraal-Amerika | |
| | Suriname | |
| | Peru e.o. | |
| | Brazilië | |
| | Argentinië e.o. | |
| | Oost-Afrika | Oost-Afrika is voor 85% Tariefklasse 3 (Uganda is de uitzondering) en is daarom als Tariefklasse 3 gerekend. |
| | Zuidelijk Afrika | |
| | China e.o. | |
| | India e.o. | |
| | Zuidoost-Azië | |
| | Verre Oosten | |
| | Indonesië e.o. | |
| | Australië/Nieuw-Zeeland | |

# B Tarieven vliegbelasting in andere landen

Deze tabel geeft een overzicht van de tariefwijzigingen per land voor nationale vliegbelastingen die als uitgangspunten bij de modeldoorrekeningen zijn gebruikt.

Tabel 14 – Tariefwijzigingen in verschillende landen

| Land | Vormgeving | Tarief | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nederland (per 1-1-2027, prijspeil 2026) | Korte afstand (Bijlage A, tot ca. 2.000 km):<br>Middellange afstand (Bijlage B, ca. 2.000–5.500 km):<br>Lange afstand (overig, vanaf ca. 5.500 km): | | | | | | € 30,25<br>€ 48,61<br>€ 72,91 |
| België vanaf 1-1-2025 | Korte afstand (≤ 500 km):<br>Overig (> 500 km): | | | | | | € 10,00<br>€ 5,00 |
| België vanaf 1-1-2027 | Korte afstand (≤ 500 km):<br>Overig (> 500 km): | | | | | | € 10,00<br>€ 10,00 |
| **België vanaf 1-1-2028** | **Korte afstand (≤ 500 km):**<br>**Overig (> 500 km):** | | | | | | **€ 10,50**<br>**€ 10,00** |
| **België vanaf 1-1-2029** | **Korte afstand (≤ 500 km):**<br>**Overig (> 500 km):** | | | | | | **€ 11,00**<br>**€ 10.00** |
| **Denemarken[4] (vliegbelasting ingevoerd per 1-1-2025)** | | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| | **Korte afstand (binnen Europa):** | **€ 4,01** | **€ 4,01** | **€ 4,01** | **€ 5,34** | **€ 5,34** | **€ 6,68** |
| | **Middellange afstand[5]:** | **€ 33,40** | **€ 34,74** | **€ 36,07** | **€ 37,41** | **€ 40,08** | **€ 41,42** |
| | **Lange afstand:** | **€ 40,08** | **€ 42,75** | **€ 45,42** | **€ 46,76** | **€ 52,10** | **€ 54,78** |
| Duitsland vanaf 1-5-2024 | Korte afstand (tot 2.500 km):<br>Middellange afstand (2.500– 6.000 km):<br>Lange afstand (> 6.000 km): | | | | | | € 15,53<br>€ 39,34<br>€ 70,83 |
| **Duitsland vanaf 1-7-2026** | **Korte afstand (tot 2.500 km):**<br>**Middellange afstand (2.500–6.000 km):** | | | | | | **€ 13,03**<br>**€ 33,01** |

[4] DKK-EUR wisselkoers van 0,1336 euro/DKK (17 februari 2026).
[5] De Deense vliegbelasting hanteert – net als Nederland per 1 januari 2027 – bijlagen bij de wet waarin specifieke bestemmingen zijn opgenomen en noemt geen expliciete afstanden per categorie.

| Land | Vormgeving | Tarief |
|---|---|---|
| | **Lange afstand (> 6.000 km):** | **€ 59,43** |
| Frankrijk<br>vanaf 1-3-2025 | Standaardtarief:<br>• Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km):<br>• Middellange afstand (1.000 –5.500 km):<br>• Lange afstand (> 5.500 km):<br><br>Tarief 'met aanvullende diensten':[6]<br>• Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km):<br>• Middellange afstand (1.000–5.500 km):<br>• Lange afstand (> 5.500 km):<br><br>Tarief voor zakenvluchten met propellervliegtuigen:<br>• Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km):<br>• Middellange afstand (1.000–5.500 km):<br>• Lange afstand (> 5.500 km):<br><br>Tarief voor zakenvluchten met vliegtuigen met straalmotor:<br>• Korte afstand (EU, EER of < 1.000 km):<br>• Middellange afstand (1.000 –5.500 km):<br>• Lange afstand (> 5.500 km): | <br>€ 7,40<br>€ 15<br>€ 40<br><br><br>€ 30<br>€ 80<br>€ 120<br><br><br>€ 210<br>€ 675<br>€ 1.025<br><br><br>€ 420<br>€ 1.015<br>€ 2.100 |
| Noorwegen[7]<br>vanaf 1-1-2024 | Binnen Europa:<br>Buiten Europa: | € 5,42 (60 NOK)<br>€ 31,11 (342 NOK) |
| **Verenigd Koninkrijk vanaf 1-4-2026**[8] | Gereduceerd tarief voor laagste reisklasse:<br>• Binnenlandse vluchten:<br>• Buitenland (tot 3.200 km):<br>• Buitenland (3.200–8.850 km):<br>• Buitenland (> 8.850 km):<br><br>Standaardtarief voor andere reisklassen:<br>• Binnenlandse vluchten:<br>• Buitenland (tot 3.200 km):<br>• Buitenland (3.200–8.850 km):<br>• Buitenland (> 8.850 km):<br><br>Hoog tarief voor vliegtuigen met maximaal negentien passagiers ***en*** zwaarder dan 20 ton:<br>• Binnenlandse vluchten:<br>• Buitenland (tot 3.200 km):<br>• Buitenland (3.200–8.850 km):<br>• Buitenland (> 8.850 km): | <br>**€ 9,16 (£8,00)**<br>**€ 17,17 (£15,00)**<br>**€ 116,75 (£102,00)**<br>**€ 121,33 (£106,00)**<br><br><br>**€ 18,31 (£16,00)**<br>**€ 36,63 (£32,00)**<br>**€ 279,28 (£244,00)**<br>**€ 289,58 (£253,00)**<br><br><br>**€ 162,53 (£142,00)**<br>**€ 162,53 (£142,00)**<br>**€ 1255,63 (£1097,00)**<br>**€ 1305,99 (£1141,00)** |

6 Dit tarief geldt wanneer de passagier zonder bijbetaling on-board services, die niet voor alle passagiers beschikbaar zijn (bijvoorbeeld lunch), krijgt.
7 NOK-EUR-wisselkoers van 0,0903 euro/NOK (17 februari 2026).
8 De GBP-EUR-wisselkoers van 1,1446 euro/GBP is gehanteerd in deze berekening (29 april 2026).

# Referentielijst

CE Delft, & Significance. (2025). *Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting*.

H. Fukui. (2019). How do slot restrictions affect airfares? New evidence from the us airline industry. *Economics of Transportation*(17), 51-71. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2019.01.001

Ministerie van I&W. (2020). *Verantwoord vliegen naar 2050 : Luchtvaartnota 2020-2050*.

SEO. (2015). *Scarcity rents and airport charges*.

Significance. (2026). *Aeolus luchtvaartreferentieprognose 2025*.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. (2025a). *Besluit van 27 oktober tot vaststelling van een luchthavenbesluit voor de luchthaven eelde (luchthavenbesluit eelde) [ketenid wgk002925]*.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. (2025b). *Wet van 17 december 2025, houdende wijziging van de wet belastingen op milieugrondslag in verband met differentiatie van het tarief van de vliegbelasting (wet differentiatie vliegbelasting)*.

Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden. (2012). *Regeling van de staatssecretaris van infrastructuur en milieu, van 3 juli 2012, nr. Ienm/bsk-2012/109658, houdende omzetting van bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven eelde, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (omzettingsregeling luchthaven eelde)*.