



Afstandsafhankelijke vliegbelasting en het Caribisch deel van het Koninkrijk

Effecten op tickets, passagiers en
economie



Committed to the Environment

significance
quantitative research

Afstandsafhankelijke vliegbelasting en het Caribisch deel van het Koninkrijk

Effecten op tickets, passagiers en economie

Delft, CE Delft, mei 2025

Publicatienummer: 25.250171.086

Deze notitie is opgesteld door:

Peter Scholten, Arno Schroten, Christiaan Meijer en Daan van Seters (allen CE Delft)

Gijs van Eck en Job van Vliet (beiden Significance)

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.

Samenvatting

In het Regeerprogramma van het kabinet Schoof is aangekondigd dat de huidige vlakke vliegbelasting vervangen dient te worden door een gedifferentieerde belasting naar afstand. Het invoeren van deze belastingwijziging kan, afhankelijk van de precieze vormgeving van de belasting, leiden tot een hogere vliegbelasting voor passagiers die vanuit Nederland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk reizen. De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en van Financiën hebben CE Delft en Significance gevraagd de effecten van deze wijziging voor de Caribische eilanden te onderzoeken, met betrekking tot onder andere het aantal passagiers, het aantal vliegbewegingen en de werkgelegenheid op de eilanden. Dit onderzoek is uitgevoerd voor verschillende varianten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting, die verschillen in tariefstructuur en de manier waarop de tarieven worden vastgesteld.

Het Caribisch deel van het Koninkrijk bestaat uit de eilanden Aruba, Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten. Deze eilanden worden veelvuldig bezocht vanuit Nederland voor vakanties, familiebezoek en in mindere mate zakelijke doeleinden. De invoering van de afstandsafhankelijke vliegbelasting zorgt, afhankelijk van de variant, voor een stijging van de ticketprijzen van € 17 tot € 54 voor elke directe vlucht vanaf Schiphol. Hierdoor daalt het aantal passagiers naar het Caribisch gebied vanaf Schiphol met 1 tot 4% ten opzichte van de referentie. Het aantal vluchten vanaf Schiphol neemt sterker af, doordat meer reizigers vanwege de hogere kosten zullen kiezen voor een vlucht met overstap, of een vlucht vanaf een luchthaven buiten Nederland. Dit leidt uiteindelijk tot langere reistijden en minder gemak voor de reizigers.

De economische effecten op de eilanden als gevolg van de daling in het aantal passagiers hebben we, op grove wijze, ingeschat. De directe bestedingen dalen, afhankelijk van de variant, tussen de € 13 en 37 miljoen, waarvan naar schatting € 5,4 tot 15,4 miljoen terecht komt bij eilandbewoners. Het resterende deel van de bestedingen gaat naar geïmporteerde goederen. Voor werkgelegenheid zien we verschillen tussen de eilanden, afhankelijk van de grootte van het eiland, de omvang van de toeristensector en het aandeel van Nederlandse toeristen in het totaal aantal bezoekers. De impact op werkgelegenheid varieert van een daling van 0,06% op Sint Maarten bij een laag tarief tot een daling van 0,96% op Bonaire bij een hoog tarief. De impact op het bruto binnenlands product (BBP) is relatief kleiner. Voor alle eilanden samen daalt het BBP tussen de € 9 en 26 miljoen. In relatieve termen heeft Curaçao de grootste daling, met een daling van 0,6% bij varianten met een hoog tarief. De effecten zijn het kleinst voor Aruba, waar het aandeel Nederlandse bezoekers relatief klein is, met een daling van 0,07% bij dezelfde variant.

In onze analyses hebben we geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat vrijgekomen hotelkamers opgevuld kunnen worden door toeristen uit andere landen. Dit zou de effecten van een hogere vliegbelasting, wat betreft bestedingen, werkgelegenheid en BBP, voor de eilanden kunnen dempen.

Inhoud

	Samenvatting	2
1	Inleiding	4
	1.1 Achtergrond en aanleiding	4
	1.2 Doel van het onderzoek	4
	1.3 Afbakening van het onderzoek	5
	1.4 Aanpak in vogelvlucht	6
	1.5 Leeswijzer	7
2	Resultaten	8
	2.1 Inleiding	8
	2.2 Effecten op ticketprijzen	8
	2.3 Effecten op vluchten en aantal passagiers	10
	2.4 Economische effecten	16
3	Conclusies	20
	Literatuur	21
A	Methodiek voor bepalen effecten voor het Caribisch deel van het Koninkrijk	22
B	Resultaten 2035 en 2040	25
	B.1 Effecten op vluchten en aantal passagiers	25
	B.2 Economische effecten	31
C	Resultaten WLO Laag	36
	C.1 Effecten op vluchten en aantal passagiers	36
	C.2 Economische effecten	45

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Sinds 2021 moeten luchthavenexploitanten voor vertrekkende passagiers vanaf een in Nederland gelegen luchthaven, met uitzondering van transferpassagiers, vliegbelasting betalen. Bij invoering van deze belasting was het tarief gelijk aan € 7,85 per vertrekkende passagier (prijspeil 2021). In 2023 is dit tarief verhoogd naar € 26,43 (prijspeil 2023). Jaarlijks wordt dit tarief aangepast voor inflatie.

In het Regeerprogramma van het kabinet Schoof (Rijksoverheid, 2024) wordt aangekondigd dat de huidige vlakke vliegbelasting vervangen dient te worden door een afstandsafhankelijke vliegbelasting. Het doel van deze maatregel is om de hogere uitstoot van lange-afstandsvluchten zwaarder te belasten én extra budgettaire opbrengst te genereren van € 257 miljoen per jaar.¹ Deze aanpassing van de vliegbelasting wordt per 1 januari 2027 ingevoerd.

De precieze vormgeving van de afstandsafhankelijke vliegbelasting is in het Regeerprogramma nog niet vastgelegd. In CE Delft and Significance (2025) zijn verschillende mogelijke varianten voor de vormgeving van een afstandsafhankelijke vliegbelasting onderzocht, waarbij verschillende effecten op de luchtvaartsector, duurzaamheid en de bredere economie in kaart zijn gebracht.

Een afstandsafhankelijke vliegbelasting zorgt er mogelijk ook voor dat de belasting voor vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk toeneemt. Het ministerie van I&W en het ministerie van Financiën hebben CE Delft en Significance opdracht gegeven om een verkennende analyse uit te voeren naar de effecten van een dergelijke toename van de vliegbelasting voor vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van deze studie is om een verkenning uit te voeren naar de effecten van verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting op het Caribisch deel van het Koninkrijk (Aruba, Bonaire, Curaçao, Saba, Sint Eustatius en Sint Maarten).

Specifiek gaat het daarbij om de effecten op:

- het aantal vluchten vanuit Nederland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk;
- het aantal passagiers dat vanuit Nederland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk reizen;
- de bestedingen door bezoekers binnen het Caribisch deel van het Koninkrijk;
- de werkgelegenheid in het Caribisch deel van het Koninkrijk;
- het Bruto Binnenland Product (BBP) van het Caribisch deel van het Koninkrijk.

¹ Het bedrag van € 257 miljoen is gecorrigeerd voor inflatie en komt overeen met € 248 miljoen in prijsspeil 2024 uit het Hoofdlijnenakkoord.

1.3 Afbakening van het onderzoek

Binnen dit onderzoek hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- We gaan er in deze studie, in lijn met het Regeerprogramma, van uit dat de **afstandsafhankelijke vliegbelasting wordt ingevoerd op 1 januari 2027**.
- Binnen dit onderzoek hebben we de effecten in kaart gebracht voor een **vijftal varianten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting** (zie Tabel 1). Een nadere onderbouwing van deze varianten, inclusief de wijze waarop de tarieven in de verschillende varianten zijn bepaald, kan worden teruggevonden in CE Delft and Significance (2025). Zoals duidelijk wordt uit Tabel 1, onderscheiden we in alle vier de varianten een a-variant (belasting wordt gebaseerd op de eindbestemming) en b-variant (belasting wordt gebaseerd op de eerste bestemming).

Tabel 1 - Overzicht varianten afstandsafhankelijke vliegbelasting

Variant	Subvariant	Vormgeving
Variant 1: Trapsgewijs	a. Eindbestemming van de passagier	— < 2.500 km: € 29,40 — 2.500-6.000 km: € 48,53 — > 6.000 km: € 72,79
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	— < 2.500 km: € 29,40 — 2.500-6.000 km: € 61,17 — > 6.000 km: € 91,76
Variant 2: Trapsgewijs met transferpassagiers	a. Eindbestemming van de passagier	— < 2.500 km: € 29,40 — 2.500-6.000 km: € 44,43 — > 6.000 km: € 66,64 — Transferpassagiers: € 2,50
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	— < 2.500 km: € 29,40 — 2.500-6.000 km: € 54,90 — > 6.000 km: € 82,35 — Transferpassagiers: € 2,50
Variant 3: U-vorm	a. Eindbestemming van de passagier	— < 500 km: € 54,50 — 500-2.500 km: € 29,40 — 2.500-6.000 km: € 36,33 — 6.000-10.000 km: € 54,50 — > 10.000 km: € 90,81
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	— < 500 km: € 57,74 — 500-2.500 km: € 29,40 — 2.500-6.000 km: € 38,50 — 6.000-10.000 km: € 57,74 — > 10.000 km: € 96,24
Variant 4: EU ETS-regiovariant, inclusief transferbelasting en toeslag businessclass	a. Eindbestemming van de passagier	— Vluchten binnen EU ETS: € 29,40 — Vluchten buiten EU ETS tot 8.850 km: € 48,32 — Vluchten buiten EU ETS boven 8.850 km: € 72,48 — Transferpassagiers: € 2,50 — Toeslag businessclass en privéjets^a: 100%
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	— Vluchten binnen EU ETS: € 29,40 — Vluchten buiten EU ETS tot 8.850 km: € 55,40 — Vluchten buiten EU ETS boven 8.850 km: € 83,09 — Transferpassagiers: € 2,50 — Toeslag businessclass en privéjets^a: 100%

Variant	Subvariant	Vormgeving
Variant 5: EU ETS-regiovariant	a. Eindbestemming van de passagier	– Vluchten binnen EU ETS: € 29,40 – Vluchten buiten EU ETS tot 8.850 km: € 51,75 – Vluchten buiten EU ETS boven 8.850 km: € 77,62
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	– Vluchten binnen EU ETS: € 29,40 – Vluchten buiten EU ETS tot 8.850 km: € 59,85 – Vluchten buiten EU ETS boven 8.850 km: € 89,74

^a Aangezien vluchten van privéjets geen onderdeel uitmaken van het AEOLUS-model, zijn de effecten hiervan niet meegenomen in deze studie.

- De verschillende effecten van de afstandsafhankelijke vliegbelasting worden in beeld gebracht voor **2030, 2035 en 2040**. In het hoofdrapport focussen we ons op de bespreking van de resultaten voor 2030. De effecten voor 2035 en 2040 nemen we op in Bijlage 0. Waar de effecten voor 2035 en/of 2040 significant afwijken van die voor 2030 bespreken we dat wel in het hoofdrapport.
- Alle monetaire bedragen (effecten, tarieven) worden in deze rapportage gepresenteerd voor het **prijspeil van 2025**, tenzij anders aangegeven. In het AEOLUS-luchtvaartmodel, dat in deze studie is ingezet voor de doorrekening van de verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting (zie Paragraaf 1.4), wordt gerekend met prijspeil 2023. Voor de correctie naar prijspeil 2025 zijn de volgende tabelcorrectiefactoren toegepast: 1,099 (2024) en 1,012 (2025).

1.4 Aanpak in vogelvlucht

De aanpak van de verkennende analyse bestaat uit drie stappen:

1. **Opstellen en doorrekenen van de referentieprognose.** Bij de referentieprognose gaat het om de meest waarschijnlijke ontwikkeling in het geval de afstandsafhankelijke vliegbelasting niet wordt ingevoerd. Hiertoe zijn allereerst uitgangspunten opgesteld, waarna met behulp van het luchtvaartmodel AEOLUS een doorrekening van de luchtvaartvariabelen (aantal vluchten en passagiers) voor het Caribisch gebied is gemaakt. Deze analyse hebben we uitgevoerd voor twee achtergrondscenario's (WLO Hoog en WLO Laag). Aangezien de resultaten voor de meeste effecten niet sterk bleken te verschillen voor beide achtergrondscenario's presenteren we in Hoofdstuk 2 alleen de resultaten voor WLO Hoog². De resultaten voor WLO Laag zijn opgenomen in Bijlage C. Op basis van inzichten over het huidige aantal vluchten en passagiers in het Caribisch gebied zijn de resultaten vanuit de AEOLUS-modelruns doorvertaald naar effecten voor het Caribisch deel van het Koninkrijk (zie Bijlage A voor meer details). Daarnaast is op basis van specifieke data ook een inschatting gemaakt van andere relevante variabelen in de referentieprognose, zoals werkgelegenheid, uitgaven van buitenlandse toeristen op de eilanden, BBP, etc.

² We focussen ons in deze hoofdstukken op de resultaten voor WLO Hoog, omdat WLO Hoog van beide achtergrondscenario's het meest in lijn is met de gerealiseerde situatie in het afgelopen decennium.

2. **Inschatten van de effecten op de luchtvaartsector.** Met behulp van het AEOLUS-model zijn de effecten voor de luchtvaartsector (aantal vluchten, aantal passagiers) bepaald voor het Caribisch gebied als geheel.³ Deze resultaten zijn vervolgens doorvertaald naar effecten voor de specifieke eilanden binnen het Caribisch deel van het Koninkrijk (zie Bijlage A voor meer details).
3. **Inschatten van de effecten op bestedingen, werkgelegenheid en BBP.** Op basis van de effecten op het aantal passagiers zijn inschattingen gemaakt van de effecten van de verschillende varianten op de bestedingen, werkgelegenheid en het BBP van het Caribisch deel van het Koninkrijk. De daarvoor gehanteerde methodiek en data is verder toegelicht in Bijlage A.

1.5 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 presenteren we de resultaten van onze verkenning van de effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting voor het Caribisch deel van het Koninkrijk. We richten ons hierbij op de effecten voor 2030, specifiek voor WLO Hoog. De resultaten voor 2035 en 2040 in WLO Hoog zijn opgenomen in Bijlage 0, terwijl alle resultaten voor WLO Laag zijn opgenomen in Bijlage C. De belangrijkste conclusies van ons onderzoek zijn opgenomen in Hoofdstuk 3.

³ In het AEOLUS-model wordt voor de buitenlandse vliegbelastingen geen rekening gehouden met eventuele uitzonderingen op de standaardtarieven voor specifieke bestemmingen. Specifiek betekent dit dat in de AEOLUS-modelberekeningen geen rekening is gehouden met de verlaagde tarieven die in de Duitse vliegbelasting geldt voor vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk Nederland. Het gevolg daarvan is dat we waarschijnlijk het uitwijkeffect naar Duitse luchthavens voor reizigers die naar deze eilanden willen vliegen onderschatten.

2 Resultaten

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van de verkennende analyse naar de effecten van de verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting op het Caribisch deel van het Koninkrijk. In Paragraaf 2.2 kijken we allereerst naar de effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting op de ticketprijzen voor vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk. De effecten op het aantal vluchten en passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk bestuderen we in Paragraaf 2.3. Tenslotte geven we een grove inschatting van de economische effecten, in termen van bestedingen, werkgelegenheid en BBP, in Paragraaf 2.4.

2.2 Effecten op ticketprijzen

De vliegafstanden naar het Caribisch deel van het Koninkrijk liggen in de range van 7.000 (Bovenwindse eilanden) tot 8.000 km (Benedenwindse eilanden). In Tabel 2 geven we weer welke tarieven relevant zijn voor het Caribisch deel van het Koninkrijk. Voor Variant 1 en 2 vallen de eilanden in het hoogste tarief. Zowel voor Variant 3 en 4 geldt dat de vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in het op één na hoogste tarief vallen. In absolute zin zijn de tarieven het hoogst in Variant 1, gevolgd door, in volgorde, Variant 2, 3 en 4. Het is belangrijk om te vermelden dat er op dit moment ook al een (vlakke) vliegbelasting wordt geheven. Ten opzichte van de referentie is de toename in vliegbelasting dus lager dan de cijfers die in Tabel 2 staan.

Tabel 2 - Tarieven voor directe vluchten naar Caribisch deel Koninkrijk

Variant	Sub-variant	Tarieven
Variant 1: Trapsgewijs	a. Eindbestemming van de passagier	€ 72,79
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	€ 91,76
Variant 2: Trapsgewijs met transferpassagiers	a. Eindbestemming van de passagier	€ 66,64
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	€ 82,35
Variant 3: U-vorm	a. Eindbestemming van de passagier	€ 54,50
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	€ 57,74
Variant 4: EU ETS-regiovariant, inclusief transfer- belasting en toeslag businessclass	a. Eindbestemming van de passagier	€ 48,32 Toeslag businessclass: 100%
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	€ 55,40 Toeslag businessclass: 100%
Variant 5: EU ETS-regiovariant	a. Eindbestemming van de passagier	€ 51,75
	b. Eerste bestemming van de passagier/het vliegtuig	€ 59,85

In Tabel 3 staan de gemiddelde ticketprijzen (volgens AEOLUS) voor een retourvlucht naar het Caribisch deel van het Koninkrijk voor verschillende type vluchten. Een directe vlucht van of naar Amsterdam, een indirecte vlucht via een hub in het achterland van Schiphol in Duitsland of België, of een indirecte vlucht via een hub elders. De veranderingen in absolute zin staan in Tabel 4, en in Tabel 5 staan de verschillen relatief ten opzichte van de referentie. De afstandsafhankelijk vliegbelasting zorgt voor een gemiddelde toename in

kosten tussen de € 17 en € 54. De toename in kosten is hoger voor vluchten die direct vanaf Amsterdam gaan. Deze reizigers krijgen meer doorberekend dan reizigers die indirect vliegen.

Tabel 3 - Totale ticketprijzen voor een retourvlucht naar Caribisch deel van het Koninkrijk in de verschillende varianten van de afstandafhankelijke vliegbelasting in 2030 (in €)

	Gemiddeld	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Referentie	1.681	1.685	1.595	1.669
Variant 1a	1.722	1.728	1.629	1.708
Variant 1b	1.735	1.748	1.595	1.683
Variant 2a	1.715	1.720	1.623	1.701
Variant 2b	1.726	1.738	1.594	1.679
Variant 3a	1.703	1.708	1.613	1.690
Variant 3b	1.706	1.712	1.616	1.691
Variant 4a	1.698	1.703	1.611	1.686
Variant 4b	1.703	1.711	1.593	1.674
Variant 5a	1.701	1.706	1.612	1.688
Variant 5b	1.706	1.715	1.594	1.675

Tabel 4 - Absolute effecten per retourvlucht naar Caribisch deel van het Koninkrijk in de verschillende varianten van de afstandafhankelijke vliegbelasting in 2030 (in €)

	Gemiddeld	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Variant 1a	42	42	34	39
Variant 1b	54	63	1	14
Variant 2a	34	35	29	32
Variant 2b	45	52	-0	10
Variant 3a	23	23	19	21
Variant 3b	25	26	21	23
Variant 4a	17	17	16	17
Variant 4b	22	25	-1	6
Variant 5a	20	21	17	19
Variant 5b	26	30	-0	6

Tabel 5 - Relatieve effecten per retourvlucht naar Caribisch deel van het Koninkrijk in de verschillende varianten van de afstandafhankelijke vliegbelasting in 2030

	Gemiddeld	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Variant 1a	2,5%	2,5%	2,2%	2,3%
Variant 1b	3,2%	3,7%	0,0%	0,8%
Variant 2a	2,0%	2,1%	1,8%	1,9%
Variant 2b	2,7%	3,1%	0,0%	0,6%
Variant 3a	1,3%	1,4%	1,2%	1,3%
Variant 3b	1,5%	1,5%	1,3%	1,4%
Variant 4a	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%
Variant 4b	1,3%	1,5%	-0,1%	0,3%
Variant 5a	1,2%	1,2%	1,1%	1,1%
Variant 5b	1,5%	1,8%	0,0%	0,4%

In Tabel 6 zijn de ticketprijzen weergegeven ten opzichte de gemiddelde bruto lonen per jaar in Caribisch Nederland. De gemiddelde bruto lonen zijn bepaald op basis van CBS-data en World Bank-data op het moment dat CBS-data incompleet was (zie ook Bijlage A). Deze vergelijking geeft meer context aan het effect van de vliegbelasting op eilandbewoners die op bezoek gaan in Nederland. De prijs van een retourvlucht ten opzichte van de gemiddelde lonen is significant. De toename ten opzichte van de referentie door de afstandsafhankelijke vliegbelasting is echter beperkt met maximaal 0,32% voor Curaçao bij Variant 1b.

Tabel 6 - Aandeel ticketprijzen voor gemiddelde retourvlucht in gemiddelde bruto loon per jaar in Caribisch deel van het Koninkrijk

	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
Referentie	5,59%	9,81%	4,68%	6,01%	4,60%	4,58%
Variant 1a	5,73%	10,06%	4,80%	6,16%	4,71%	4,69%
Variant 1b	5,77%	10,13%	4,83%	6,21%	4,75%	4,73%
Variant 2a	5,70%	10,02%	4,78%	6,13%	4,69%	4,67%
Variant 2b	5,74%	10,08%	4,81%	6,17%	4,72%	4,70%
Variant 3a	5,66%	9,95%	4,74%	6,09%	4,66%	4,64%
Variant 3b	5,67%	9,96%	4,75%	6,10%	4,67%	4,65%
Variant 4a	5,64%	9,92%	4,73%	6,07%	4,65%	4,63%
Variant 4b	5,66%	9,94%	4,74%	6,09%	4,66%	4,64%
Variant 5a	5,65%	9,93%	4,74%	6,08%	4,66%	4,63%
Variant 5b	5,67%	9,96%	4,75%	6,10%	4,67%	4,65%

2.3 Effecten op vluchten en aantal passagiers

In het AEOLUS-model wordt het Caribisch deel van het Koninkrijk niet afzonderlijk gemodelleerd. De Cariben worden als geheel bekeken, waardoor ook landen als Cuba en Jamaica onder de cijfers vallen. Om tot verdeling naar eiland te komen maken we gebruik van data voor 2023 afkomstig uit de Schipholstatistieken. Deze data ondersteunen we met informatie uit een enquête die Schiphol onder reizigers houdt. Hiermee kunnen we voor reizigers vanaf Schiphol de eindbestemming en het motief van de reizen bepalen. Dit is extra relevant doordat sommige eilanden, waaronder Sint Eustatius en Saba, niet direct vanaf Schiphol te bereiken zijn. Op basis van deze data verdelen we de passagiers verder naar bestemming in de Cariben. Tabel 7 laat de uitkomsten zien per eiland en het hoofdmotief⁴. Curaçao is de belangrijkste bestemming, gevolgd door Bonaire en Aruba. Wat daarnaast opvalt is dat het aandeel aan vakantiebezoekers relatief hoger ligt voor sommige eilanden, waaronder Curaçao en Bonaire. In Aruba is het aandeel voor vrienden en familiebezoek juist relatief hoog.

⁴ Een familiebezoek of werkconferentie wordt vaak gecombineerd met een vakantie.

Tabel 7 - Hoofdmotief vertrekkende passagiers vanaf Schiphol naar Cariben per eiland

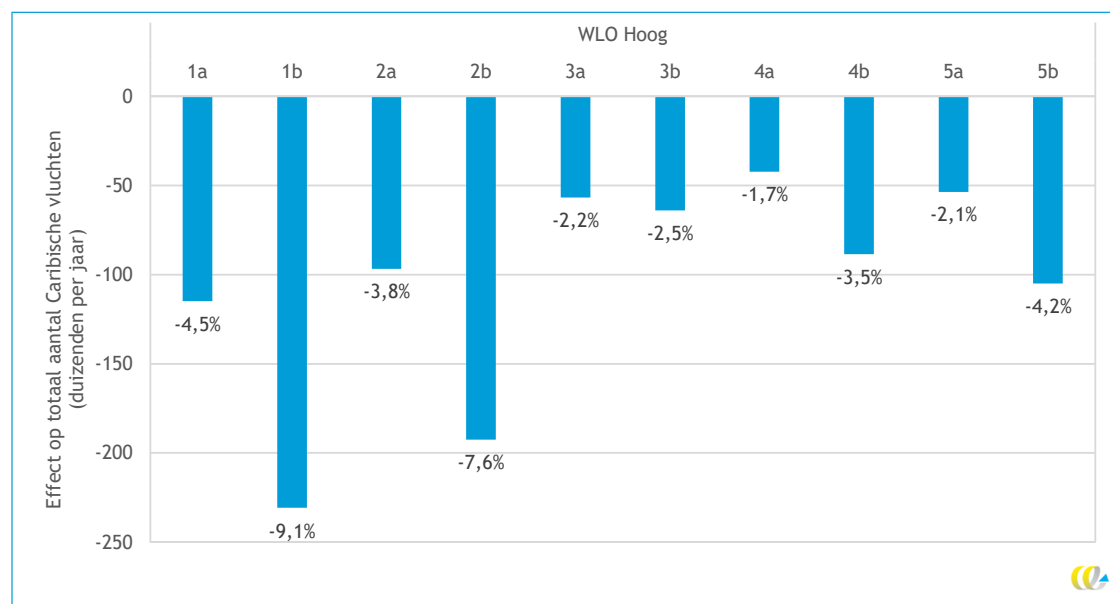
2023	Zakelijk	Vakantie	Vrienden en familie	Totaal
Aruba	2%	6%	6%	14%
Curaçao	4%	36%	16%	56%
Sint Maarten	1%	2%	1%	5%
Bonaire	2%	11%	4%	17%
Sint Eustatius	0%	1%	0%	1%
Saba	0%	0%	0%	1%
Rest	1%	5%	1%	7%
Totaal	10%	60%	29%	100%

Bron: Schipholstatistieken en Schiphol-enquête onder passagiers (Schiphol, 2023).

Effecten op vluchten

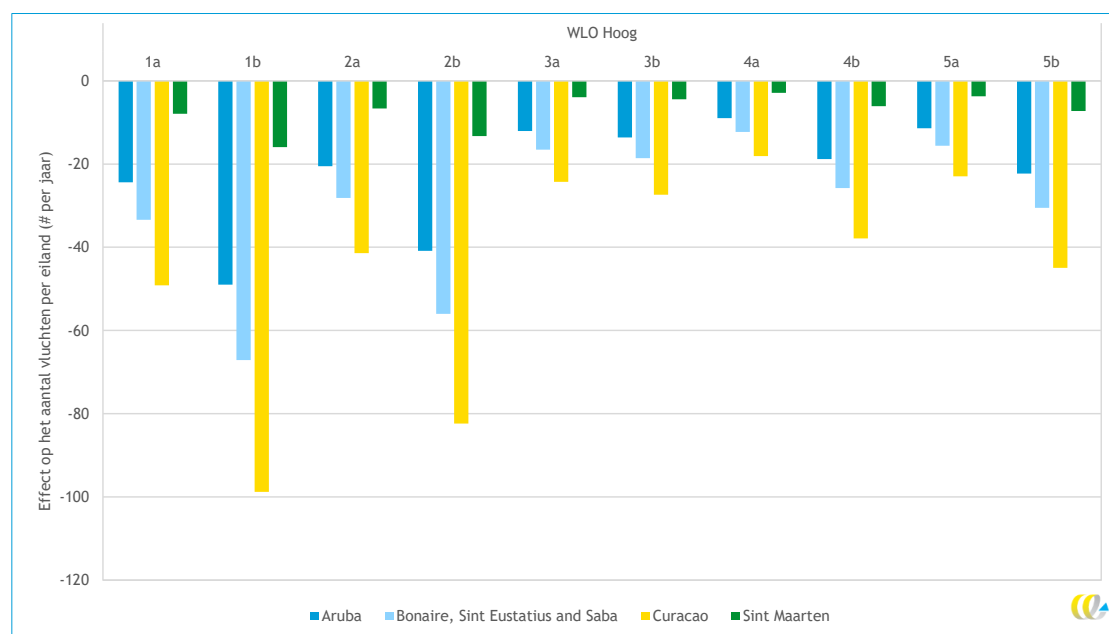
Door de afstandsafhankelijke vliegbelasting daalt het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk. In Figuur 1 is te zien dat er significante verschillen zitten tussen de verschillende varianten met betrekking de omvang van de daling in het aantal vluchten. Variant 1, die de hoogste tarieven kent voor reizigers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk, resulteert in de grootste reductie in vluchten. Variant 3, 4 en 5 leiden tot de minste extra kosten, waardoor het aantal vluchten minder daalt. Voor alle varianten geldt verder dat de b-variant, waarbij het tarief wordt vastgesteld op basis van de eerste bestemming, zorgt voor grotere dalingen in het aantal vluchten dan de a-varianten, waarbij het tarief wordt vastgesteld op basis van eindbestemming. De reden hiervoor is dat de tarieven in de b-varianten hoger liggen dan in de a-varianten.

Figuur 1 - Effect op het aantal vluchten vanaf Schiphol naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030



Op basis van de huidige verdeling in het aantal vluchten hebben we een inschatting gemaakt van de absolute reductie in vluchten per eiland. De uitkomsten zijn weergegeven in Figuur 2. Per eiland zijn dezelfde reductiepercentages toegepast als in Figuur 1. Aangezien in de referentieprognose de meeste vluchten naar Curaçao gaan, zien we dat de absolute afname in het aantal vluchten op dit eiland het grootst is. Een relatieve reductie is niet te geven omdat het totaal aantal vluchten per eiland in 2030 niet bekend is vanuit AEOLUS.

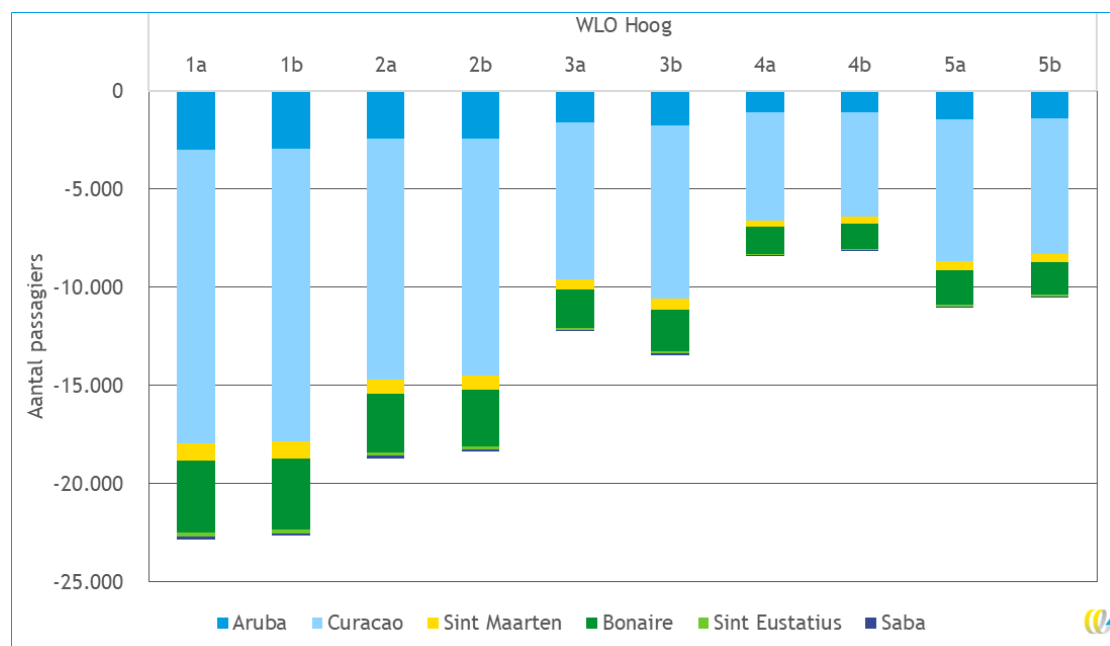
Figuur 2 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk per eiland in 2030



Effecten op passagiers

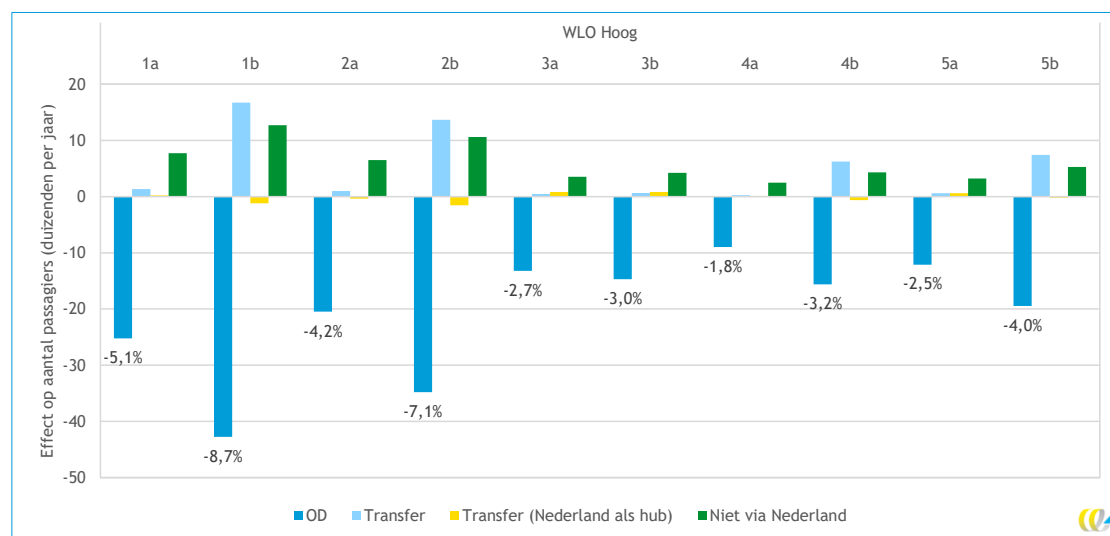
De effecten van de verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting op het aantal passagiers verschilt van de effecten op het aantal vluchten tussen Schiphol en het Caribisch deel van het Koninkrijk. De reden hiervoor is dat we bij de effecten op passagiers ook de uitwijkeffecten meenemen. Passagiers die in plaats van Schiphol kiezen voor vliegen via een luchthaven in België of Duitsland worden in deze figuur dus wel meegenomen. Doordat passagiers die vliegen via een buitenlandse luchthaven zijn meegenomen, zijn in Figuur 3 de verschillen tussen de a- en b-varianten vaak klein. Wederom is te zien dat de effecten het grootst zijn bij de varianten met de hoogste tarieven voor vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk.

Figuur 3 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030



In Figuur 4 is een verdere uitsplitsing gegeven naar het type passagier. OD-passagiers zijn mensen die direct van Schiphol naar het Caribisch deel van het Koninkrijk vliegen. In alle varianten neemt het aantal van deze passagiers af als gevolg van de stijging in ticketprijzen door de vliegbelasting. Een deel van deze reizigers wijkt uit naar buitenlandse luchthavens (de categorie 'Niet via Nederland'). In de b-varianten is er daarnaast een groep reizigers die via een buitenlandse hub naar het Caribisch deel van het Koninkrijk vliegt, om op die manier minder vliegbelasting te hoeven betalen. Tot slot zien we dat er hele lichte veranderingen zijn in het aantal passagiers die Schiphol gebruiken als overstap richting het Caribisch deel van het Koninkrijk. In Variant 1a, 3 en 5, waar geen belasting voor transferpassagiers geldt, neemt het aantal passagiers met transfer via Nederland zelfs toe ten opzichte van de referentie. Dit komt doordat als gevolg van vraagreductie door de vliegbelasting meer capaciteit vrijkomt voor transferpassagiers.

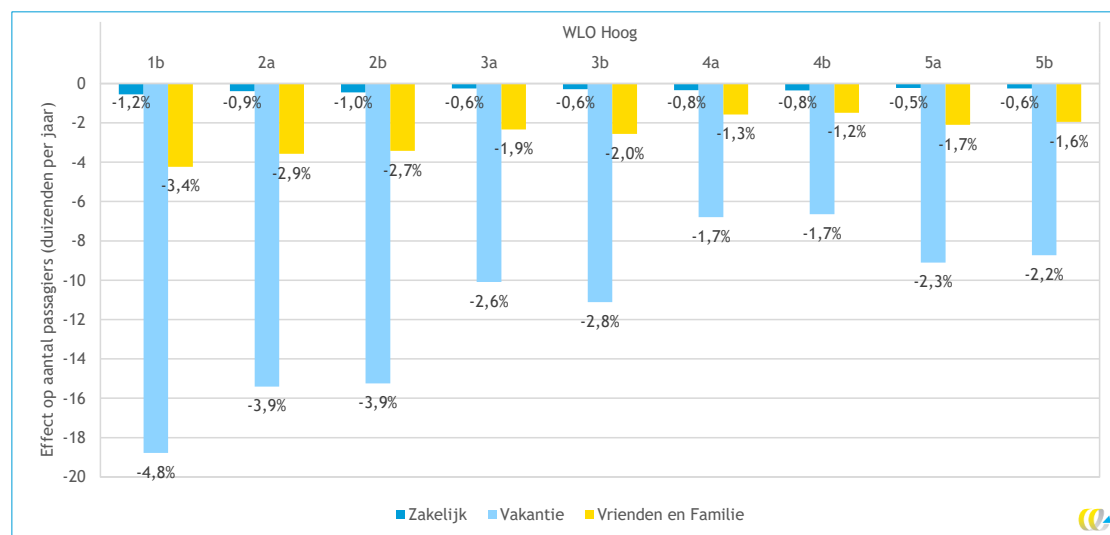
Figuur 4 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar type vliegreis in 2030



* We geven alleen een relatief percentage weer voor OD-passagiers omdat voor andere typen een logische referentie ontbreekt.

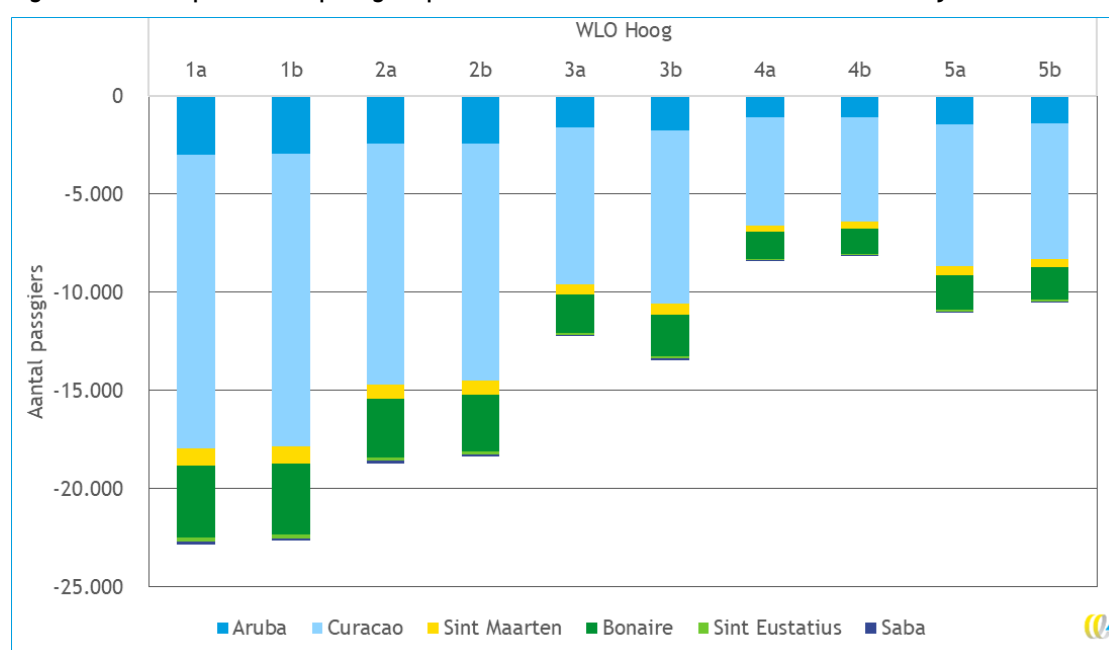
In Figuur 5 is de verandering in het aantal passagiers per reismotief te zien. Hier valt te zien dat de effecten, zowel absoluut als relatief, het grootst zijn voor passagiers die op vakantie gaan. Deze groep is het grootst en reageert daarnaast het meest op veranderingen in de kosten van de vliegreis. De effecten zijn het kleinst voor zakelijke reizigers, die het minst prijsgevoelig zijn.

Figuur 5 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar reismotief in 2030



Op basis van de reducties per motief hebben we ook een inschatting gemaakt van de reductie in het aantal passagiers per eiland. Hiervoor maken we gebruik van de aandelen per eiland uit Tabel 7. De resultaten zijn absoluut weergegeven in Figuur 6 en relatief in Tabel 8. In absolute en relatieve zin is de impact het grootst voor Curaçao. Dit komt doordat de meeste passagiers vanuit Schiphol naar Curaçao gaan. Daarnaast gaan relatief gezien veel passagiers voor vakantie naar Curaçao, en deze groep is het meest gevoelig voor veranderingen in de kosten van vliegen. Belangrijke notie is dat de aandelen relatief ten opzichte van het aantal passagiers vanaf Schiphol naar het Caribisch deel van Koninkrijk in de baseline is. Dit betekent dat we bezoekers vanaf andere luchthavens, zoals bijvoorbeeld de VS, niet meenemen. In Paragraaf 2.4 gaan we in op het aandeel van Nederlandse bezoekers per eiland.

Figuur 6 - Effect op het aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030



Tabel 8 - Effect relatief ten opzichte van totaal aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030

Variant	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-3,9%	-4,3%	-3,2%	-3,5%	-3,3%	-3,3%
1b	-3,9%	-4,3%	-3,2%	-3,5%	-3,2%	-3,2%
2a	-3,2%	-3,5%	-2,6%	-2,9%	-2,7%	-2,7%
2b	-3,2%	-3,5%	-2,6%	-2,8%	-2,6%	-2,6%
3a	-2,1%	-2,3%	-1,7%	-1,9%	-1,8%	-1,8%
3b	-2,3%	-2,5%	-1,9%	-2,1%	-1,9%	-1,9%
4a	-1,5%	-1,6%	-1,2%	-1,3%	-1,2%	-1,2%
4b	-1,4%	-1,5%	-1,2%	-1,2%	-1,2%	-1,2%
5a	-1,9%	-2,1%	-1,5%	-1,7%	-1,6%	-1,6%
5b	-1,8%	-2,0%	-1,5%	-1,6%	-1,5%	-1,5%

2.4 Economische effecten

De economische effecten die samenhangen met veranderingen in het aantal bezoekers vanuit Nederland is sterk afhankelijk van het motief van die bezoekers. Toeristen geven namelijk relatief meer geld uit dan mensen die op familie- of vriendenbezoek komen. De verhoudingen in het aantal en de herkomst van de toeristen verschillen per eiland. Daarnaast zijn er grote verschillen in het aandeel toeristen uit Nederland, zoals te zien is in Tabel 9. Zo zijn in Curaçao bezoekers uit Nederland de voornaamste groep, terwijl het aandeel toeristen vanuit Nederland voor Aruba beperkt is. Daar zijn bezoekers vanuit de VS de belangrijkste groep. Het verschil in het belang van Nederlandse bezoekers is een belangrijke oorzaak van verschillen in de impact op werkgelegenheid en BBP-effecten tussen eilanden, zoals we die later in deze paragraaf zullen zien.

Tabel 9 - Aantal bezoekers Caribisch deel van het Koninkrijk in 2023

	Totaal via vliegtuig*	Waarvan via Schiphol**	Aandeel Schiphol
Aruba	1.260.402	73.391	6%
Curaçao	489.559	302.725	62%
Sint Maarten	372.808	26.843	7%
Bonaire	220.150	89.924	41%
Sint Eustatius	15.600	5.460	35%
Saba	12.030	3.368	28%

* Binnen het totaal vallen ook bezoekers die korter dan een dag blijven. Het aandeel van Schiphol in overnachtende bezoekers is naar verwachting hoger.

** Binnen deze statistiek vallen ook eilandbewoners die terugkomen van familiebezoek in Nederland⁵.

Bron: Schipholdata aangevuld met nationale statistieken (zie Tabel 13 voor de gehanteerde bronnen voor nationale data).

We kijken in deze paragraaf naar drie mogelijke economische effecten voor het Caribisch deel van het Koninkrijk van de invoering van een afstandsafhankelijke vliegbelasting:

1. Effecten op bestedingen van bezoekers.
2. Effecten op directe en indirecte werkgelegenheid.
3. Effecten op het BBP.

De gehanteerde methode om deze economische effecten in te schatten wordt toegelicht in Bijlage A.

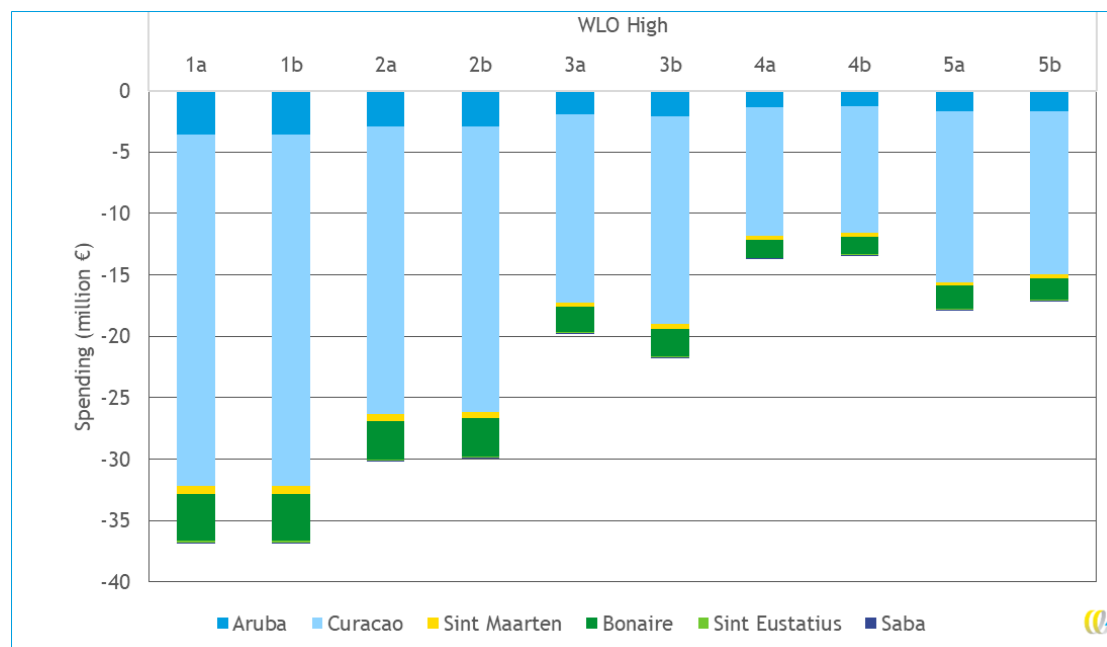
Effecten op bestedingen door bezoekers

Om de bestedingen in te schatten hebben we gekeken naar dagelijkse uitgaven van Nederlandse bezoekers op de verschillende eilanden. Bezoekers geven vooral geld uit aan accommodaties, restaurantbezoek, autohuur en boodschappen (zie Bijlage A). Om de effecten op de bestedingen in te schatten maken we gebruik van een onderscheid naar reismotief, omdat de uitgaven bij vrienden- en familiebezoek aanzienlijk lager liggen dan bijvoorbeeld bij vakantiebezoek. De dagelijkse bestedingen vermenigvuldigen we met de

⁵ De gevolgen op de verdere inschattingen zijn beperkt. Uit toeristische statistieken voor Aruba en Curaçao lijkt ten minste 90% van de inkomende passagiers vanaf Schiphol in Nederland te wonen. Verder zijn de uitgaven voor familiebezoek factor 6 lager dan van toeristen die op vakantie komen. Hierdoor zijn effecten op bestedingen, werkgelegenheid en BBP beperkt.

gemiddelde bezoekduur en het aantal passagiers om tot totale bestedingen te komen. De resultaten zijn weergegeven in Figuur 7.

Figuur 7 - Verandering in bestedingen van bezoekers voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030



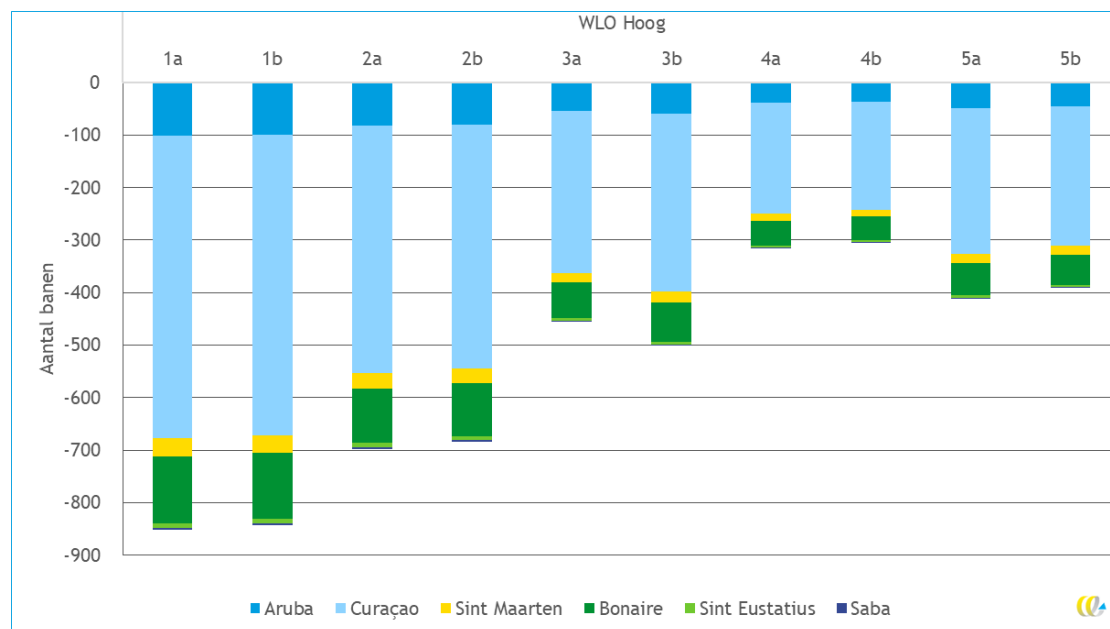
De directe bestedingen dalen met € 13 en € 37 miljoen, afhankelijk van de variant. Curaçao, het land met de meeste bezoekers via Schiphol, krijgt te maken met de grootste absolute daling in bestedingen. Het is nog belangrijk om te vermelden dat de daling van de bestedingen niet volledig terecht komt bij eilandbewoners. Op de eilanden vindt weinig tot geen eigen productie plaats, waardoor goederen en etenswaren in grote mate worden geïmporteerd. Ter illustratie, in Centrale Bank van Curaçao en Sint Maarten (2023) wordt deze importlekkage ingeschat in op 58,3% voor Curaçao. Dit betekent dat 41,7% van de effecten op de totale bestedingen daadwerkelijk terecht komen bij eilandbewoners. Dit komt neer op € 5,4 tot € 15,4 miljoen. We kunnen niet aangegeven hoe groot deze bestedingen relatief zijn ten opzichte van de totale bestedingen omdat we de bestedingen van bezoekers uit andere landen, zoals de Verenigde Staten, niet hebben bepaald.

Werkgelegenheid

Hier gaan we in op de werkgelegenheidseffecten voor het Caribisch deel van het Koninkrijk door de vermindering van het aantal bezoekers. Om dit te bepalen hebben we ingeschat hoeveel werkgelegenheid direct en indirect gerelateerd is aan bezoekende passagiers vanuit Nederland. In Bijlage A is toegelicht hoe deze effecten zijn ingeschat. In onze analyses hebben we geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat vrijgekomen hotelkamers opgevuld kunnen worden door toeristen uit andere landen. Dit zou de effecten van een hogere vliegbelasting, wat betreft bestedingen, werkgelegenheid en BBP, voor de eilanden kunnen dempen. Bij de inschattingen is wel rekening gehouden met het motief van de bezoekers, omdat de bestedingen per motief verschillen. We verwachten dat verschillen per motief voor bestedingen leiden tot vergelijkbare verschillen in werkgelegenheid.

De resultaten van deze analyse worden absoluut gepresenteerd in Figuur 8 en relatief in Tabel 10.

Figuur 8 - Werkgelegenheidseffecten (direct en indirect) voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030



Tabel 10 - Effect werkgelegenheid relatief ten opzichte van totaal werkenden per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030

Variant	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,18%	-0,83%	-0,16%	-0,93%	-0,47%	-0,37%
1b	-0,18%	-0,82%	-0,16%	-0,90%	-0,45%	-0,36%
2a	-0,15%	-0,67%	-0,13%	-0,75%	-0,38%	-0,30%
2b	-0,14%	-0,66%	-0,13%	-0,72%	-0,36%	-0,29%
3a	-0,10%	-0,45%	-0,09%	-0,50%	-0,25%	-0,20%
3b	-0,11%	-0,49%	-0,10%	-0,55%	-0,27%	-0,22%
4a	-0,06%	-0,29%	-0,06%	-0,33%	-0,17%	-0,14%
4b	-0,06%	-0,27%	-0,06%	-0,30%	-0,15%	-0,12%
5a	-0,09%	-0,42%	-0,08%	-0,46%	-0,23%	-0,19%
5b	-0,09%	-0,40%	-0,08%	-0,44%	-0,22%	-0,18%

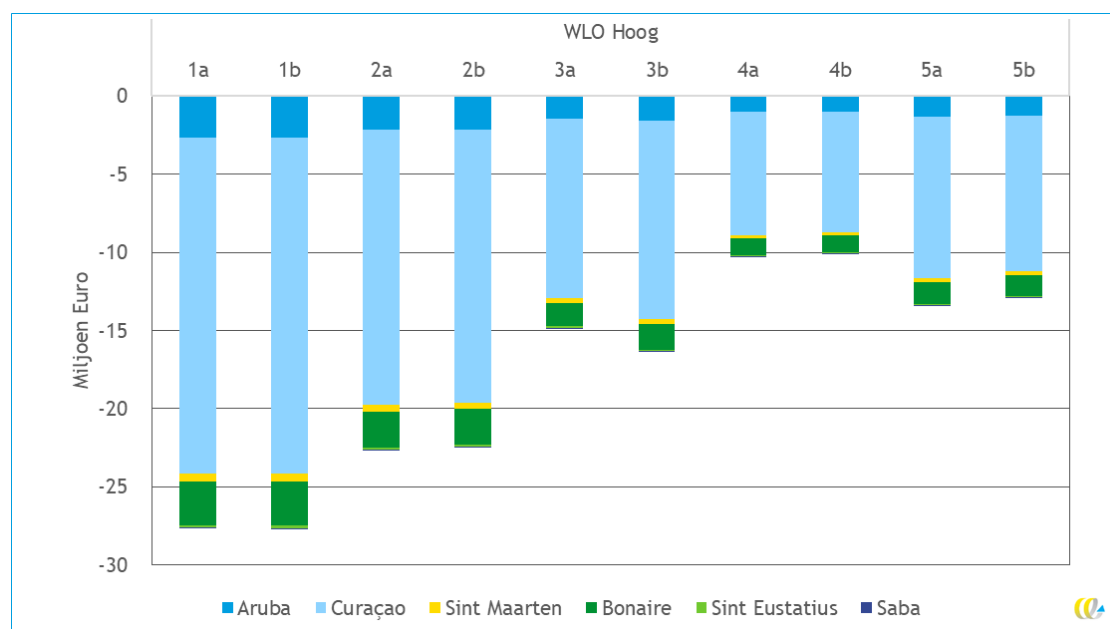
Er zijn verschillen tussen de eilanden met betrekking tot de werkgelegenheidseffecten. Dit komt door verschillen in het belang van bezoekers uit Schiphol, alsmede het aandeel banen in de toeristische sector per eiland. Zo zijn de effecten het grootst voor Curaçao en Bonaire, beide eilanden met een aanzienlijke toeristische sector en relatief veel vakantiegangers vanuit Nederland. De effecten voor Aruba zijn daarentegen veel beperkter, omdat het aandeel toeristen vanuit Nederland op Aruba veel beperkter is dan op bijvoorbeeld Curaçao en Bonaire.

BBP

Als laatste kijken we naar de effecten op het bruto binnenlands product voor het Caribisch deel van het Koninkrijk. Hiervoor nemen we de bestedingen van bezoekers als uitgangspunt. Hierop passen we een correctie toe omdat veel goederen oorspronkelijk geïmporteerd zijn. Daarna passen een ophoogfactor van 180% toe om ook indirecte effecten mee te nemen. In Bijlage 0 is een verdere toelichting te vinden van de gebruikte methode.

De resultaten zijn te zien in Figuur 9. De vliegbelasting zal leiden tot een reductie van BBP van 9 tot 26 miljoen afhankelijk van het scenario. De effecten ten opzichte van het totale BBP van het Caribisch deel van het Koninkrijk zijn in alle varianten kleiner dan 1%. De impact is het grootst voor Curaçao, het eiland met het grootste aandeel in toeristen uit Nederland. We hebben niet meegenomen dat een reductie in Nederlandse toeristen en de daaruit vloeiende BBP-effecten (gedeeltelijk) gecompenseerd kan worden door een toename van toeristen uit het buitenland.

Figuur 9 - Effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030



Tabel 11 - Effect relatief ten opzichte van totaal aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030

Variant	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,08%	-0,70%	-0,03%	-0,42%	-0,15%	-0,11%
1b	-0,08%	-0,70%	-0,03%	-0,42%	-0,15%	-0,11%
2a	-0,07%	-0,57%	-0,03%	-0,34%	-0,12%	-0,09%
2b	-0,07%	-0,57%	-0,03%	-0,34%	-0,12%	-0,09%
3a	-0,04%	-0,37%	-0,02%	-0,22%	-0,08%	-0,06%
3b	-0,05%	-0,41%	-0,02%	-0,25%	-0,09%	-0,07%
4a	-0,03%	-0,25%	-0,01%	-0,15%	-0,06%	-0,05%
4b	-0,03%	-0,23%	-0,01%	-0,14%	-0,05%	-0,04%
5a	-0,04%	-0,34%	-0,01%	-0,20%	-0,07%	-0,05%
5b	-0,04%	-0,32%	-0,01%	-0,19%	-0,07%	-0,05%

3 Conclusies

In deze studie hebben we gekeken naar de effecten van verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting op het Caribisch deel van het Koninkrijk. De afstandsafhankelijke vliegbelasting zorgt, afhankelijk van de variant, voor een toename in ticketprijzen van € 17 tot € 54 voor elke directe vlucht vanaf Schiphol. Hierdoor daalt het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk vanuit Nederland ten opzichte van de referentie met 1 tot 4%. De reductie in het aantal vluchten vanaf Schiphol is groter, met name voor de b-varianten waarbij de eerste stop wordt belast en niet de eindbestemming. Vanwege de hogere kosten zullen meer mensen kiezen voor een vlucht met overstap, of een vlucht vanaf een luchthaven buiten Nederland. Uiteindelijk zorgt dit voor langere reistijden en minder gemak.

De economische effecten op de eilanden als gevolg van de daling in passagiers hebben we, op grove wijze, ingeschat. De directe bestedingen dalen, afhankelijk van de variant, tussen de € 13 en € 37 miljoen. Van dit verlies komt naar schatting € 5,4 tot € 15,4 miljoen terecht bij eilandbewoners. Het andere gedeelte van de daling in bestedingen heeft betrekking op goederen die geïmporteerd worden. Voor werkgelegenheid zien we verschillen tussen de eilanden binnen het Caribisch deel van het Koninkrijk. Dit komt door verschillen in omvang van het eiland, de omvang van de toeristensector en het aandeel van Nederlandse toeristen in het totaal van de bezoekers. Hierdoor lopen verschillen in de impact op werkgelegenheid uiteen van 0,06% voor Sint Maarten bij een laag tarief tot 0,96% voor Bonaire bij een hoog tarief. De impact op het BBP is (in relatieve zin) kleiner. Voor alle eilanden samen daalt het BBP tussen de € 9 en € 26 miljoen. In relatieve termen heeft Curaçao het grootste aandeel, met een daling van 0,6% bij varianten met een hoog tarief. De effecten zijn het kleinst voor Aruba, waar het aandeel Nederlandse bezoekers klein is, met een daling van 0,07% bij dezelfde variant.

In onze analyses hebben we niet meegenomen dat vrijgekomen kamers opgevuld kunnen worden door toeristen uit andere landen. Dit kan de effecten van een hogere vliegbelasting (in termen van bestedingen, werkgelegenheid en BBP) voor de eilanden dempen.

Literatuur

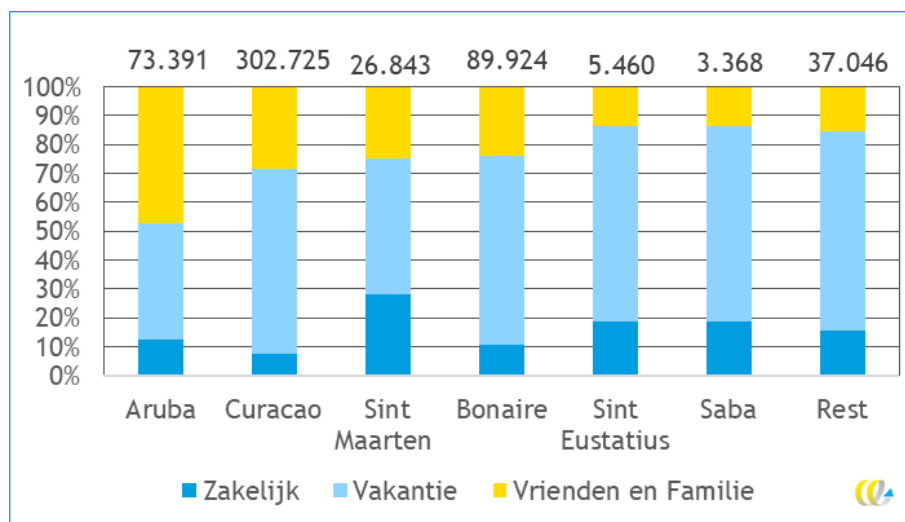
- CE Delft, & Significance. (2025). *Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting*.
<https://ce.nl/publicaties/effecten-van-een-verhoging-van-de-vliegbelasting/>
- Centrale Bank van Curaçao en Sint Maarten. (2023). *Tourism in Curaçao: facts & figures*.
https://cdn.centralbank.cw/media/speeches_presentations_2024/20240416_candice_henriquez_tourism_in_curacao_facts_and_figures_12_april_2024.pdf
- Croes, R., Rivera, M., Pizam, A., Olson, E., Lee, J. S. H., & Zhong, Y. (2011). *Winning the future: Strategic Plan for the development of Tourism*. Academia.
https://www.academia.edu/78796561/Winning_the_Future_Strategic_Plan_for_the_Development_of_Tourism
- Panteia. (2023). *Labor Market Analysis Sint Maarten*.
<https://www.sintmaartengov.org/Documents/Reports/LabourMarketAnalysisSXM.pdf>
- Rijksoverheid. (2024). *Regeerprogramma - Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet*.
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2024D33033&did=2024D33033>
- Schiphol. (2023). *Routes & Profile Monitor luchthaven Schiphol*. Schiphol. <https://mcm-research.com/projecten/continu-onderzoek-luchthaven-schiphol/#:-:text=Routes%20%26%20Profile%20Monitor%20luchthaven%20Schiphol&text=Gedurende%20het%20gehele%20jaar%2C%207,interviewers%20face%20to%20face%20ge%C3%AFinterviewd>.
- SEO, & DEZ. (2006). *Turistika: modelscenario's 2005-2012 (deel II)*.
<https://www.seo.nl/publicaties/turistika-modelscenarios-2005-2012-deel-ii/>
- World Travel & Tourism Council. (2023a). *The economic impact of travel & tourism Aruba*.
<https://researchhub.wttc.org/product/aruba-economic-impact-report>
- World Travel & Tourism Council. (2023b). *The economic impact of travel & tourism Curacao*.

A Methodiek voor bepalen effecten voor het Caribisch deel van het Koninkrijk

Om de effecten van de invoering van een afstandsafhankelijke vliegbelasting op het Caribisch deel van het Koninkrijk te bepalen zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Met behulp van de enquêtedata van Schiphol (Schiphol, 2023) is voor het jaar 2023 het motief in kaart gebracht voor bezoekende passagiers voor alle eilanden in de Cariben.
2. De uitkomsten van AEOLUS, die alleen beschikbaar zijn voor de Caribische eilanden als geheel per motief, zijn toegedeeld naar de verschillende Caribische eilanden op basis van het aandeel in bezoekende passagiers per motief in 2023. Hierdoor houden we rekening met verschillen in aandelen per motief per eiland. De resultaten zijn weer-gegeven in Figuur 10. Ook zijn uit AEOLUS ticketprijzen beschikbaar. De effecten zijn daarnaast gerelateerd aan gemiddelde bruto lonen die via CBS beschikbaar zijn. Voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten zijn de gemiddelde lonen ingeschat. Dit is gedaan op basis van de verhouding tussen het GDP per Capita en de gemiddelde lonen in Bonaire, Sint Eustatius, en Saba.

Figuur 10 - Motief per eiland en aantal bezoekers vanaf Schiphol in 2023



Bron: (Schiphol, 2023).

3. Vervolgens hebben we bepaald wat voor uitgaven door bezoekers worden gedaan op de eilanden. Daarbij maken we onderscheid naar het motief dat de bezoekers hebben om de eilanden te bezoeken, omdat de gemiddelde bestedingen sterk afhankelijk zijn van dit motief. Vooral de bezoekers van vrienden en familie geven per persoon aanzienlijk minder uit dan zakelijke bezoekers en vakantiegangers. De bestedingen afhankelijk van het motief zijn alleen beschikbaar voor Aruba. Zie Tabel 12 voor de uitkomsten voor Aruba in 2019. De verhoudingen passen we ook toe voor de gemiddelde uitgaven van bezoekers (uit Nederland) voor de andere eilanden. Daarnaast blijven Nederlandse toeristen vaak relatief lang op bezoek, maar zijn de dagelijkse uitgaven vaak lager dan de gemiddelde toerist. Voor veel van de eilanden zijn gemiddelde uitgaven en verblijfsduur van Nederlandse bezoekers via luchtvaart bekend. Als dat niet beschikbaar is dan baseren we ons op Europese bezoekers of op data voor een ander eiland. Voor cruise-bezoekers gaan we uit van lagere bestedingen per dag, omdat zij geen accommodatie nodig hebben. Alle bestedingen zijn aangepast naar het prijspeil van 2025.

Tabel 12 - Gemiddelde dagelijkse uitgaven naar motief Aruba 2019 (USD)

Motief	Uitgaven (USD per dag)
Vakantie	180,85
Huwelijksreis	225,07
Vrienden- en familiebezoek	29,26
Zakelijk en ontspanning	258,31
Overig	149,62
Gemiddeld	175,33

4. Vervolgens hebben we bepaald hoeveel werkgelegenheid gerelateerd is aan de veranderingen in bestedingen. Hiervoor hebben we een ratio van banen in de toeristische sector ten opzichte van de bestedingen bepaald. Om dit te doen hebben we op basis van lokale data bepaald welk aandeel van de werkgelegenheid momenteel gerelateerd is aan toerisme. Hiervoor baseren we ons op de hoeveelheid banen binnen de sectoren detailhandel, horeca en accommodaties, en cultuur en recreatie. Omdat niet alle banen in deze sectoren gerelateerd zijn aan toerisme, voeren we een correctie uit op basis van het aandeel voor Curaçao. Curaçao is namelijk het enige eiland waarvoor precies beschikbaar is hoeveel mensen direct in toerisme werken. Veel banen, zoals bijvoorbeeld wasserettes of bezorger, zijn indirect gerelateerd aan toerisme. Op basis van verschillende bronnen ((Centrale Bank van Curaçao en Sint Maarten, 2023; SEO & DEZ, 2006; World Travel & Tourism Council, 2023a, 2023b) is ingeschat dat dit leidt tot een multiplier tussen de 1,8 en 2 van de directe werkgelegenheid. Wij gaan uit van de meer conservatieve multiplier van 1,8.
5. Om de effecten op het BBP te bepalen nemen we de bestedingen van bezoekers als uitgangspunt. Hierop passen we een correctie toe, omdat veel goederen oorspronkelijk geïmporteerd zijn. Hiervoor geven bronnen verschillende inschattingen. World Travel & Tourism Council (2023b) gaat uit van importlekage van 0,583 specifiek voor toerisme, terwijl (Croes et al., 2011) uitgaat van 0,38 voor de economie als geheel. We gaan uit van de meer recente bron die specifiek voor toerisme is, en hanteren dus een correctie van 0,583. Daarna passen we een ophoogfactor van 1,8 (zie punt 4) toe, om op deze manier ook indirecte effecten mee te kunnen nemen.

Naast de hiervoor genoemde algemene bronnen hebben we voor de verschillende analyses ook specifieke lokale bronnen gebruikt. Deze verschillen per eiland en zijn gebruikt om de bestedingen en de verblijfsduur van Nederlandse toeristen te bepalen. De bronnen zijn weergegeven in Tabel 13.

Tabel 13 - Gehanteerde bronnen per eiland

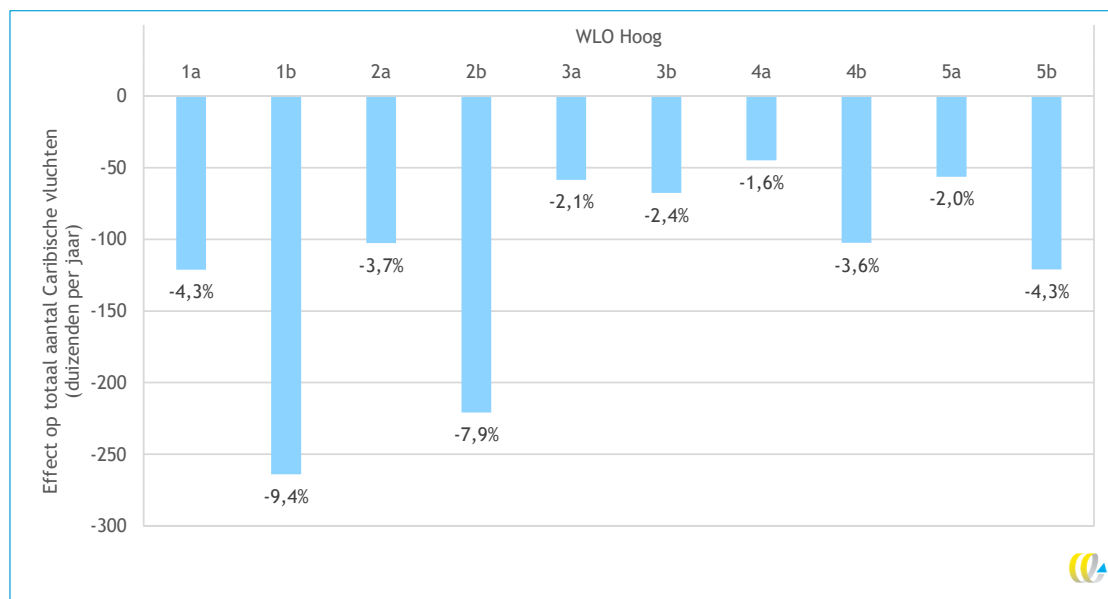
Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
Aruba Ports	Curaçao Tourism Board	Department of statistics	Statline Caribisch Nederland (CBS)	Statline Caribisch Nederland (CBS)	Statline Caribisch Nederland (CBS)
Central Bureau of Statistics - Aruba	CHATA	(Panteia, 2023)	Bonaire chamber of commerce		
Worldbank world development indicators	Worldbank world development indicators	Worldbank world development indicators	Tourism Corporation Bonaire (TCB)		
Aruba Tourism Authority	CBS Curaçao	IMF			
IMF	IMF				

B Resultaten 2035 en 2040

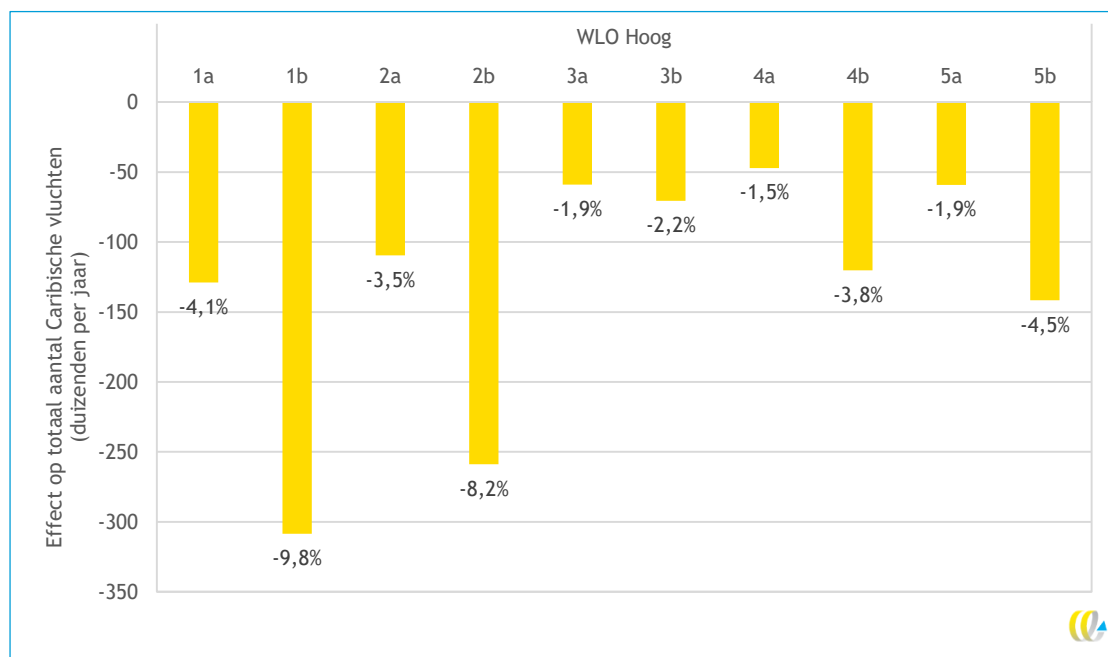
B.1 Effecten op vluchten en aantal passagiers

Effecten op vluchten

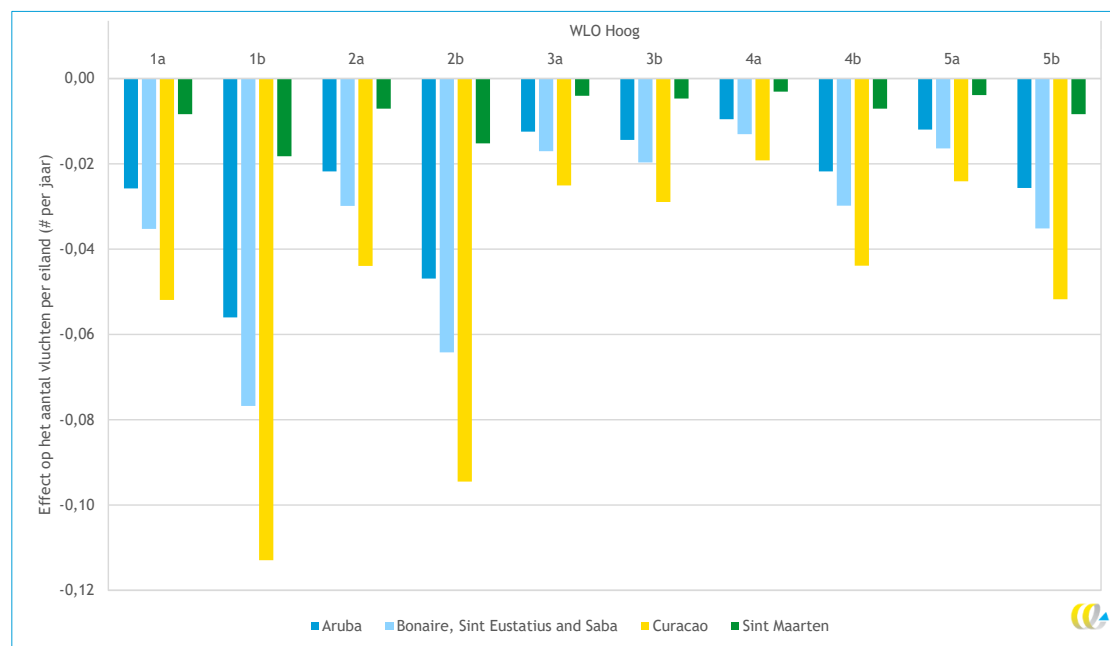
Figuur 11 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035



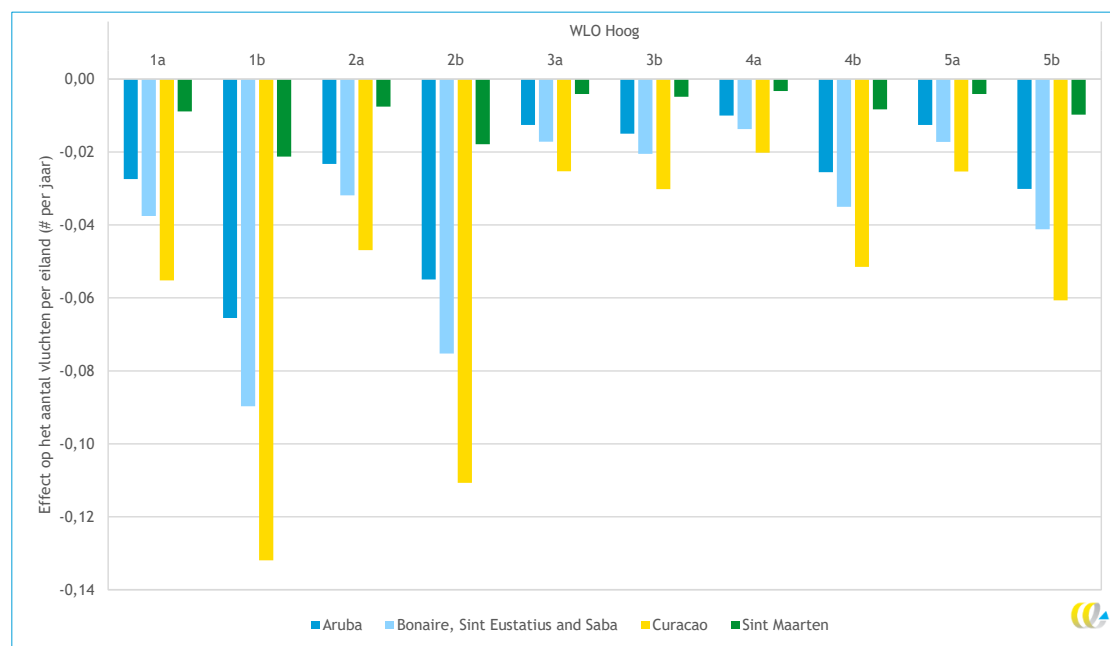
Figuur 12 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040



Figuur 13 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk per eiland in 2035

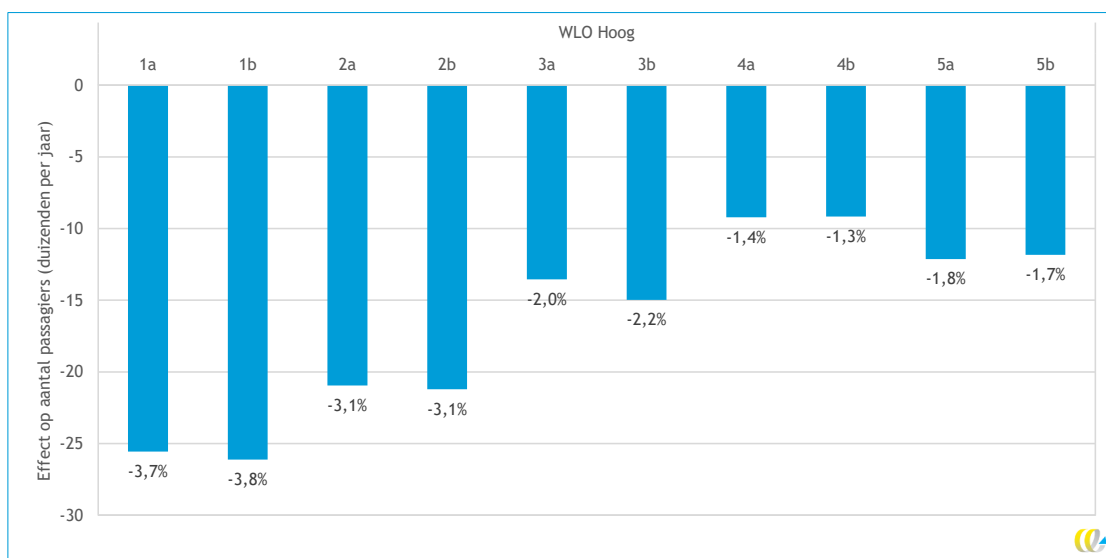


Figuur 14 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk per eiland in 2040

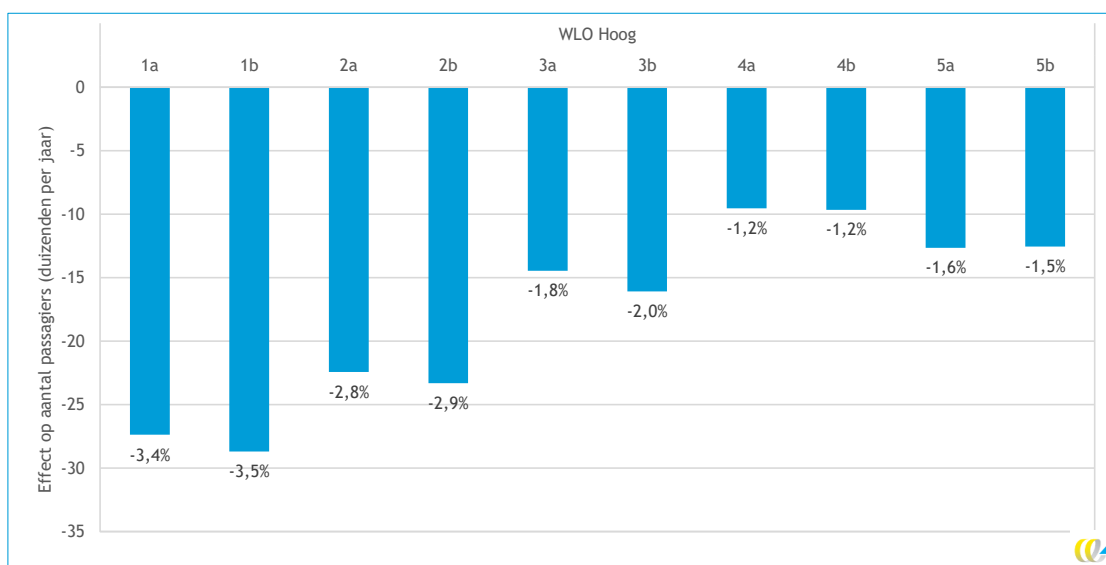


Effecten op passagiers

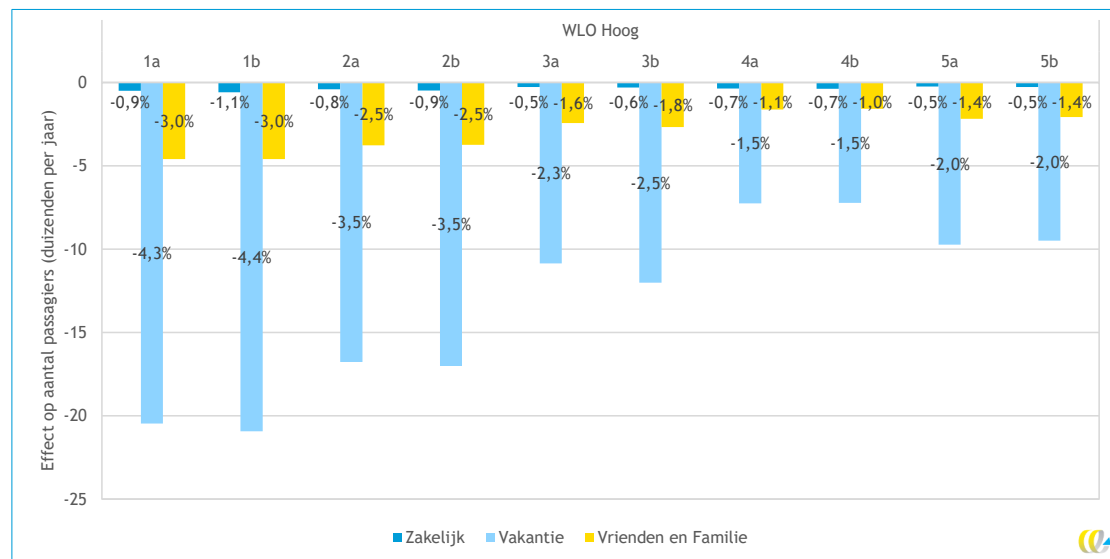
Figuur 15 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035



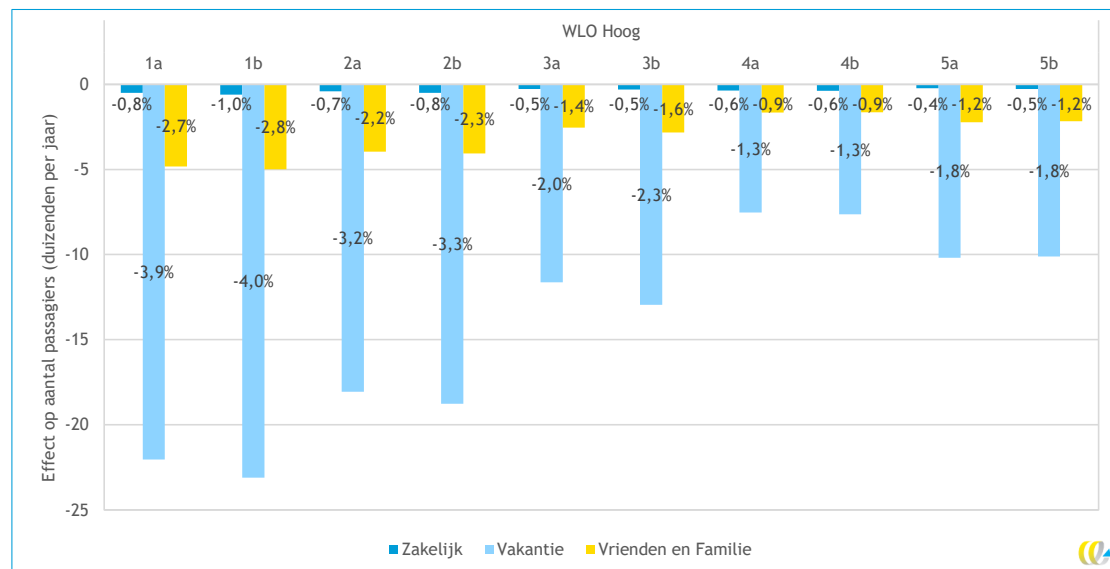
Figuur 16 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040



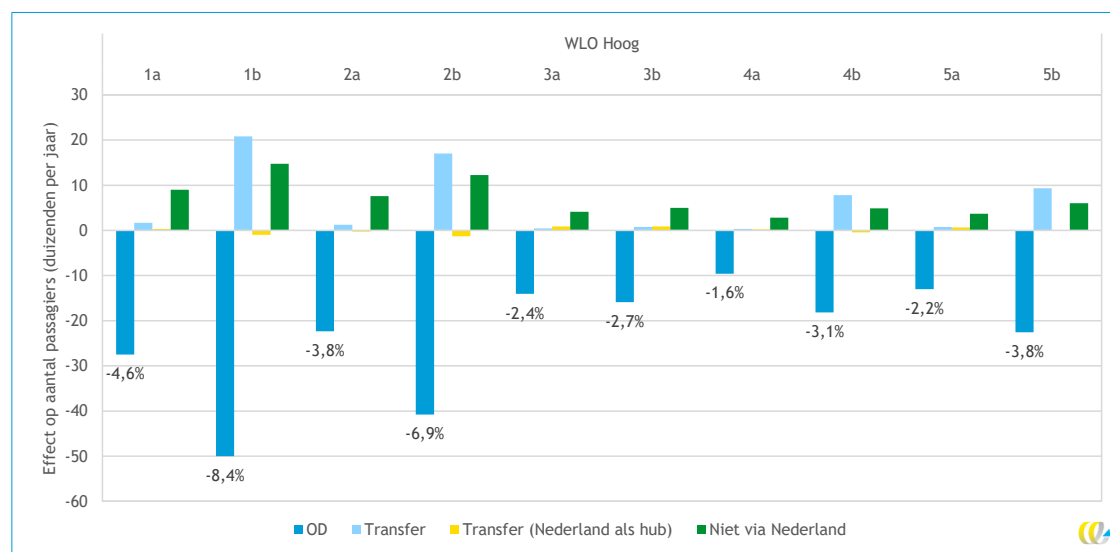
Figuur 17 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar reismotief in 2035



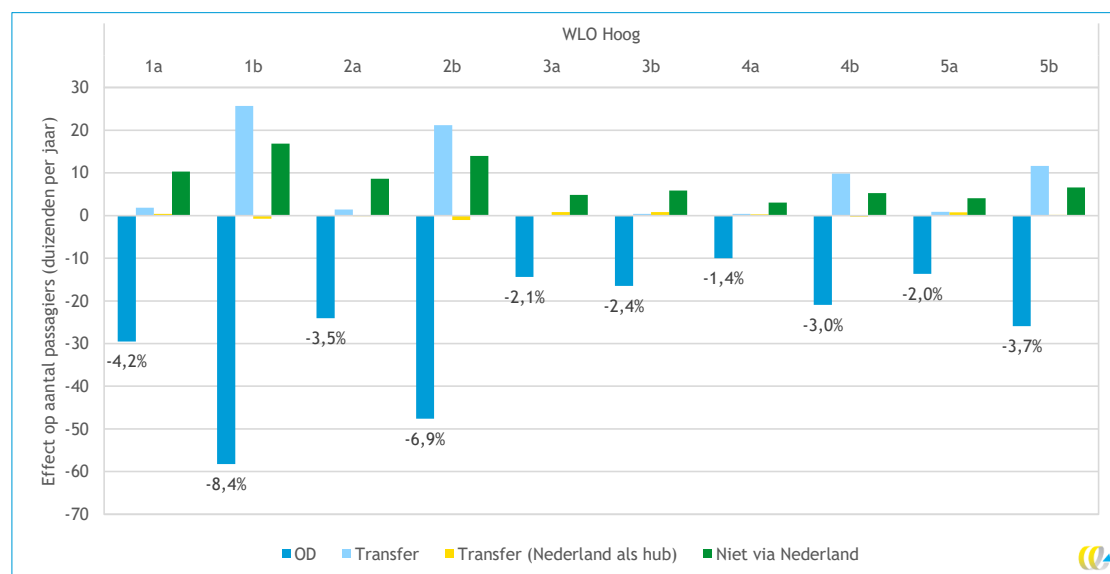
Figuur 18 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar reismotief in 2040



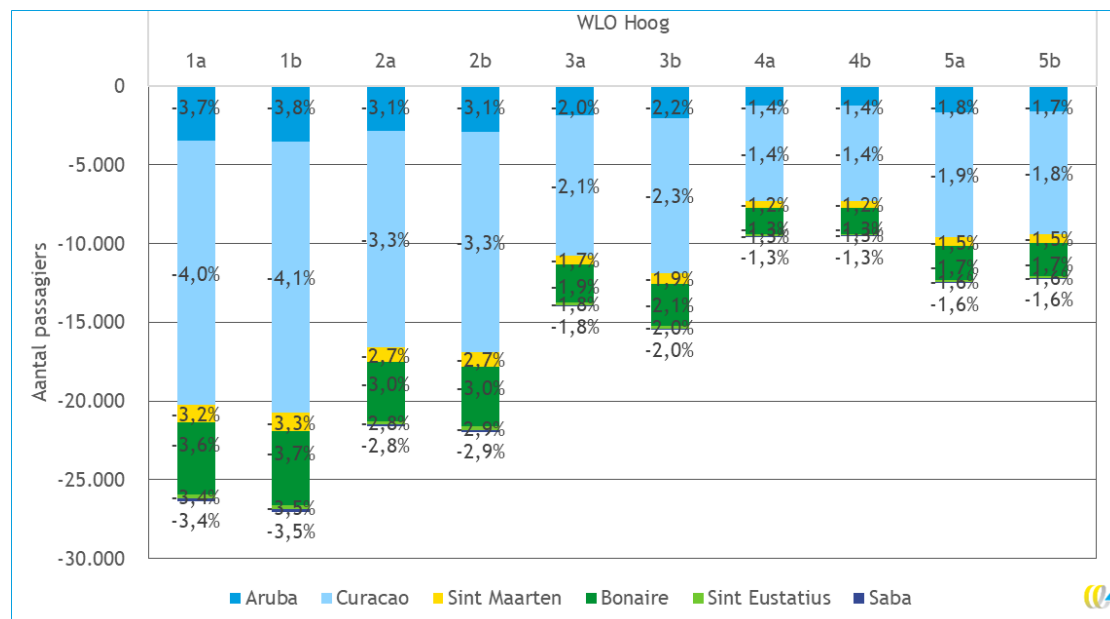
Figuur 19 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar type vliegreis in 2035



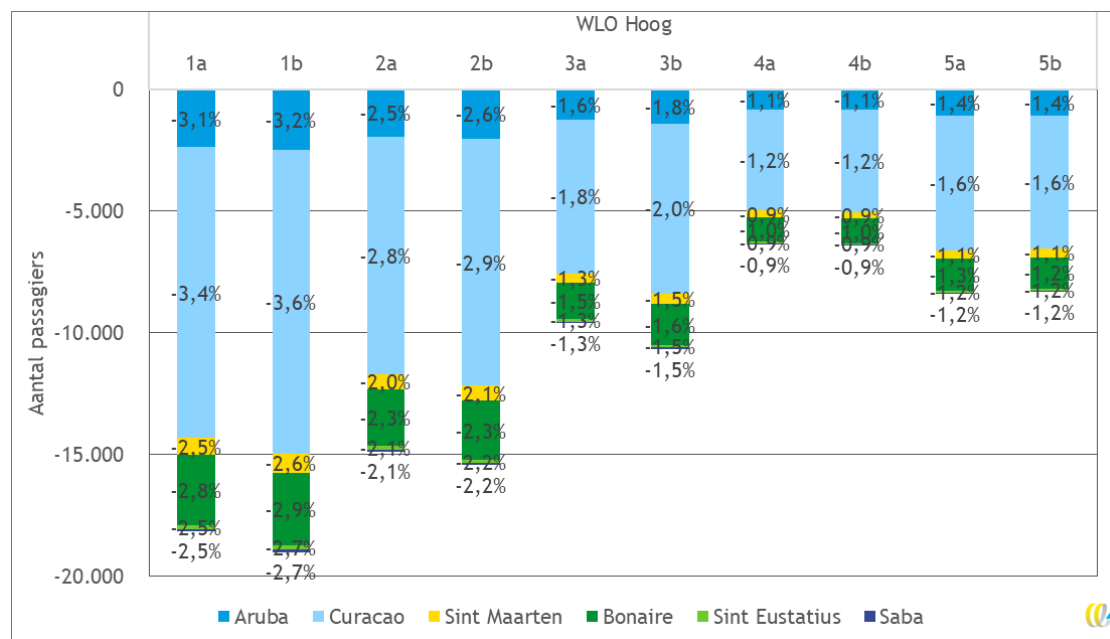
Figuur 20 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar type vliegreis in 2040



Figuur 21 - Effect op het aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035



Figuur 22 - Effect op het aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040



B.2 Economische effecten

Effect op ticketprijzen

Tabel 14 - Kosten ticketprijzen retourvlucht naar Caribisch deel van het koninkrijk in 2035 voor WLO Hoog (in €)

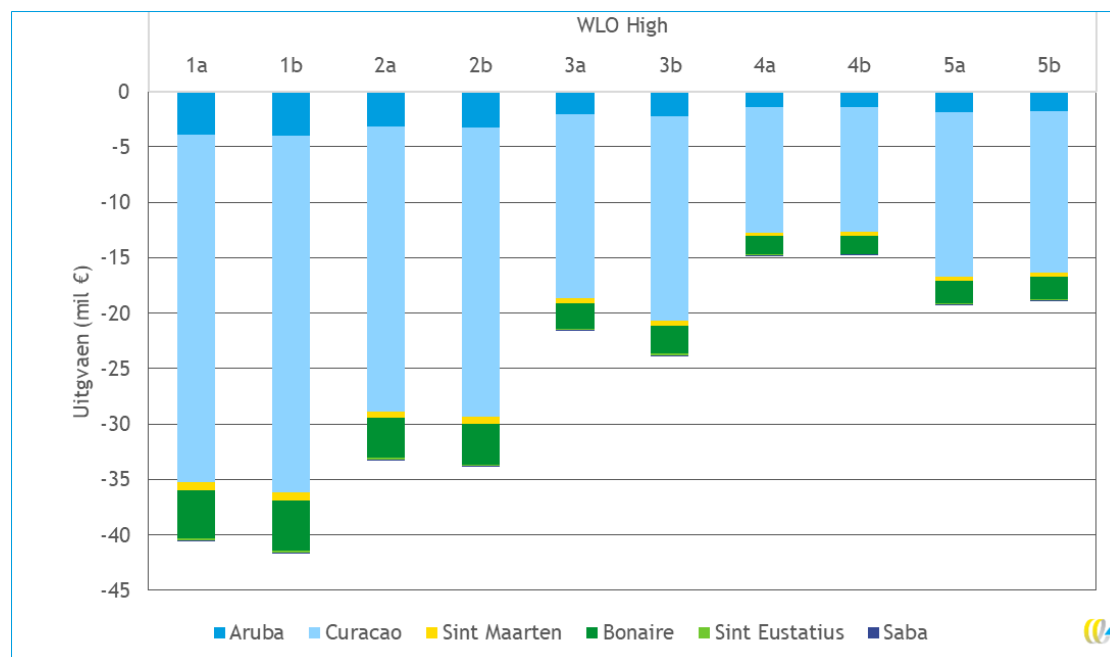
	Totaal	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Baseline	1.762	1.774	1.680	1.712
Variant 1a	1.803	1.816	1.714	1.751
Variant 1b	1.815	1.836	1.680	1.725
Variant 2a	1.796	1.809	1.708	1.744
Variant 2b	1.806	1.826	1.679	1.721
Variant 3a	1.784	1.796	1.698	1.733
Variant 3b	1.787	1.800	1.701	1.734
Variant 4a	1.778	1.790	1.696	1.728
Variant 4b	1.781	1.797	1.678	1.716
Variant 5a	1.782	1.794	1.697	1.731
Variant 5b	1.787	1.803	1.679	1.717

Tabel 15 - Kosten ticketprijzen retourvlucht naar Caribisch deel van het koninkrijk in 2040 voor WLO Hoog (in €)

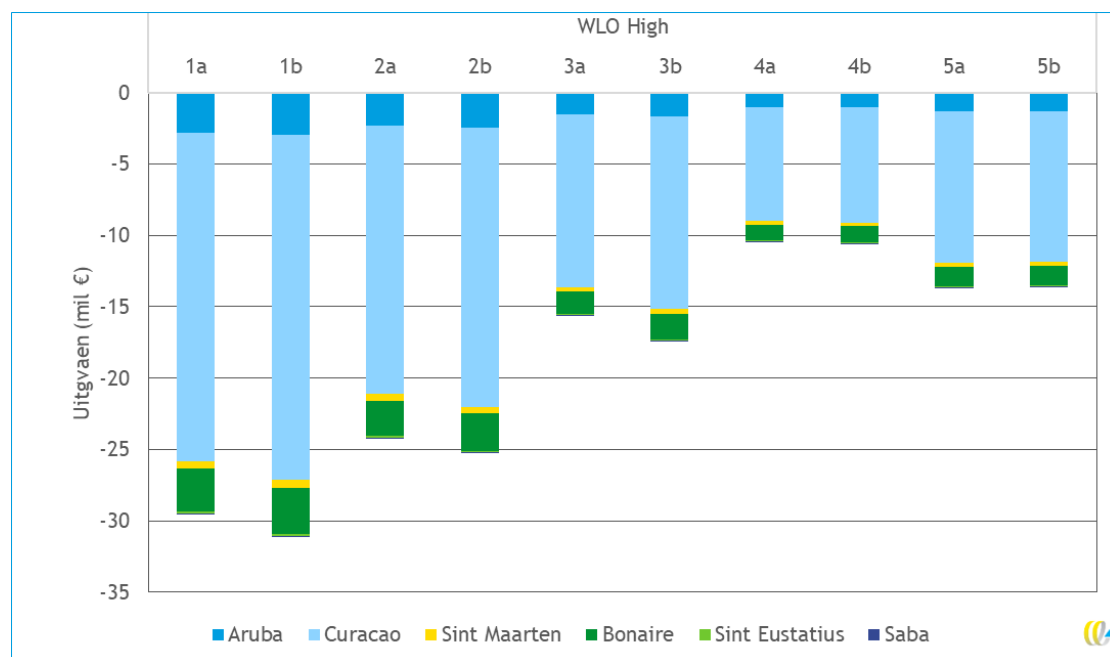
	Totaal	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Baseline	1.871	1.891	1.809	1.786
Variant1a	1.911	1.933	1.843	1.824
Variant1b	1.922	1.953	1.809	1.797
Variant2a	1.904	1.926	1.837	1.818
Variant2b	1.913	1.943	1.808	1.794
Variant3a	1.892	1.913	1.827	1.807
Variant3b	1.895	1.917	1.830	1.808
Variant4a	1.886	1.907	1.825	1.802
Variant4b	1.889	1.914	1.807	1.789
Variant 5a	1.890	1.911	1.825	1.804
Variant 5b	1.894	1.920	1.808	1.790

Effecten op de bestedingen

Figuur 23 - Verandering in bestedingen van bezoekers voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035

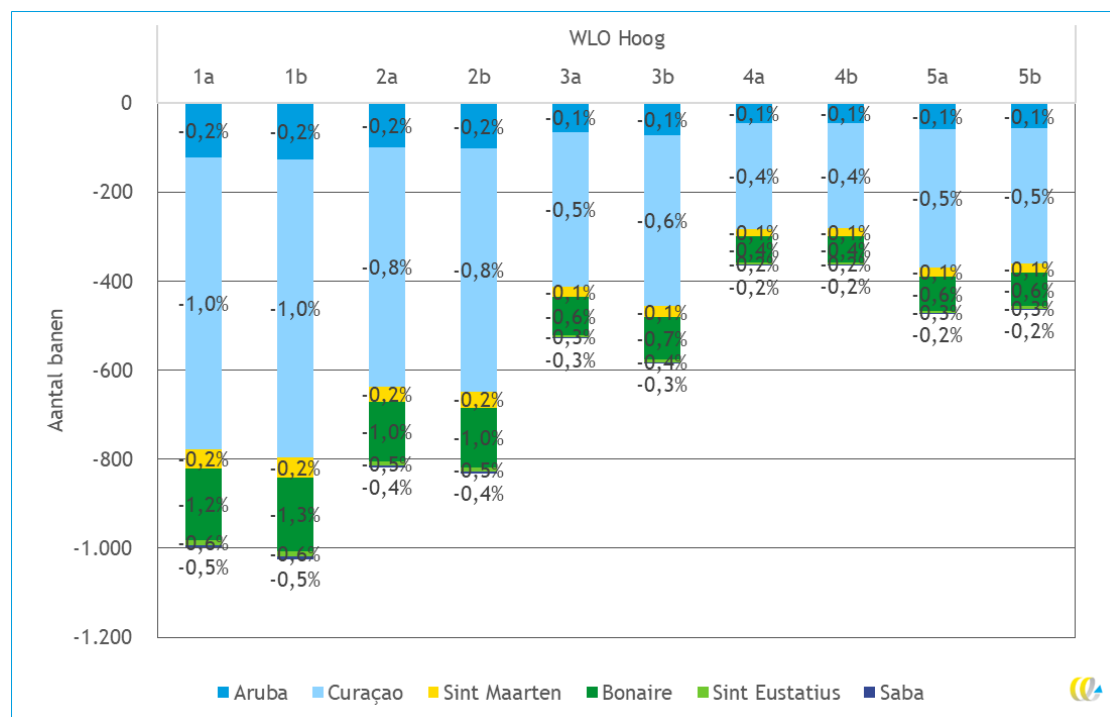


Figuur 24 - Verandering in bestedingen van bezoekers voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040

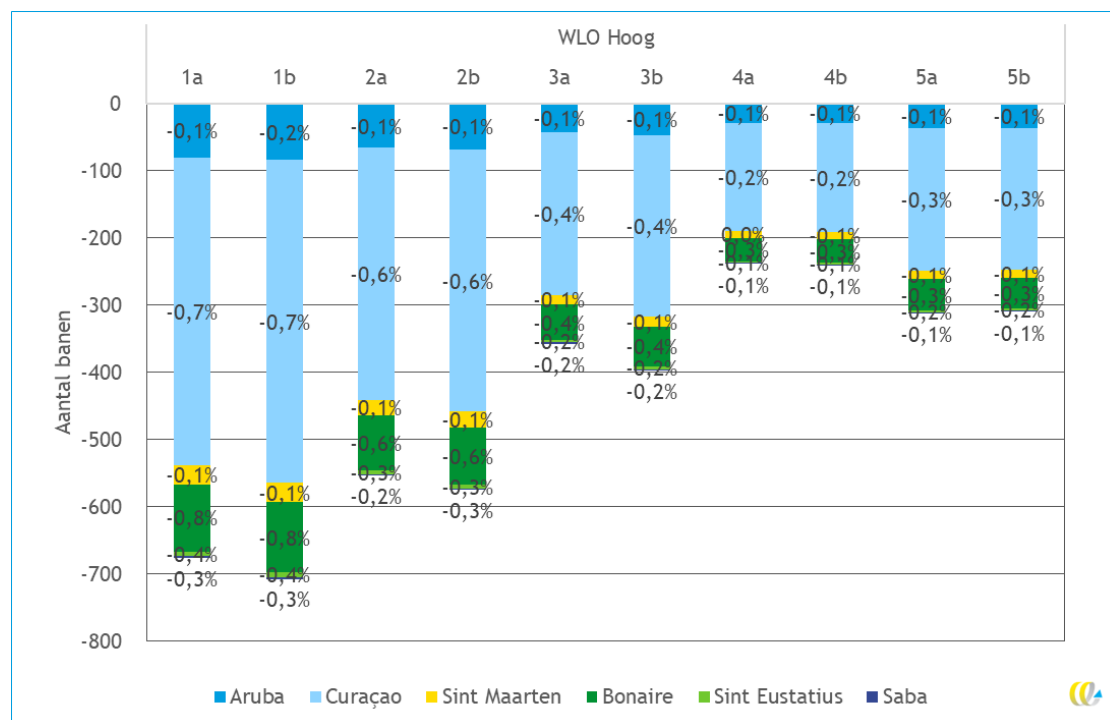


Werkgelegenheidseffecten

Figuur 25 - Werkgelegenheidseffecten op Caribische eilanden door reductie bezoekers in 2035

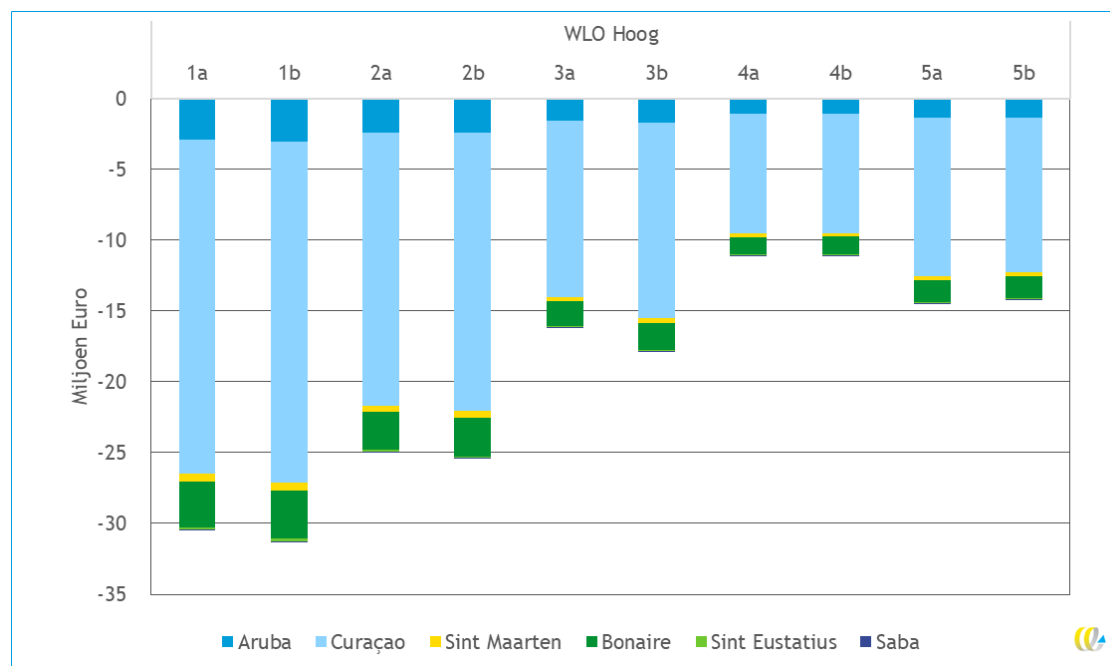


Figuur 26 - Werkgelegenheidseffecten op Caribische eilanden door reductie bezoekers in 2040



Effecten op het BBP

Figuur 27 - Effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035



Tabel 16 - Relatieve effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035

	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,09%	-0,76%	-0,03%	-0,48%	-0,17%	-0,13%
1b	-0,09%	-0,78%	-0,04%	-0,49%	-0,18%	-0,14%
2a	-0,07%	-0,63%	-0,03%	-0,39%	-0,14%	-0,11%
2b	-0,07%	-0,64%	-0,03%	-0,40%	-0,14%	-0,11%
3a	-0,05%	-0,41%	-0,02%	-0,25%	-0,09%	-0,07%
3b	-0,05%	-0,45%	-0,02%	-0,28%	-0,10%	-0,08%
4a	-0,03%	-0,26%	-0,01%	-0,17%	-0,07%	-0,05%
4b	-0,03%	-0,25%	-0,01%	-0,16%	-0,06%	-0,05%
5a	-0,04%	-0,33%	-0,02%	-0,21%	-0,08%	-0,06%
5b	-0,04%	-0,31%	-0,01%	-0,20%	-0,07%	-0,06%

Figuur 28 - Effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040



Tabel 17 - Relatieve effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040

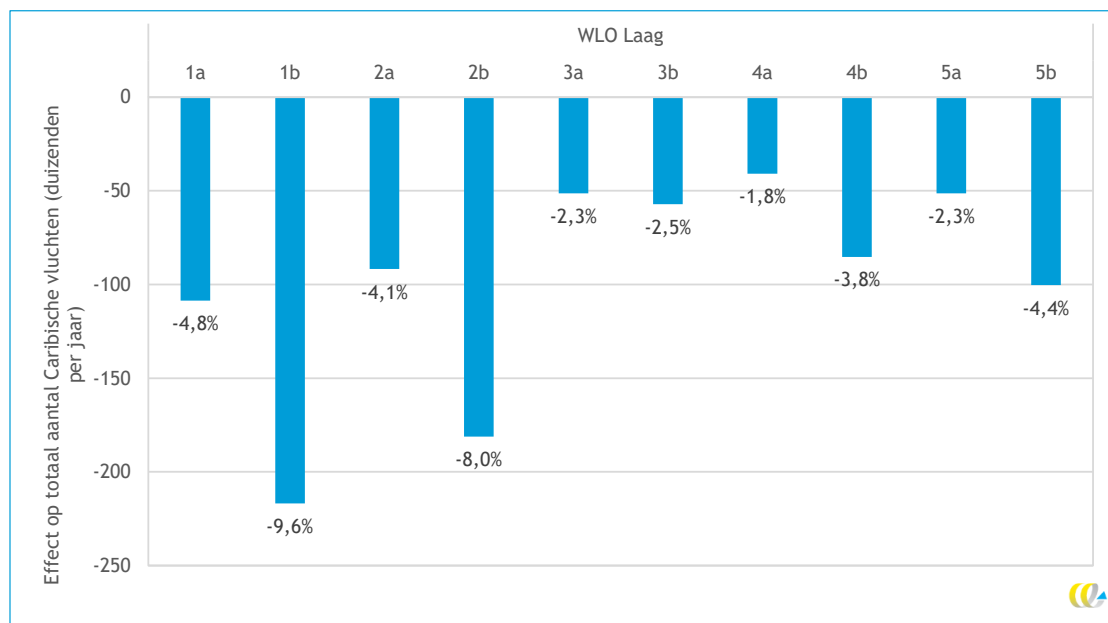
	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,07%	-0,56%	-0,02%	-0,33%	-0,12%	-0,09%
1b	-0,07%	-0,59%	-0,03%	-0,35%	-0,12%	-0,10%
2a	-0,05%	-0,46%	-0,02%	-0,27%	-0,10%	-0,07%
2b	-0,06%	-0,48%	-0,02%	-0,29%	-0,10%	-0,08%
3a	-0,03%	-0,30%	-0,01%	-0,18%	-0,06%	-0,05%
3b	-0,04%	-0,33%	-0,01%	-0,20%	-0,07%	-0,05%
4a	-0,02%	-0,19%	-0,01%	-0,12%	-0,05%	-0,04%
4b	-0,02%	-0,18%	-0,01%	-0,11%	-0,04%	-0,03%
5a	-0,04%	-0,35%	-0,02%	-0,21%	-0,07%	-0,06%
5b	-0,04%	-0,32%	-0,01%	-0,19%	-0,07%	-0,05%

C Resultaten WLO Laag

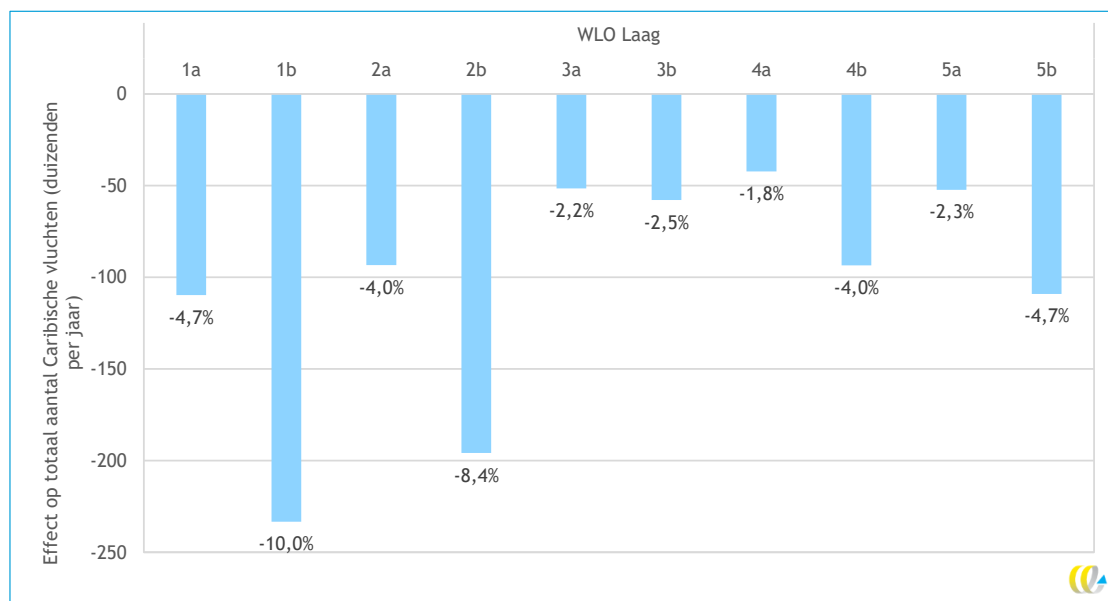
C.1 Effecten op vluchten en aantal passagiers

Effecten op vluchten

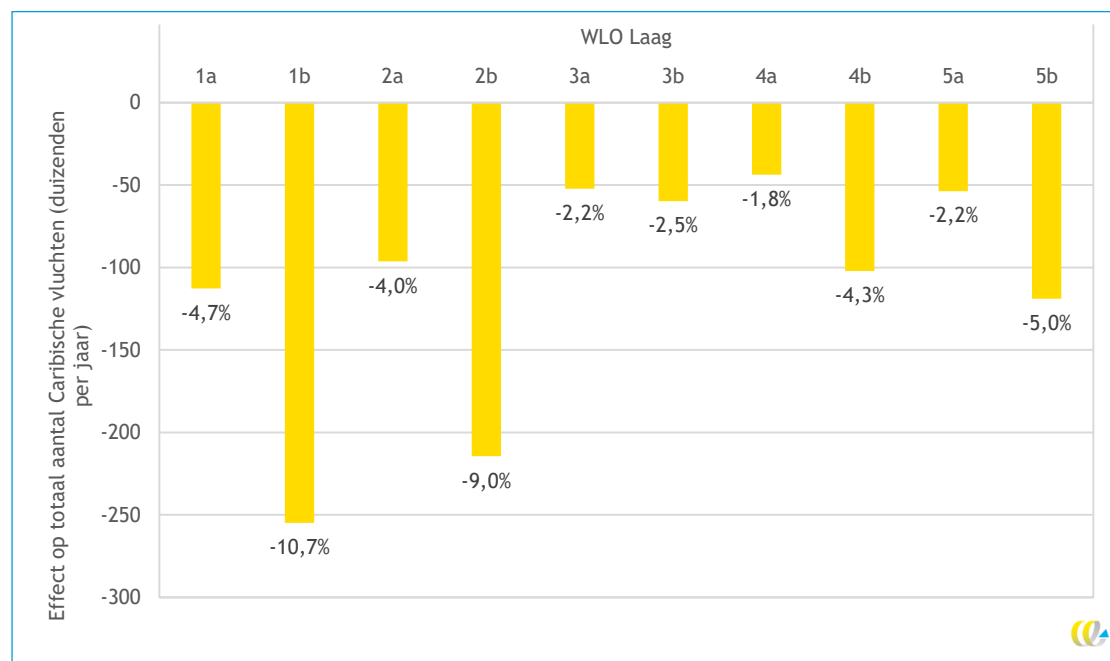
Figuur 29 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030 (WLO Laag)



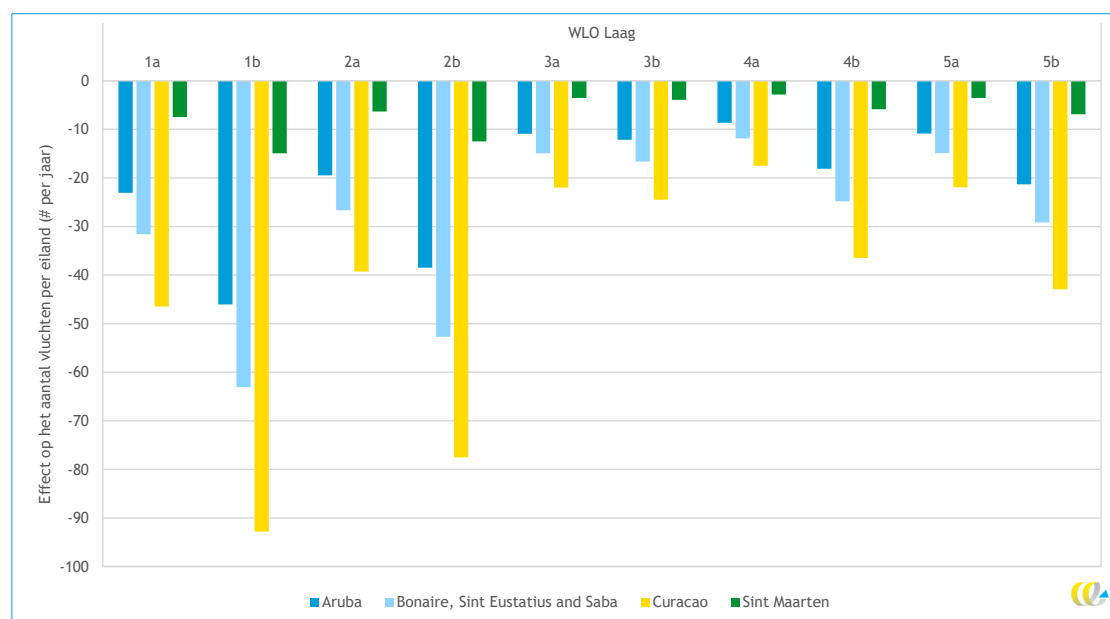
Figuur 30 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 (WLO Laag)



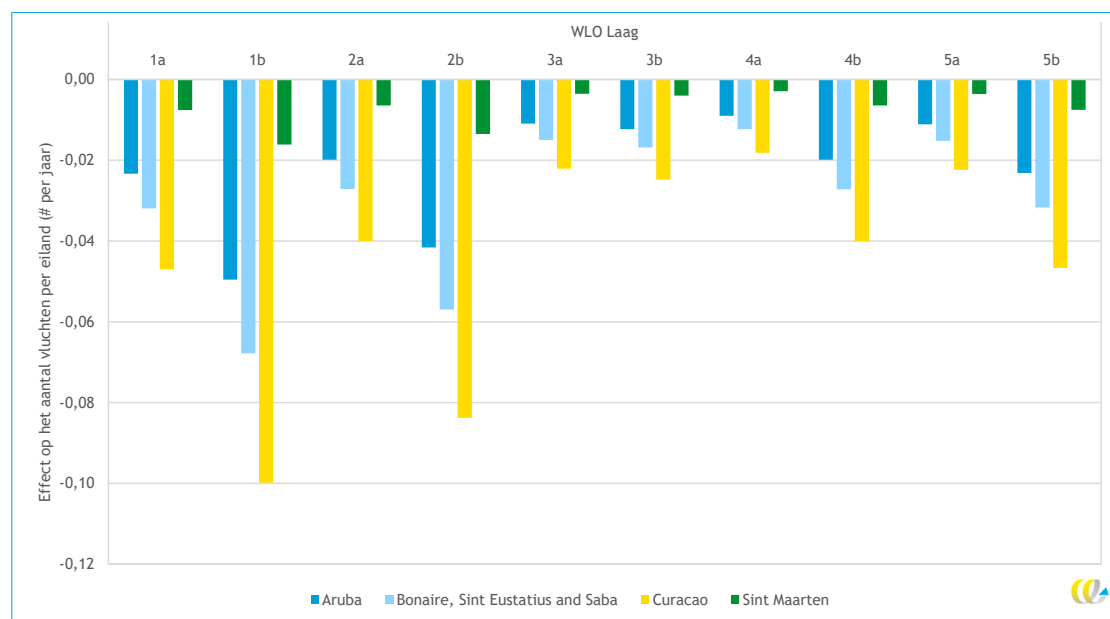
Figuur 31 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040 (WLO Laag)



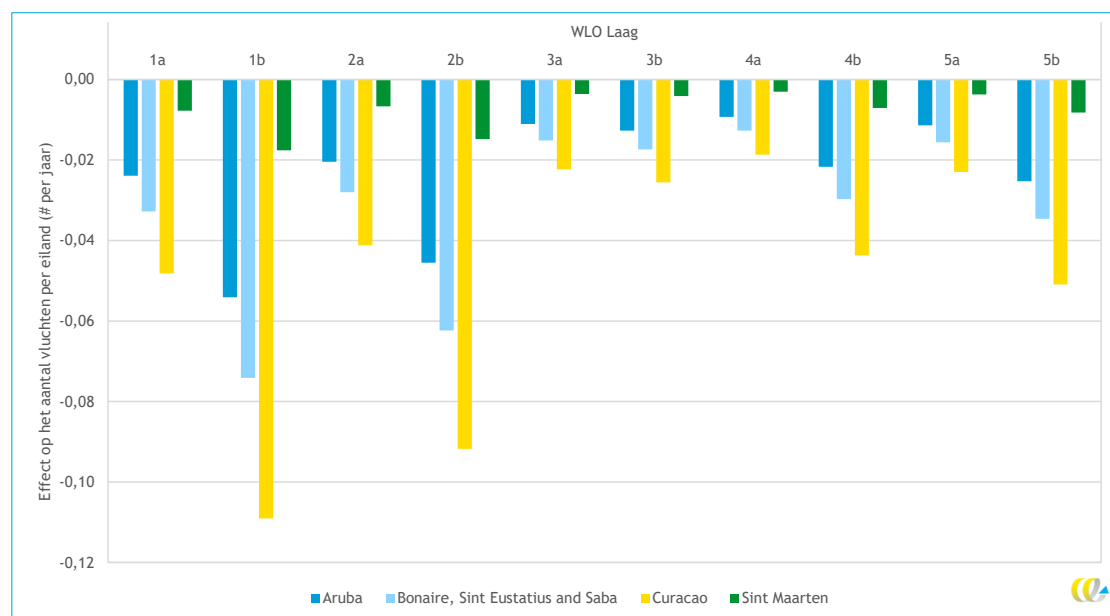
Figuur 32 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk per eiland in 2030 (WLO Laag)



Figuur 33 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk per eiland in 2035 (WLO Laag)

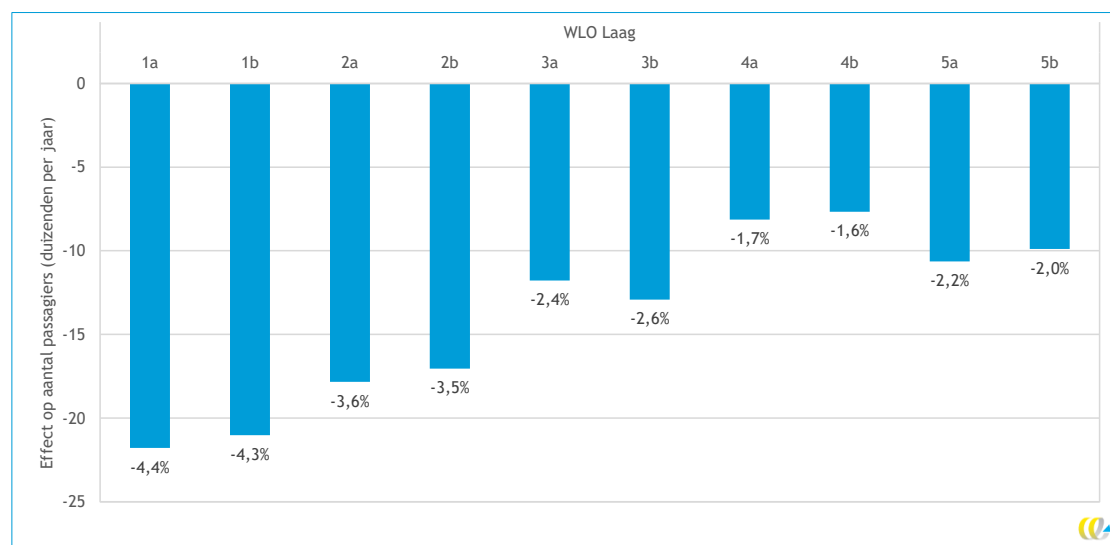


Figuur 34 - Effect op het aantal vluchten naar het Caribisch deel van het Koninkrijk per eiland in 2040 (WLO Laag)

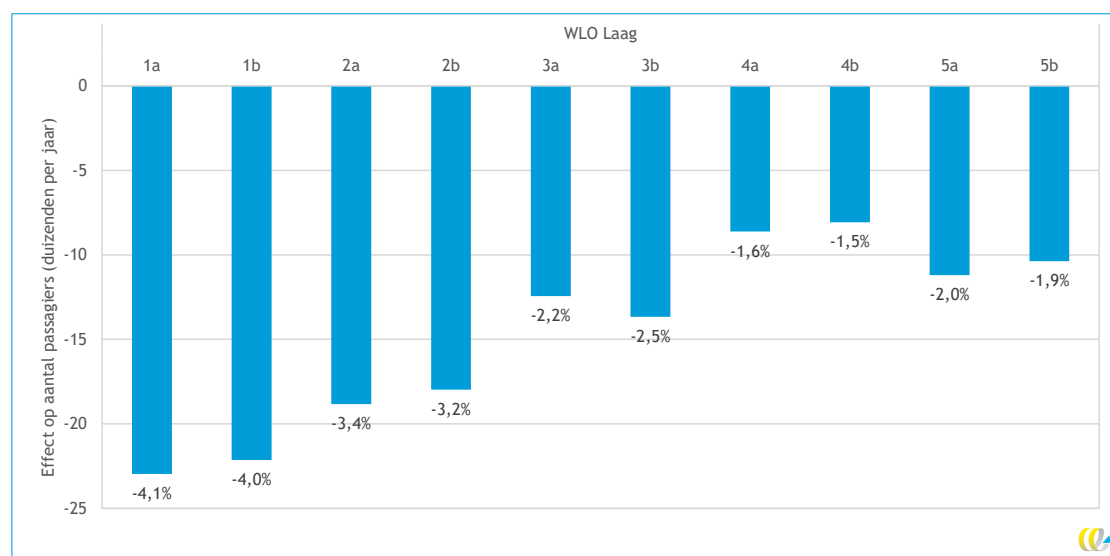


Effecten op passagiers

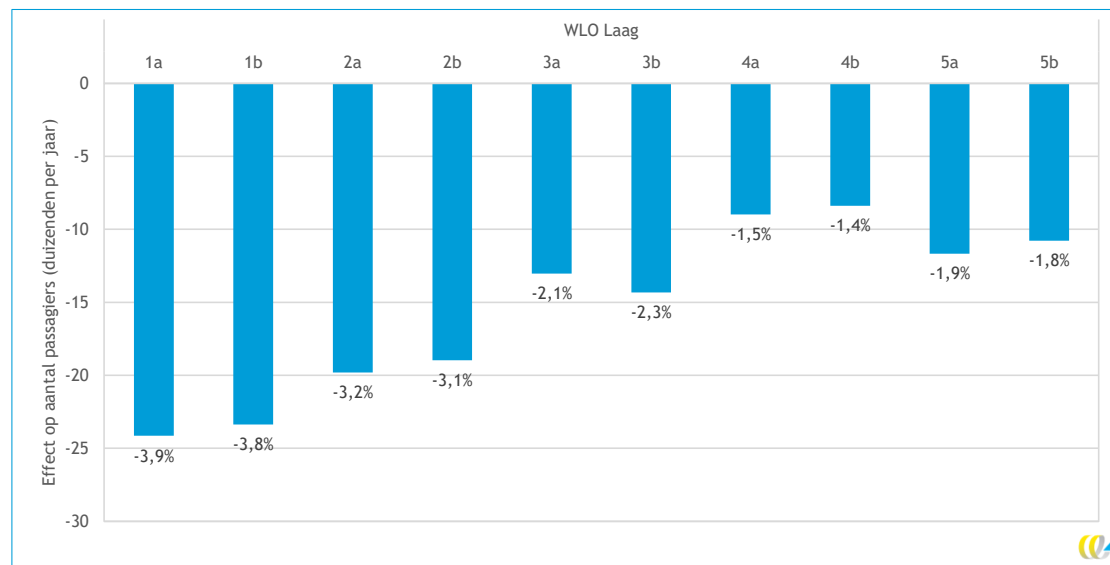
Figuur 35 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030 (WLO Laag)



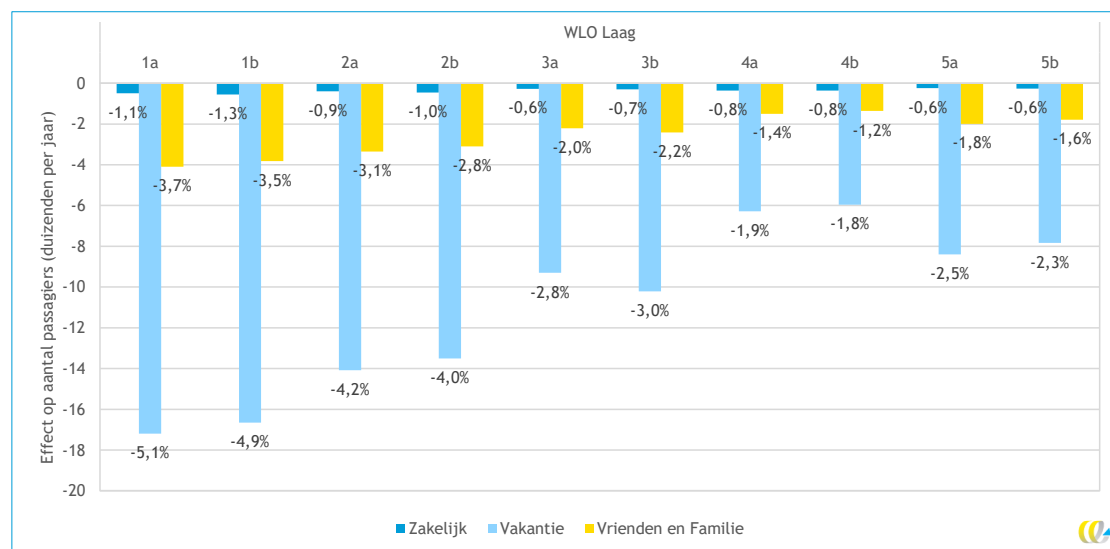
Figuur 36 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 (WLO Laag)



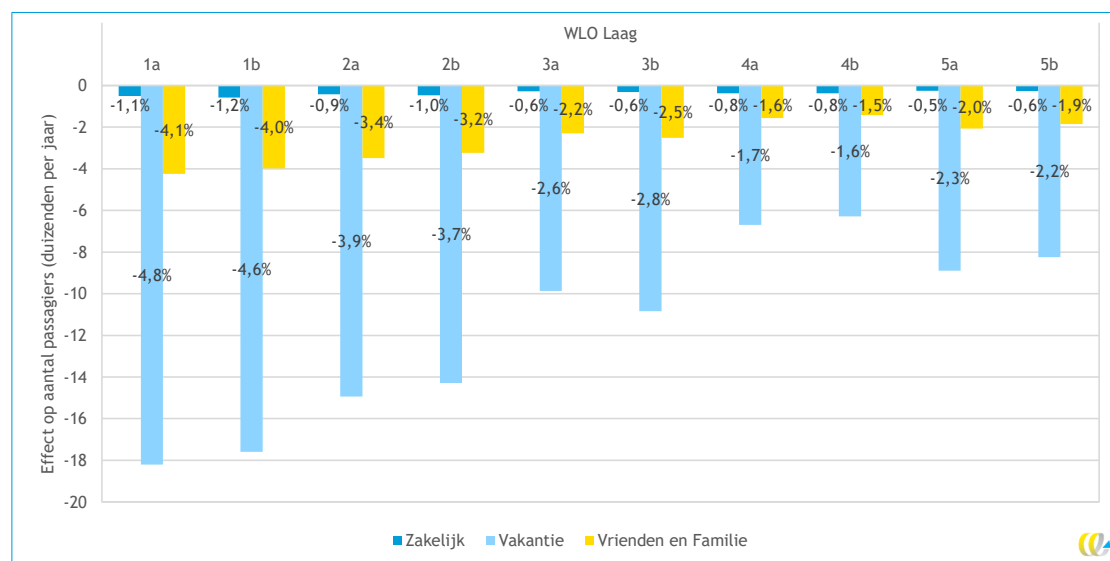
Figuur 37 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040 (WLO Laag)



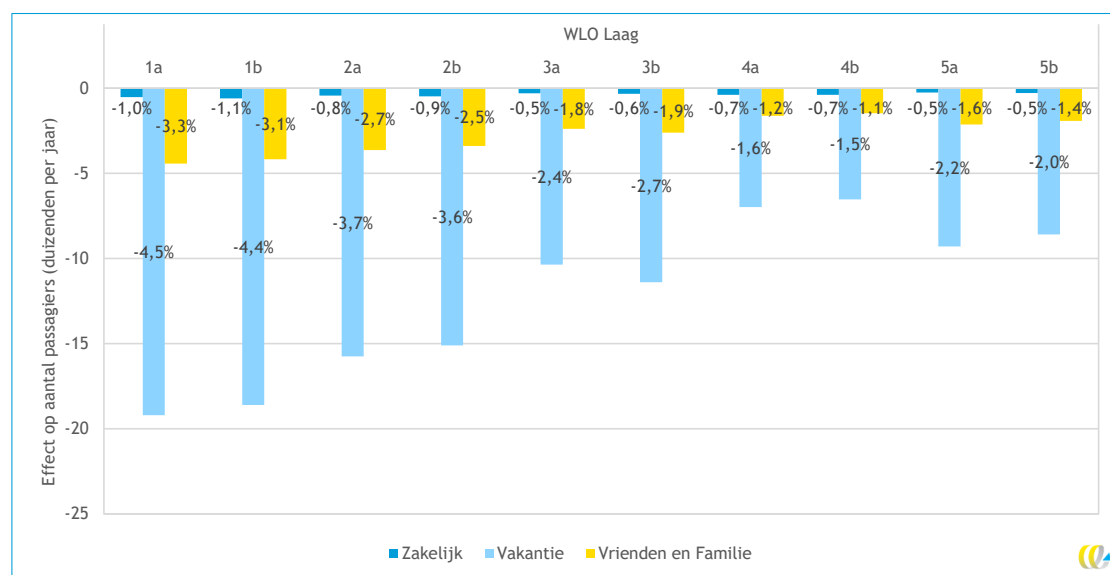
Figuur 38 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar reismotief in 2030 (WLO Laag)



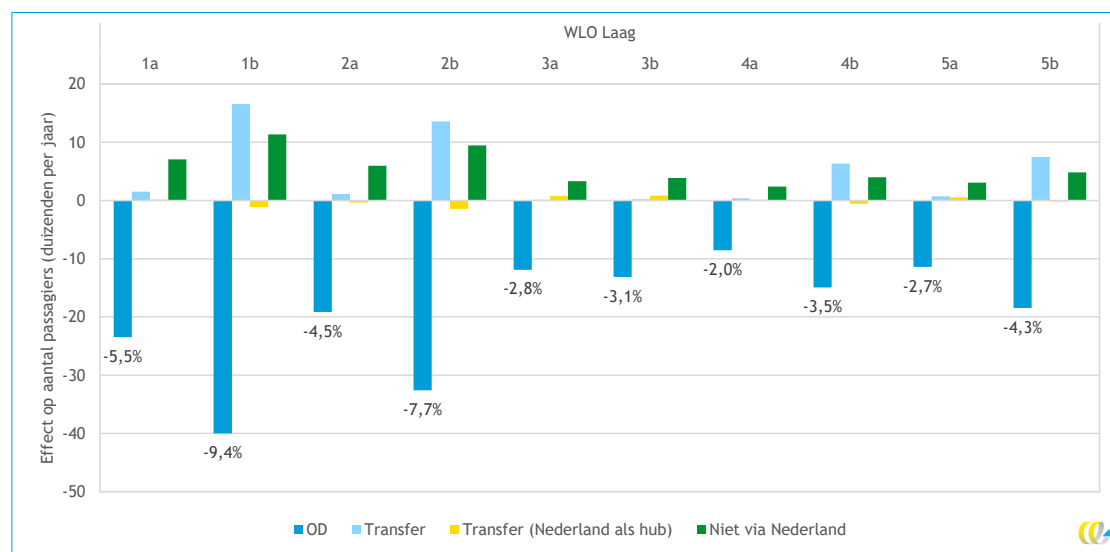
Figuur 39 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar reismotief in 2035 (WLO Laag)



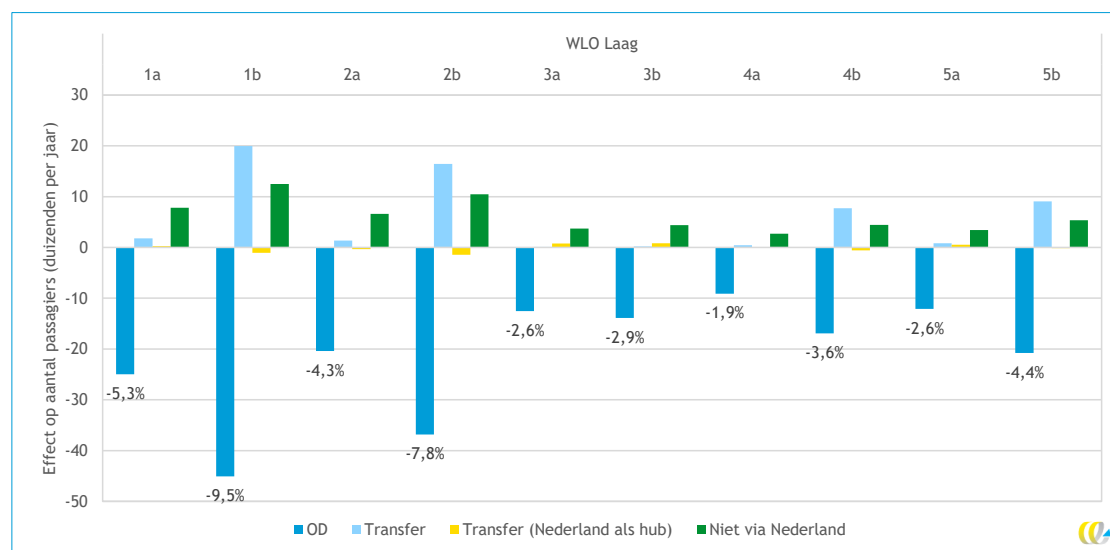
Figuur 40 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar reismotief in 2040 (WLO Laag)



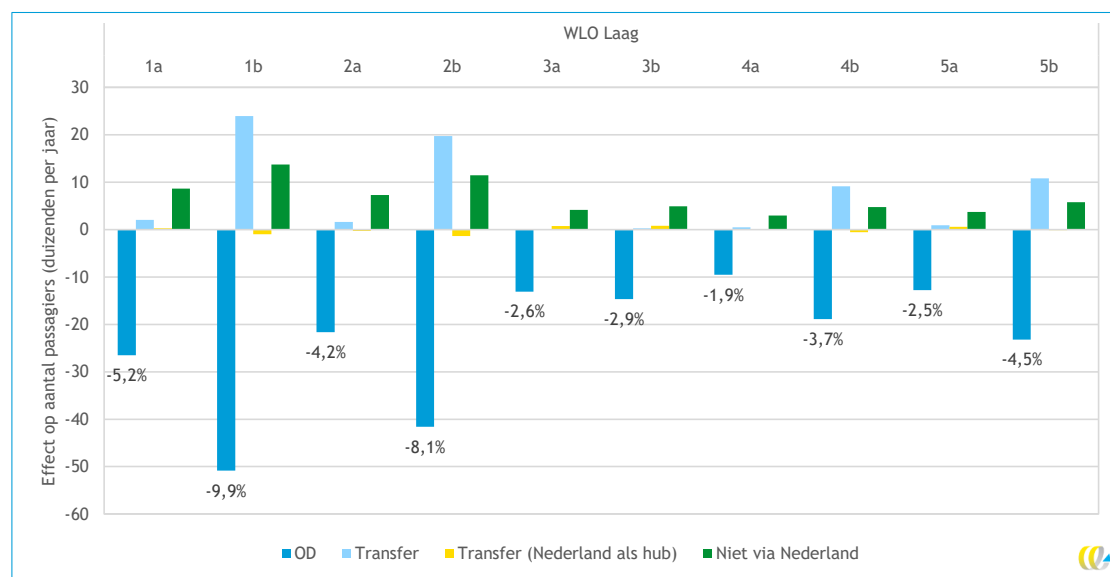
Figuur 41 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar type vliegreis in 2030 (WLO Laag)



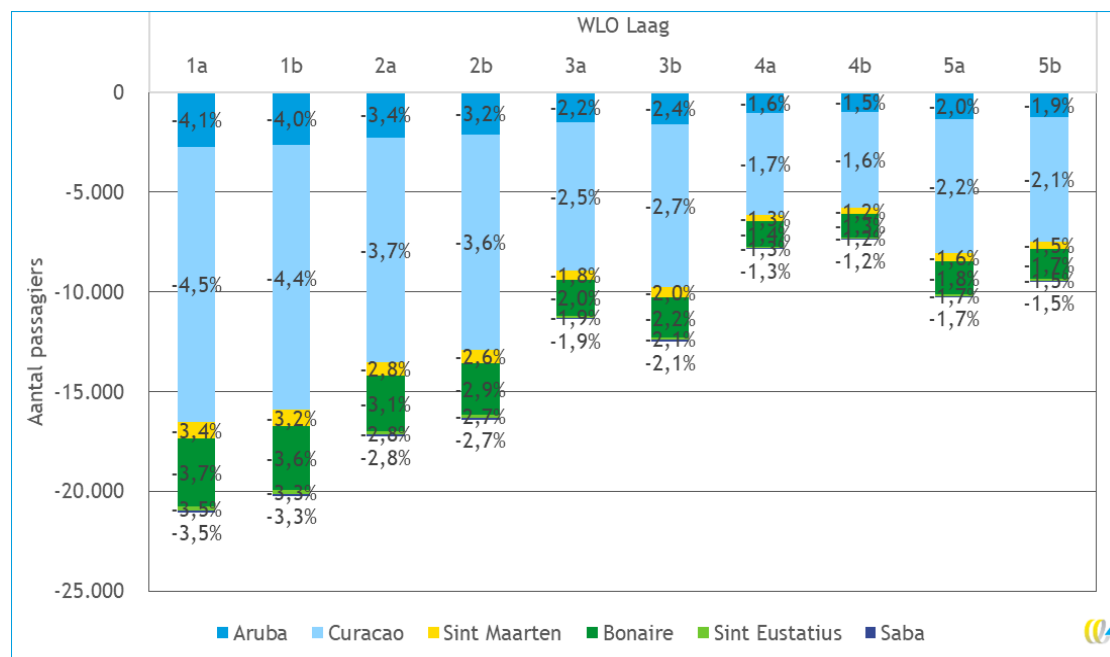
Figuur 42 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar type vliegreis in 2035 (WLO Laag)



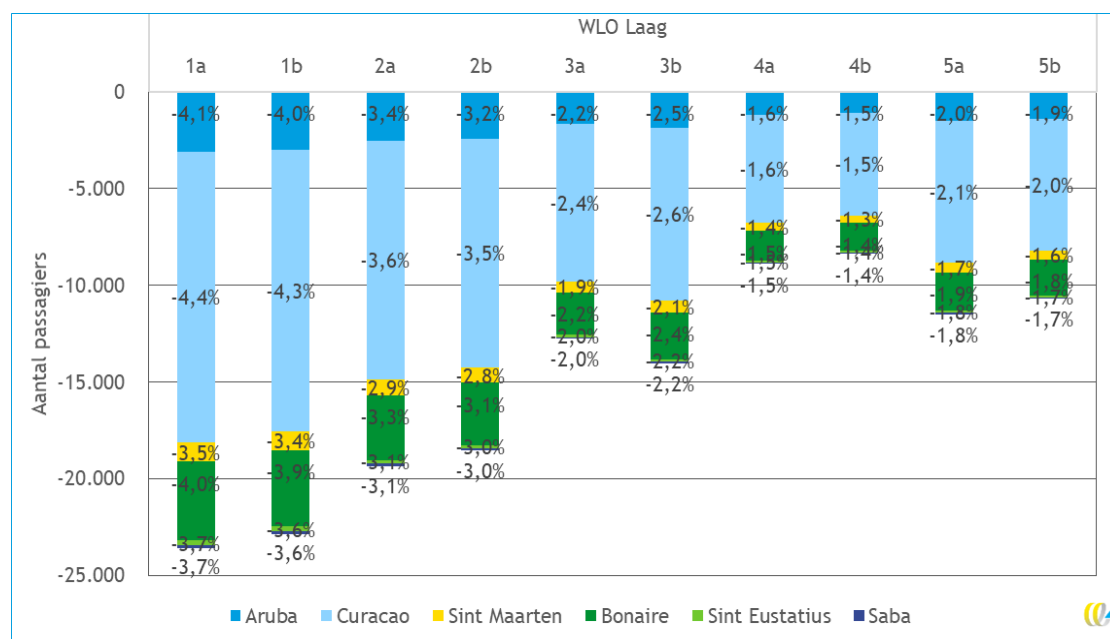
Figuur 43 - Effect op het aantal passagiers naar het Caribisch deel van het Koninkrijk naar type vliegreis in 2040 (WLO Laag)



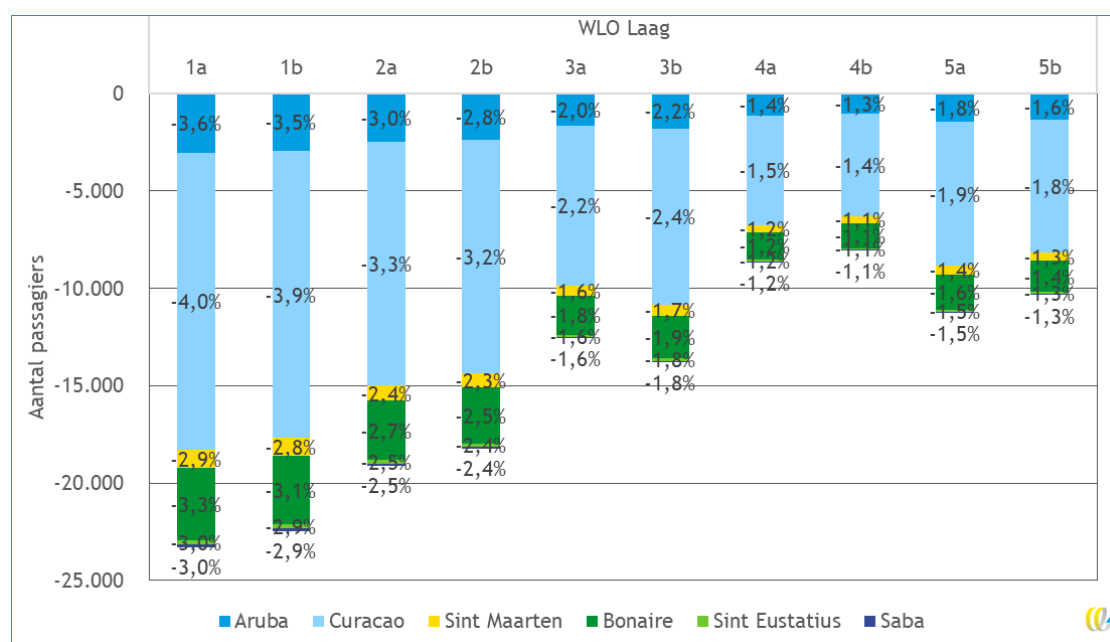
Figuur 44 - Effect op het aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030 (WLO Laag)



Figuur 45 - Effect op het aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 (WLO Laag)



Figuur 46 - Effect op het aantal passagiers per eiland naar het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040 (WLO Laag)



C.2 Economische effecten

Effect op ticketprijzen

Tabel 18 - Kosten ticketprijzen retourvlucht naar Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 voor WLO Hoog (in €)

	Totaal	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Baseline	1.701	1.706	1.592	1.698
Variant 1a	1.743	1.748	1.626	1.737
Variant 1b	1.755	1.769	1.592	1.712
Variant 2a	1.735	1.741	1.620	1.731
Variant 2b	1.745	1.758	1.591	1.709
Variant 3a	1.724	1.729	1.611	1.720
Variant 3b	1.726	1.732	1.613	1.721
Variant 4a	1.718	1.723	1.608	1.716
Variant 4b	1.723	1.731	1.590	1.704
Variant 5a	1.721	1.726	1.609	1.718
Variant 5b	1.726	1.735	1.592	1.704

Tabel 19 - Kosten ticketprijzen retourvlucht naar Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 voor WLO Hoog (in €)

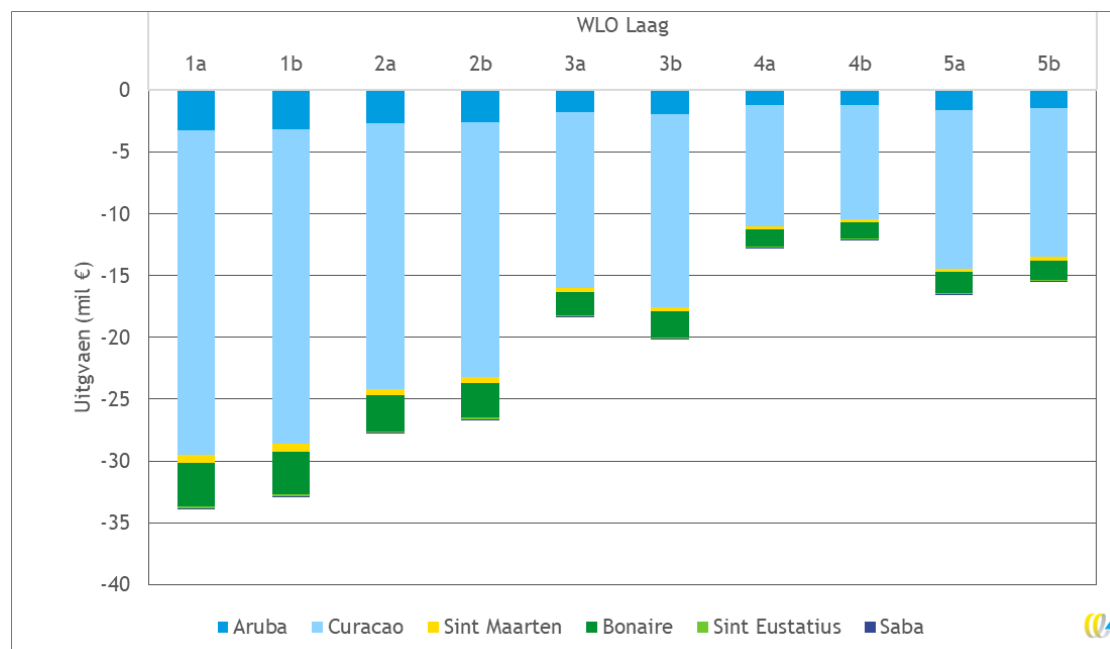
	Totaal	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Baseline	1.778	1.790	1.653	1.745
Variant 1a	1.820	1.833	1.687	1.784
Variant 1b	1.831	1.853	1.654	1.758
Variant 2a	1.813	1.825	1.682	1.777
Variant 2b	1.822	1.842	1.652	1.754
Variant 3a	1.801	1.814	1.672	1.766
Variant 3b	1.804	1.817	1.674	1.768
Variant 4a	1.796	1.808	1.669	1.762
Variant 4b	1.800	1.816	1.652	1.750
Variant 5a	1.799	1.811	1.670	1.764
Variant 5b	1.803	1.820	1.653	1.750

Tabel 20 - Kosten ticketprijzen retourvlucht naar Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 voor WLO Hoog (in €)

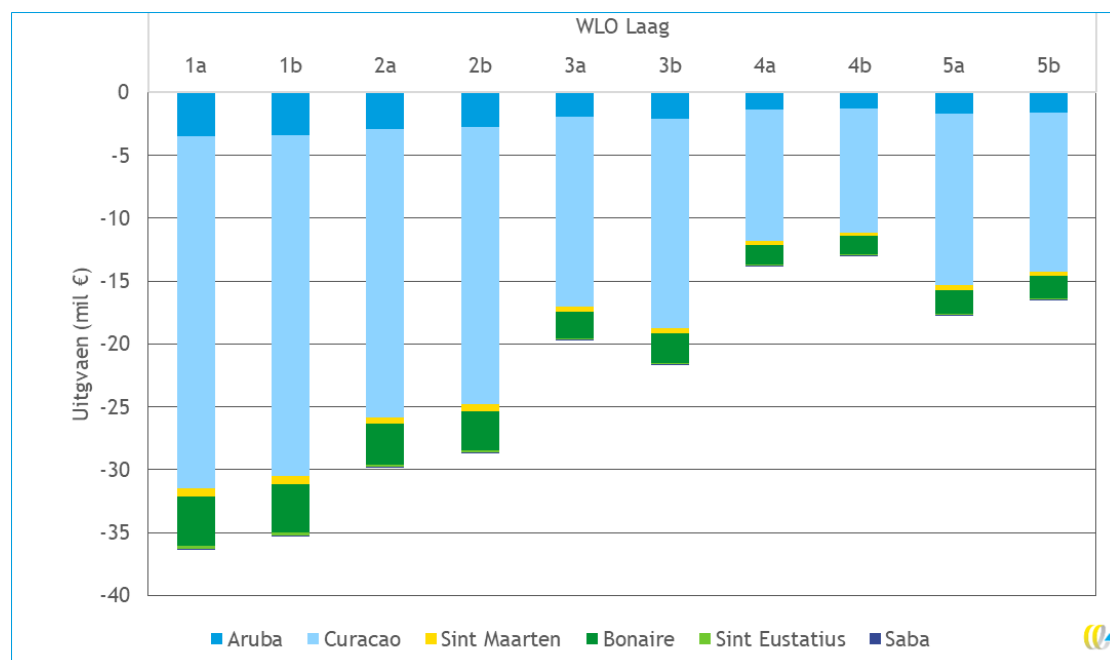
	Totaal	Direct van/naar AMS	Indirect via hub in achterland	Indirect via hub elders
Baseline	1.870	1.891	1.731	1.808
Variant 1a	1.911	1.933	1.766	1.846
Variant 1b	1.921	1.953	1.732	1.819
Variant 2a	1.904	1.926	1.760	1.840
Variant 2b	1.912	1.942	1.731	1.816
Variant 3a	1.892	1.914	1.750	1.829
Variant 3b	1.895	1.917	1.752	1.830
Variant 4a	1.887	1.908	1.748	1.825
Variant 4b	1.890	1.916	1.730	1.812
Variant 5a	1.890	1.912	1.748	1.827
Variant 5b	1.894	1.920	1.731	1.812

Effect op de bestedingen

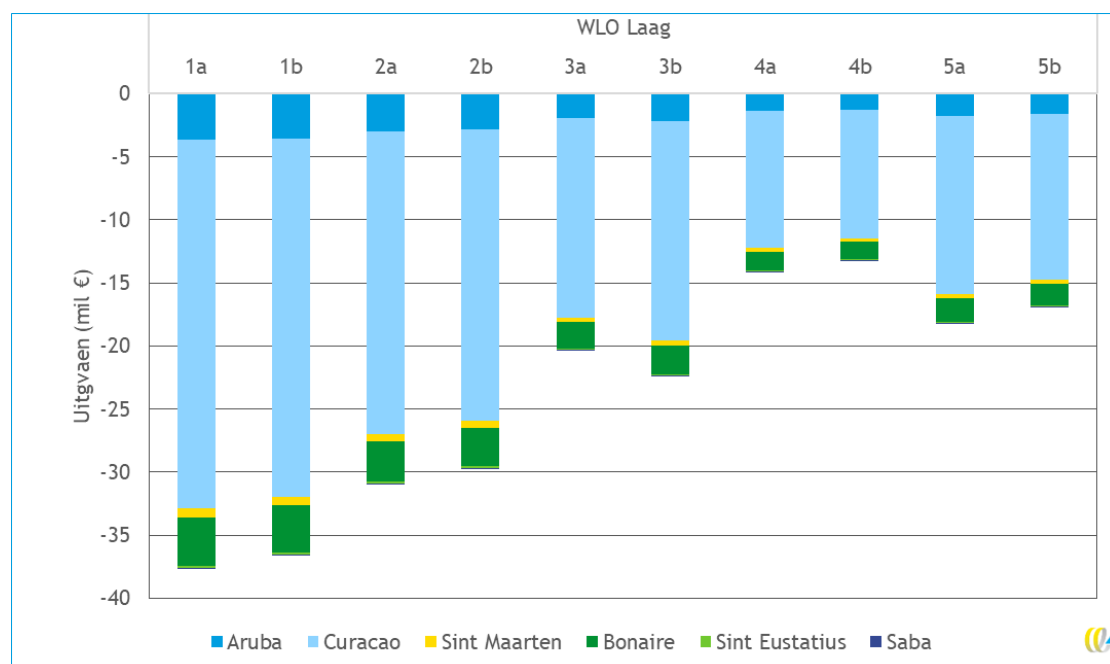
Figuur 47 - Verandering in bestedingen van bezoekers voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030 (WLO Laag)



Figuur 48 - Verandering in bestedingen van bezoekers voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 (WLO Laag)

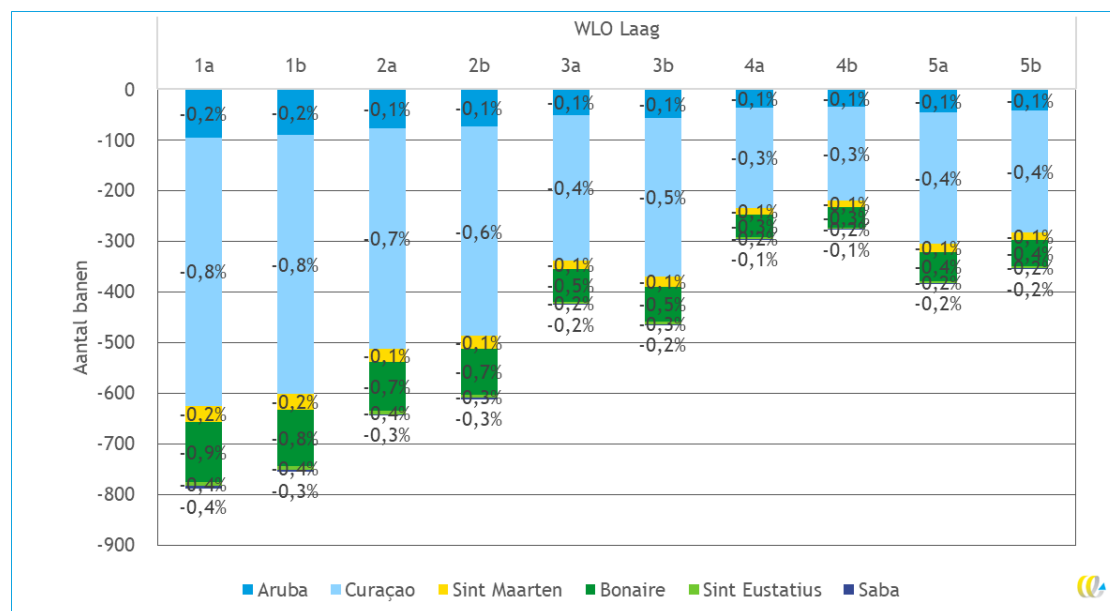


Figuur 49 - Verandering in bestedingen van bezoekers voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040 (WLO Laag)

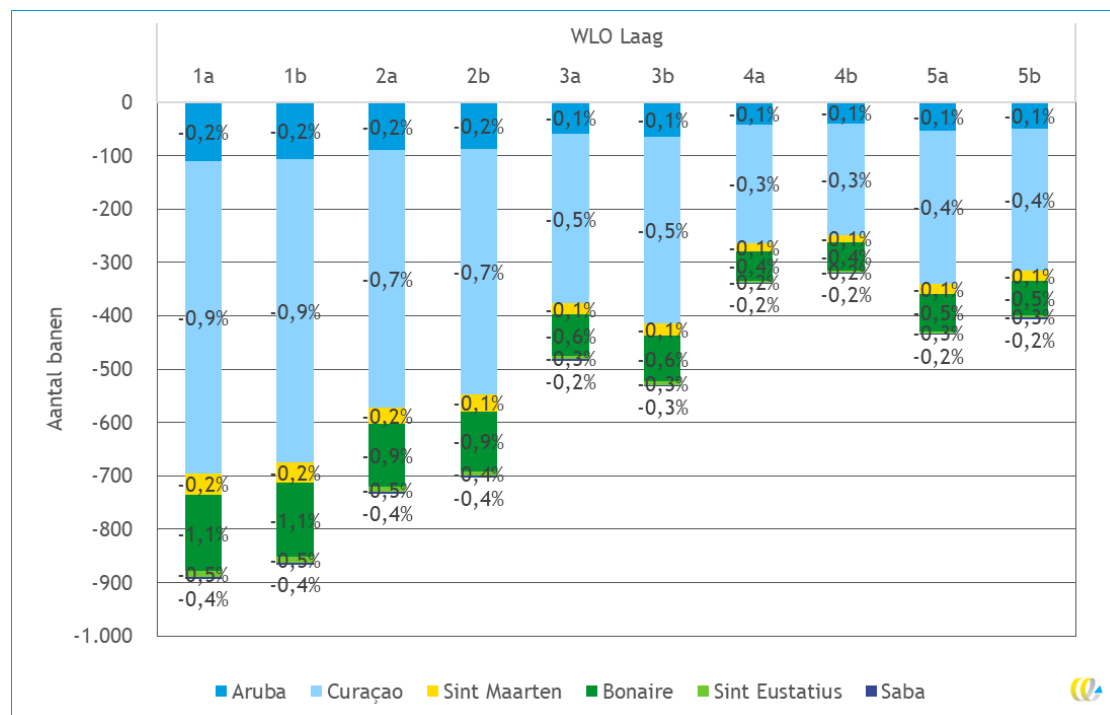


Werkgelegenheidseffecten

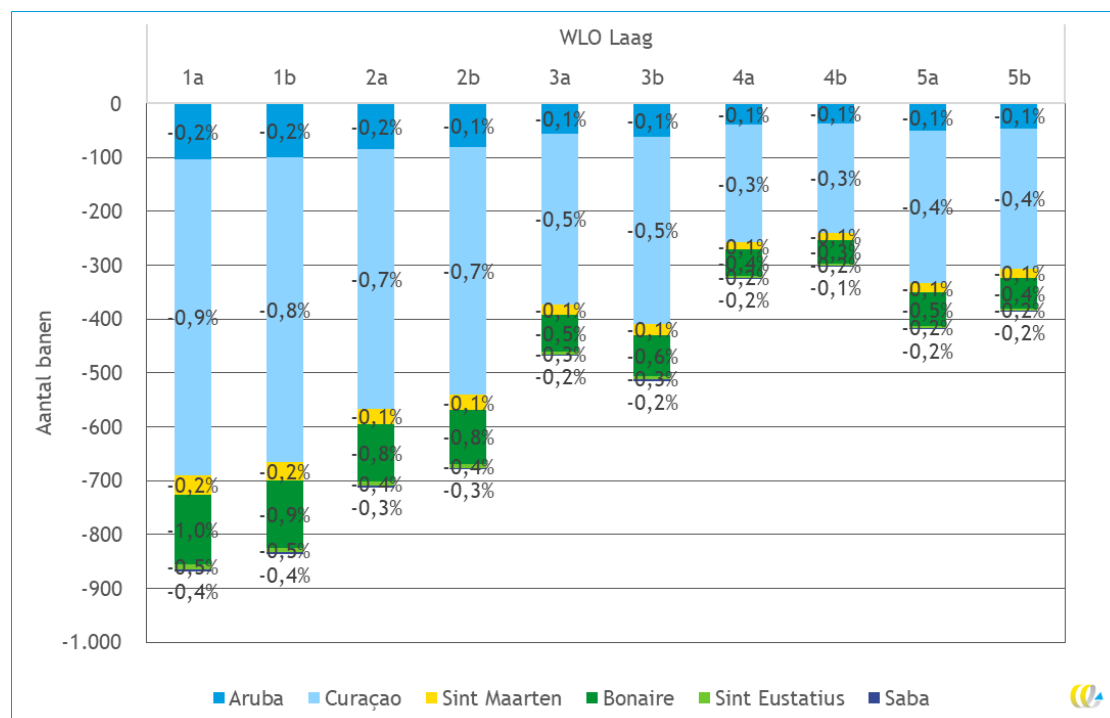
Figuur 50 - Werkgelegenheidseffecten op Caribische eilanden door reductie bezoekers in 2030 (WLO Laag)



Figuur 51 - Werkgelegenheidseffecten op Caribische eilanden door reductie bezoekers in 2035 (WLO Laag)

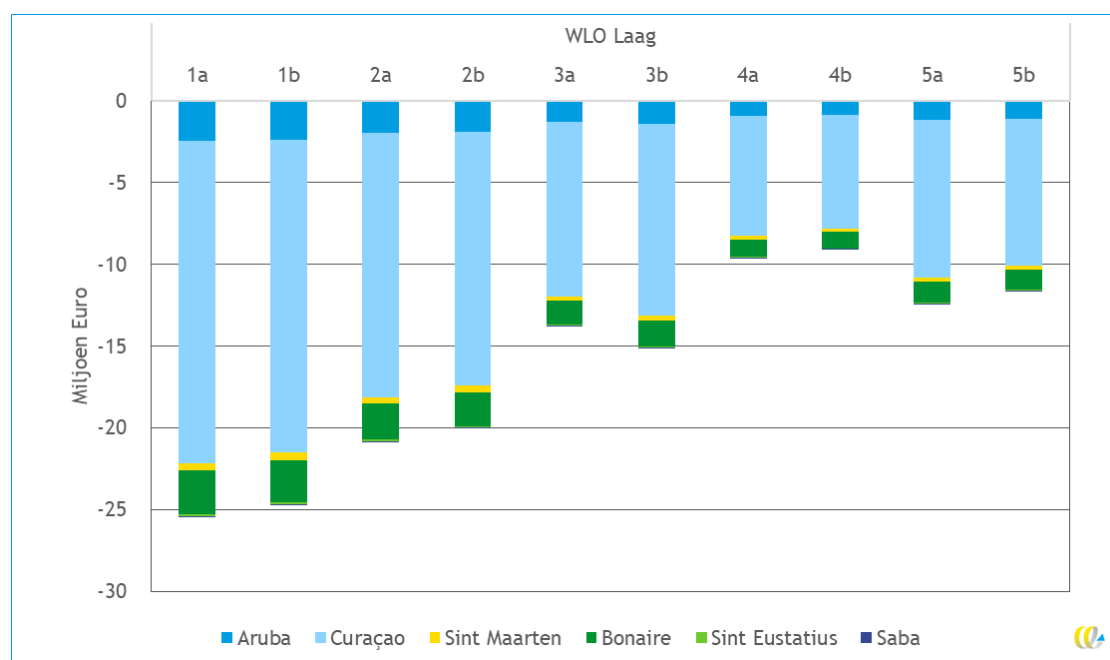


Figuur 52 - Werkgelegenheidseffecten op Caribische eilanden door reductie bezoekers in 2040 (WLO Laag)



Effecten op het BBP

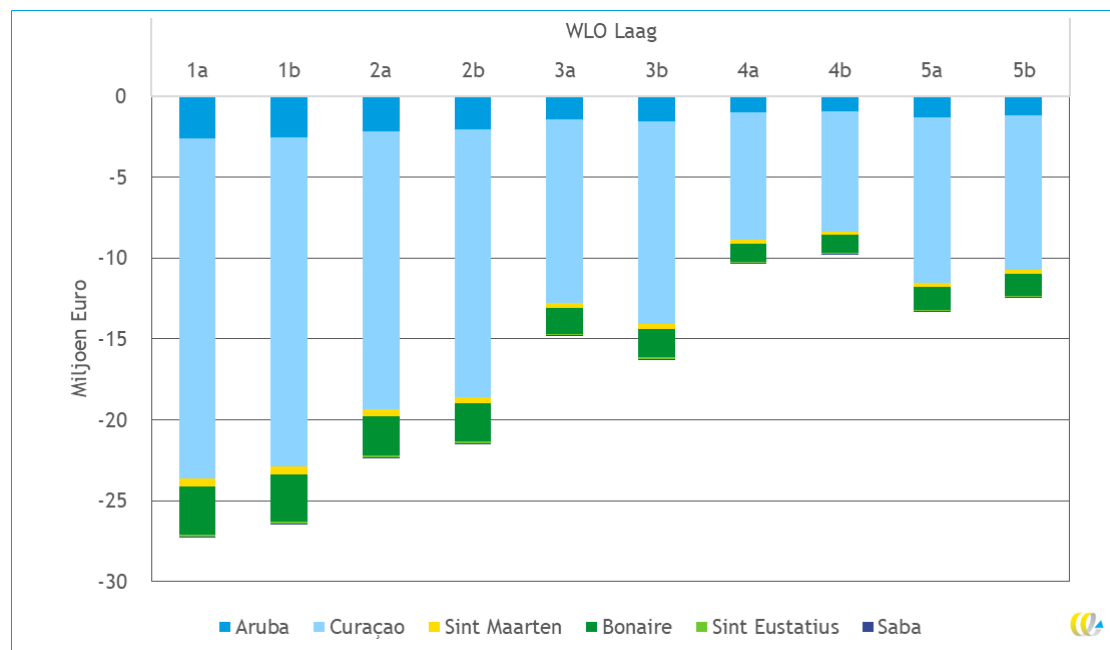
Figuur 53 - Effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030 (WLO Laag)



Tabel 21 - Relatieve effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2030

	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,07%	-0,64%	-0,03%	-0,39%	-0,14%	-0,11%
1b	-0,07%	-0,62%	-0,03%	-0,38%	-0,13%	-0,10%
2a	-0,06%	-0,52%	-0,02%	-0,32%	-0,11%	-0,09%
2b	-0,06%	-0,50%	-0,02%	-0,31%	-0,11%	-0,08%
3a	-0,04%	-0,35%	-0,02%	-0,21%	-0,07%	-0,06%
3b	-0,04%	-0,38%	-0,02%	-0,23%	-0,08%	-0,06%
4a	-0,03%	-0,24%	-0,01%	-0,15%	-0,06%	-0,05%
4b	-0,03%	-0,23%	-0,01%	-0,14%	-0,06%	-0,04%
5a	-0,04%	-0,31%	-0,01%	-0,19%	-0,07%	-0,05%
5b	-0,03%	-0,29%	-0,01%	-0,18%	-0,06%	-0,05%

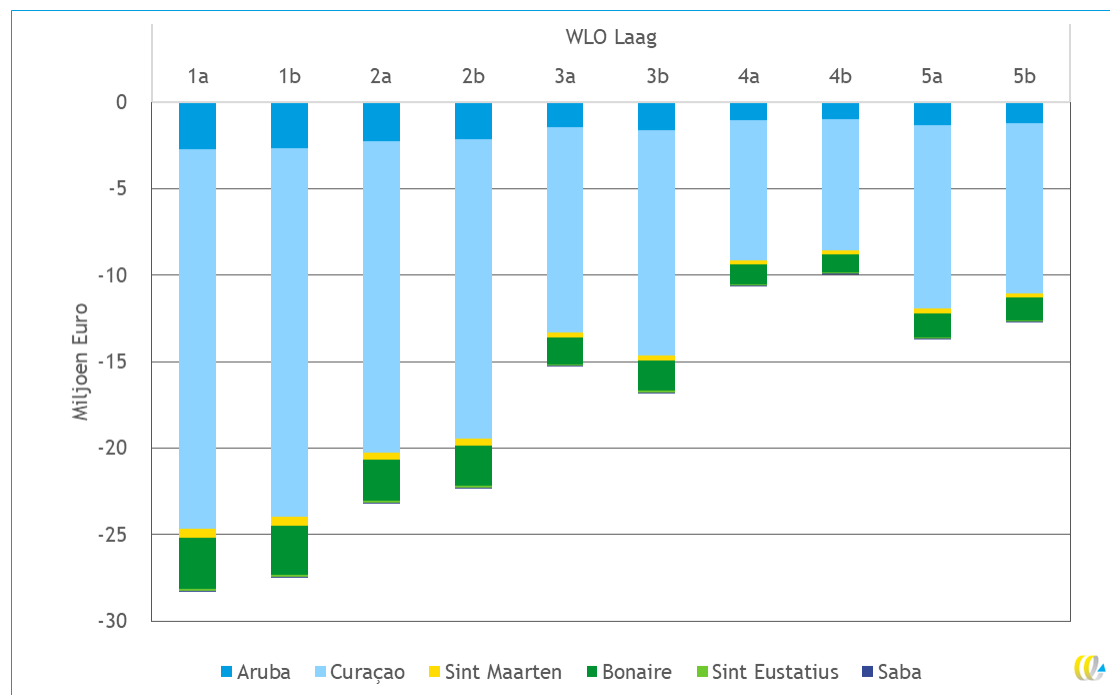
Figuur 54 - Effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035 (WLO Laag)



Tabel 22 - Relatieve effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2035

	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,08%	-0,68%	-0,03%	-0,43%	-0,16%	-0,12%
1b	-0,08%	-0,66%	-0,03%	-0,42%	-0,15%	-0,12%
2a	-0,07%	-0,56%	-0,03%	-0,35%	-0,13%	-0,10%
2b	-0,06%	-0,54%	-0,03%	-0,34%	-0,12%	-0,10%
3a	-0,04%	-0,37%	-0,02%	-0,23%	-0,08%	-0,07%
3b	-0,05%	-0,41%	-0,02%	-0,26%	-0,09%	-0,07%
4a	-0,03%	-0,26%	-0,01%	-0,17%	-0,07%	-0,05%
4b	-0,03%	-0,24%	-0,01%	-0,16%	-0,06%	-0,05%
5a	-0,04%	-0,33%	-0,02%	-0,21%	-0,08%	-0,06%
5b	-0,04%	-0,31%	-0,01%	-0,20%	-0,07%	-0,06%

Figuur 55 - Effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040 (WLO Laag)



Tabel 23 - Relatieve effecten op BBP voor het Caribisch deel van het Koninkrijk in 2040

	Aruba	Curaçao	Sint Maarten	Bonaire	Sint Eustatius	Saba
1a	-0,08%	-0,71%	-0,03%	-0,43%	-0,15%	-0,12%
1b	-0,08%	-0,69%	-0,03%	-0,41%	-0,15%	-0,12%
2a	-0,07%	-0,59%	-0,03%	-0,35%	-0,12%	-0,10%
2b	-0,07%	-0,56%	-0,03%	-0,34%	-0,12%	-0,09%
3a	-0,04%	-0,39%	-0,02%	-0,23%	-0,08%	-0,06%
3b	-0,05%	-0,42%	-0,02%	-0,25%	-0,09%	-0,07%
4a	-0,03%	-0,26%	-0,01%	-0,17%	-0,06%	-0,05%
4b	-0,03%	-0,25%	-0,01%	-0,16%	-0,06%	-0,05%
5a	-0,04%	-0,35%	-0,02%	-0,21%	-0,07%	-0,06%
5b	-0,04%	-0,32%	-0,01%	-0,19%	-0,07%	-0,05%