

Luchtvaart in Nederland

Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2022

Lieke Bos, MSc.
drs. Bram van der Lelij

M220674
17 november 2022

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

motivaction
insights and strategy

Inhoudsopgave

Achtergrond en doelstelling 3

Methode en opzet 4

Samenvatting 5

Conclusies 6

Resultaten

Spontane associaties met de luchtvaart 10

Draagvlak van de luchtvaart in Nederland 12

Noodzakelijke vluchten 19

Beïnvloeders van het draagvlak 21

Beleidsopties en handelingsperspectieven 24

Verantwoordelijkheid 35

Eigen vlieggedrag burgers 37

Vliegintentie na corona 49

Uitwijken naar het buitenland 52

Hinderbeleving 55

Subgroepen 59

Bijlagen 73

Achtergrond en doelstelling

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft Motivaction International B.V. onderzoek gedaan naar het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland bij de Nederlandse bevolking in 2022.

Aanleiding

IeW monitort sinds 2018 jaarlijks de opvattingen van Nederlanders over luchtvaart en hun eigen vlieggedrag.

De doelstelling van de monitor is inzicht geven in:

- Het draagvlak voor luchtvaart in Nederland;
- Het draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen;
- Het huidige vlieggedrag van Nederlanders en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag en alternatieven;
- Verschillen tussen subgroepen in de bevolking;
- Ontwikkelingen in de periode 2018-2022.

Tijdens de huidige, vijfde meting (2022) herstelt de luchtvaart zich van de gevolgen van de coronapandemie. De vragenlijst is grotendeels hetzelfde als in de vorige meting(en). Wel zijn bestaande vragen op sommige punten aangepast (geüpdatet of uitgebreid). Nieuwe onderwerpen zijn dit keer hoe veilig omwonenden van luchthavens/vliegroutes zich voelen en vliegen vanuit buurlanden. Dit laatste zou aantrekkelijker kunnen worden nu groei niet meer als vanzelfsprekend wordt gezien door het kabinet en de luchtvaart minder ruimte krijgt. We achterhalen hoe Nederlanders staan tegenover uitwijken naar buurlanden en onder welke omstandigheden zij daar zelf voor zouden kiezen.



Methode en opzet

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een online kwantitatieve vragenlijst. Onderwerpen die aan bod kwamen zijn onder meer de houding ten opzichte van luchtvaart(groei) in Nederland, belangen en waarden die daarbij een rol spelen, mogelijke beleidskeuzes, de verantwoordelijkheid van verschillende actoren, het eigen vlieggedrag, vliegbeleving in tijden van corona, uitwijken naar buurlanden en ervaren hinder van luchtvaart.

Doelgroep en steekproef

Het onderzoek is uitgevoerd via StemPunt, het online panel van Motivaction, onder Nederlanders in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar. In totaal hebben n=1.750 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Door de verzamelde data achteraf statistisch te wegen, zijn de resultaten representatief voor de gehele Nederlandse bevolking in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en waardenoriëntatie ('Mentality-milieus') en alle combinaties tussen deze kenmerken. Deze weging houdt in dat groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef ten opzichte van de populatie zwaarder meetellen en groepen die oververtegenwoordigd zijn in de steekproef minder gewicht krijgen.

Vragenlijstaanpassingen

De luchtvaart is in 2020 zwaar getroffen door de coronacrisis. In de meting van 2020 zijn daarom een aantal vragen aangepast en toegevoegd om de effecten van de coronacrisis in kaart te brengen. Om een goede vergelijking met vragen uit eerdere jaren (pre-corona) mogelijk te maken, was het soms nodig bestaande vragen iets anders te formuleren.

Zo vragen we sinds de meting in 2020 niet meer in hoeverre men vindt dat de luchtvaart de komende jaren moet krimpen of kunnen groeien, omdat het dan onduidelijk zou zijn wat het referentiepunt is bij deze vraag (de huidige situatie waarin door corona noodgedwongen sprake is van krimp of de situatie pre-corona toen er meer werd gevlogen?). In plaats daarvan vragen we daarom in hoeverre men vindt dat de luchtvaart na de coronacrisis moet krimpen of kunnen groeien *ten opzichte van voor de coronacrisis*.

Daarnaast zijn er in 2021 nog extra vragen toegevoegd over de ervaren noodzakelijkheid van verschillende type vluchten sinds de coronapandemie en in hoeverre consumenten hun keuze om te vliegen af laten hangen van de coronamaatregelen.

In 2022 hebben we twee nieuwe onderwerpen toegevoegd. Groei is niet meer vanzelfsprekend en de luchtvaart moet balanceren tussen economische en maatschappelijke belangen. Een gevolg kan zijn dat meer Nederlanders gaan uitwijken naar buurlanden. We achterhalen hoe zij daar tegenover staan, onder welke omstandigheden zij daar zelf voor zouden kiezen en hoe men tegenover groei/krimp van de luchthavens in buurlanden staat. Ten tweede kijken we naar het ervaren veiligheidsgevoel van omwonenden van luchthavens en/of vliegroutes.

Samenvatting

Sinds 2018 onderzoeken we jaarlijks (eind augustus) het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. De metingen van 2020 en 2021 vonden plaats tijdens de coronapandemie, een periode waarin minder gevlogen werd dan in de voorgaande jaren. Dit jaar, in 2022, heeft het herstel ingezet.

Uit de laatste meting onder een representatieve steekproef van 1.750 Nederlanders (18-75 jaar), komt naar voren dat de bevolking in 2022 minder positief is geworden over de luchtvaart in Nederland. Deze dalende trend is er al sinds 2018. Sinds de coronacrisis (2020) zijn er ook meer voorstanders van krimp dan van groei van luchtvaart. Dit jaar (2022) vindt de helft dat er minder gevlogen moet worden in Nederland dan we pre-corona gewend waren, een kwart wil dat het volume gelijk blijft. De behoefte aan krimp betreft vooral Schiphol en in mindere mate de regionale luchthavens van nationale betekenis (vanaf nu: regionale luchthavens)*.

Veiligheid, ecologie en de gezondheid van omwonenden worden gezien als de topprioriteiten voor de luchtvaart. Economische waarden en reisgemak worden minder belangrijk gevonden. Beleidsmaatregelen die de luchtvaart verduurzamen kunnen dan ook op brede steun rekenen in de bevolking, zeker als Nederlanders daar zelf niet direct financieel voor opdraaien. Minder mensen - maar nog steeds de helft - zijn voor een beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld. Verder is er dit jaar meer steun voor verplaatsing van vluchten naar regionale luchthavens, mogelijk ingegeven door de operationele problemen waar Schiphol de afgelopen maanden mee kampte. Ook groeit sinds 2018 langzaam de steun voor maatregelen die de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vluchten.

De operationele problemen op luchthavens waren afgelopen jaar ook vaak een motief om zelf niet te vliegen. Ook zouden drie op de tien vliegreizigers overwegen uit te wijken naar luchthavens in buurlanden als die comfortabeler zijn.

Vliegreizigers verwachten post-corona minder privé te blijven vliegen dan zij pre-corona gewend waren. Circa vier op de tien zijn ook bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan zij gewend waren en vaker vakanties in eigen land te houden. De bereidheid vaker vakantie in eigen land te houden, neemt de afgelopen jaren steeds verder toe. Ondanks dat vliegreizigers verwachten (privé) minder te blijven vliegen, stijgt de intentie om komend jaar te vliegen wel weer.

Ook zakelijke reizigers verwachten post-corona minder te blijven vliegen, hoewel het aandeel dat juist meer verwacht te gaan vliegen wel is toegenomen ten opzichte van 2021.

Nederlanders die in een straal van 10 kilometer van een vliegroute of vliegveld zeggen te wonen, ervaren daarvan meer geluidhinder dan van een snelweg, treinspoor of treinstation. Ongeveer een tiende van de omwonenden van een vliegveld of –route ervaart dit als onveilig.

*Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Eindhoven Airport

Conclusies - draagvlak luchtvaart

Meerderheid Nederlanders positief over luchtvaart, maar aantal neemt af

- Een meerderheid (71%) van de Nederlanders staat in het algemeen positief tegenover de luchtvaart in Nederland. Vorig jaar waren meer mensen positief (79%). We zien sinds 2018 een dalende trend in de waardering.

Sinds corona meer voorstanders van krimp dan van groei van de luchtvaart

- Het aantal vluchten van en naar Nederland is tijdens de coronacrisis gedaald. Inmiddels herstelt de luchtvaart zich weer, maar is het nog niet op het oude niveau. De helft (50%) van de Nederlanders vindt dat het aantal vluchten lager moet blijven dan het was voor de coronacrisis. Verder vindt een tiende (15%) dat het volume moet kunnen toenemen en een kwart (26%) dat het gelijk moet blijven (9% heeft geen mening). Vorig jaar waren er minder voorstanders van krimp (43%) en meer voor groei (19%). Het draagvlak voor groei of krimp schommelt de laatste drie jaren wat, maar sinds 2020 zijn er steeds meer voorstanders van krimp dan van groei.
- Dit jaar is voor het eerst het draagvlak voor groei/krimp uitgevraagd per type luchthaven: Schiphol, regionale luchthavens in Nederland en luchthavens in omringende landen (Duitsland en België). Voor alle typen luchthavens willen meer mensen krimp dan groei. Dit geldt het meest voor Schiphol (52% wenst krimp) en het minst voor regionale luchthavens in Nederland (34% wenst krimp).
- Voorstanders voor krimp noemen uit zichzelf het vaakst milieuvervuiling als reden voor hun standpunt. Voorstanders voor groei noemen vooral het economisch belang als reden.

Circa de helft vindt zakelijke vluchten en vluchten voor evenementen nu minder belangrijk dan voor de coronacrisis

- Net als in 2021 zeggen Nederlanders anders te zijn gaan kijken naar vluchten sinds de corona-uitbraak in maart 2020. Bijna de helft (46%) vindt zakelijke vluchten nu minder belangrijk dan voor corona en ook het bezoek van culturele instellingen of evenementen wordt vaak minder belangrijk gevonden (44%).
- Vluchten voor goederenvervoer en voor bezoek aan familie of vrienden worden door de helft nog even belangrijk gevonden als voor de coronacrisis, vakantievluchten door vier op de tien (40%).

Veiligheid krijgt hoogste prioriteit voor luchtvaart; ecologische waarden belangrijker gevonden dan economische waarden

- Nederlanders vinden veel verschillende waarden belangrijk als het gaat om de luchtvaart. Aan veiligheid wordt nog altijd de meeste prioriteit toegekend, gevolgd door klimaat & milieu, gezondheid van omwonenden en natuur & landschap. Daarna volgen gezondheid van reizigers, het beperken van geluidshinder en een sterke economie. De minste prioriteit ligt bij comfort en betaalbaarheid voor reizigers.
- Waarden die Nederlanders prioriteit toekennen, hangen met elkaar samen. Hierin zijn twee hoofdclusters te onderscheiden: mens & ecologie en economie & consument. Naarmate Nederlanders meer prioriteit toekennen aan waarden op het gebied van mens & ecologie zijn zij negatiever over luchtvaart, vaker voorstander van krimp en vaker bereid zelf minder te gaan vliegen. Naarmate zij meer waarde hechten aan economie & consument is dit precies andersom.

Conclusies - draagvlak beleidsmaatregelen

Meer voorstanders dan tegenstanders van verhoging vliegtaks

- Over verhoging van de vliegtaks zijn de meningen verdeeld, maar er zijn meer voor- dan tegenstanders: 43% is (zeer) positief, 26% (zeer) negatief en 30% is neutraal.
- Ruim de helft (53%) is (zeer) positief over vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met stillere en zuinigere vliegtuigen. De steun voor deze maatregel is nu hoger dan vorig jaar (41%).

Steun voor verduurzamen vliegtuigen, luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, blijft onverminderd groot

- Voor maatregelen die de luchtvaart verduurzamen, maar waarbij niet expliciet genoemd wordt dat vliegen hierdoor duurder kan worden, is net als in eerdere jaren veel draagvlak. Zo is een meerderheid er voorstander van luchtvaart-maatschappijen te verplichten tot schone, duurzame brandstoffen (71%) en voordelen te bieden aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (57%). Ook zijn de meesten positief over het stimuleren van de ontwikkeling van vliegtuigen met zuinigere motoren (78%), verduurzaming van de afhandeling op de grond (71%) en het ontwikkelen van elektrische en hybride vliegtuigen (65%).
- De helft (50%) is voor een beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld.

Nog altijd meer draagvlak voor vliegen boven stedelijk gebied dan natuurgebied

- Vliegroutes bepalen welke gebieden meer of minder geluidshinder hebben. Een derde (33%) prefereert vliegen boven stedelijk gebieden om natuurgebieden te ontzien en een vijfde (22%) prefereert vliegen boven natuurgebieden om stedelijke gebieden te ontzien.
- Om stad of natuur heen vliegen beperkt geluidshinder, maar geeft meer CO2-uitstoot. Nog steeds is er meer steun voor directe routes om uitstoot te beperken (38%) dan voor omvliegen om geluidhinder te beperken (22%).
- Ruim de helft (55%) is voor een vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden ‘s nachts minder geluidsoverlast hebben.

Meer steun voor verplaatsing vluchten naar regionale luchthavens

- Vier op de tien (40%) Nederlanders vinden het een goed idee om vluchten van Schiphol te verplaatsen naar andere luchthavens in Nederland (vs. 17% niet). Dat is meer dan vorig jaar.

Groeiende steun voor aantrekkelijker maken van trein voor korte vliegafstanden

- Driekwart (76%) van de Nederlanders staat er (zeer) positief tegenover om het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte vliegafstanden. Het draagvlak voor deze maatregel is sinds 2018 niet zo groot geweest. Ook is een meerderheid (60%) er voorstander van om korte vluchten minder aantrekkelijk te maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken.

Kabinet en luchtvaartmaatschappijen vaakst verantwoordelijk gevonden om luchtvaart toekomstbestendig te maken

- De meeste verantwoordelijkheid voor het toekomstbestendig maken van de luchtvaart, leggen Nederlanders bij het kabinet en luchtvaartmaatschappijen (beiden 39%). Luchthavens krijgen in 2022 – waarschijnlijk door de operationele problemen op Schiphol - meer verantwoordelijkheid dan in 2021 (29% vs. 21%).

Conclusies - vlieggedrag en ervaren overlast

Operationele problemen luchthavens motief om niet te vliegen of uit te wijken naar buurlanden; corona speelt minder een rol in keuze om niet te vliegen

- Zoals bekend herstelde de luchtvaart in 2022 van de gevolgen van de coronapandemie. We zien dan ook dat Nederlanders weer vaker gaan vliegen: 33% vloog in de afgelopen 12 maanden voor privédoeleinden versus 15% in de vorige meting. Pre-corona - in 2019 - was dit nog 57%.
- Corona speelde nog wel een rol in de keuze om afgelopen 12 maanden *niet* te vliegen, maar minder dan vorige meting. Zo zag 32% op tegen gedoe vanwege corona tegenover 44% vorig jaar. Nieuw dit jaar is dat mensen niet wilden vliegen omdat zij drukte en chaos vreesden op de luchthaven en het risico daardoor hun vlucht te missen (27%).
- Acht op de tien Nederlanders (78%) die weleens privé vliegen, zou overwegen te vliegen vanuit een buurland (België of Duitsland), vooral als dat betaalbaarder zou zijn (48%) maar bijvoorbeeld ook als dat vliegveld comfortabeler zou zijn (31%).

Nederlanders verwachten post-corona minder privé te blijven vliegen, maar de intentie om komend jaar te vliegen stijgt wel weer

- Een derde (32%) van de mensen die voor corona weleens privé vloog, verwacht post-corona* minder privé te vliegen dan pre-corona. Eén op de tien (8%) verwacht juist meer privé te gaan vliegen. Dit was vorig jaar gelijk.
- Vergeleken met wat zij voor corona gewend waren, zijn circa vier op de tien vliegreizigers bereid minder vaak een vliegreis te maken (43%), vaker vakanties in eigen land te houden (42%) en vaker de trein te nemen ook al kost dat meer tijd/geld (41%). En de helft (48%) is bereid om de nachttrein te nemen op lange afstanden in Europa (in 2021 43%).
- De intentie om in de rest van 2022 en/of in 2023 privé te vliegen is echter weer gestegen: 28% is dat van plan, ten opzichte van 24% een jaar geleden. Pre-corona - in 2019 - was nog 34% dit van plan.
- Een derde (34%) van degenen die weleens privé vliegt, is bereid om een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van hun vliegreis te beperken. Een kwart (25%) is hier niet toe bereid.

Ook zakelijk verwachten Nederlanders post-corona minder te blijven vliegen, hoewel het aandeel dat meer verwacht te gaan vliegen wel is toegenomen

- Net als privé verwachten Nederlanders ook zakelijk weer vaker te gaan vliegen: 7% versus 4% in 2021. In 2019 was dit nog 8%.
- Van degenen die voor corona weleens zakelijk vlogen, verwacht 43% post-corona minder zakelijk te blijven vliegen en 20% juist meer. In 2021 verwachtte nog maar 9% meer zakelijk te gaan vliegen als de pandemie volledig voorbij is.

Circa één op tien mensen die nabij een vliegveld of –route wonen, vindt dit onveilig

- Een derde (36%) van de Nederlanders zegt binnen 10 kilometer van een vliegroute te wonen en een vijfde (18%) van een vliegveld. Van de nabijheid van vliegvelden en vliegroutes ervaren mensen meer geluidhinder dan van een snelweg, treinspoor of treinstation.
- Ongeveer een tiende van de mensen die nabij een vliegveld of –route wonen, ervaart dit als onveilig.

*De periode ‘post-corona’ is niet gedefinieerd, respondenten vulden dit naar eigen inzicht in.

Leeswijzer

Algemene resultaten

In deze rapportage bespreken we de resultaten van het onderzoek eerst op totaalniveau, dus representatief voor de Nederlandse bevolking (n=1.750). We tonen die visueel in grafiek- of tabelvorm en gaan tekstueel beknopt in op de belangrijkste uitkomsten. De data in de grafieken tonen (indien mogelijk) de resultaten van zowel 2022 als 2021, zodat verschillen ten opzichte van vorig jaar in één keer zichtbaar zijn. Daarnaast zijn er trendgrafieken gemaakt voor de vragen die al meer dan twee metingen meelopen. Deze staan in een aparte bijlage, waarnaar (met een koppeling) wordt verwezen in de tekst.

Naast de grafieken waarbij een antwoordschaal is gebruikt (bijvoorbeeld zeer oneens t/m zeer eens), staat een gemiddelde: dit is het gemiddelde op basis van de 5- of 7-puntsschaal.

Significanties

Indien er sprake is van een significante toename of afname ten opzichte van 2021, dan wordt dat weergegeven met pijltjes naast de grafiek: ↑ betekent een significante toename, ↓ betekent een significante afname.

Regionale luchthavens

Wanneer we in dit rapport spreken over regionale luchthavens, dan doelen we op de volgende: Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Eindhoven Airport.

Subgroepen

In het laatste deel van het rapport laten we zien hoe enkele subgroepen de luchtvaart in Nederland beleven en wat hun achterliggende motivaties en achtergrondkenmerken zijn. De subgroepen waarvan we de resultaten beschrijven zijn:

- Voorstanders van luchtvaart groei versus voorstanders van krimp
- Omwonenden luchthavens versus niet-omwonenden
- Omwonenden Schiphol versus omwonenden regionaal
- Vliegers versus niet-vliegers
- Incidentele privévliegers, (hoog)frequente privévliegers en zakelijke vliegers
- Leeftijdsgroepen (18-34, 35-64, 65-75 jaar)

Hierbij gaan we vooral in op de volgende punten: draagvlak groei/krimp, motivatie voor groei/krimp, vlieggedrag, vliegintentie, draagvlak voor maatregelen op het gebied van de de luchtvaart en bereidheid om eigen vlieggedrag te veranderen.

Digitale toegankelijkheid

Om het rapport digitaal toegankelijk te maken voor mensen met een visuele beperking, zijn de resultaten die in grafieken gepresenteerd zijn in de bijlage ook opgenomen in tabelvorm, zodat deze voorgelezen kunnen worden. In de hoofdtekst wordt hier met een koppeling naar de betreffende bijlage gelinkt.



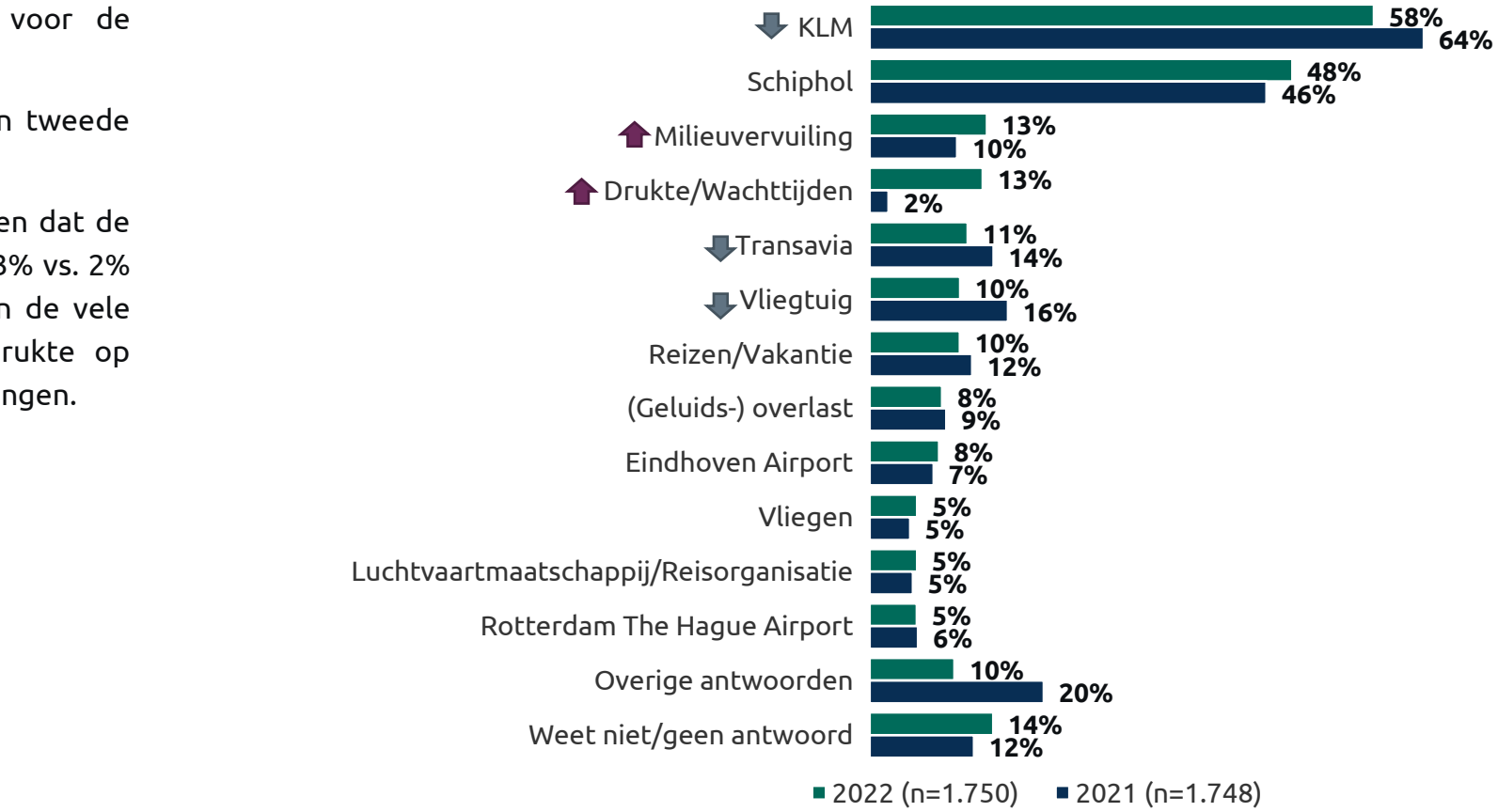
Resultaten

Spontane associaties met de luchtvaart

Spontane associaties luchtvaart: KLM vaakst spontaan geassocieerd met luchtvaart, al zien we hier een dalende trend

- Nederlanders associëren de luchtvaart nog steeds het vaakst met KLM (58%), maar het aantal mensen dat hieraan denkt, daalt sinds 2020 (raadpleeg voor de trendgrafiek de bijlage).
- De associatie met Schiphol staat stabiel op een tweede plek (48%).
- Dit jaar zien we een stijging in het aantal mensen dat de luchtvaart associeert met drukte/wachttijden (13% vs. 2% in 2021). Dit is zeer waarschijnlijk te wijten aan de vele berichten over (of eigen ervaring met) de drukte op luchthavens wegens de personeelstekorten/stakingen.

Waar denk je aan bij de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld. In de grafiek zijn alleen antwoorden getoond die in 2022 door minstens 5% zijn genoemd.

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

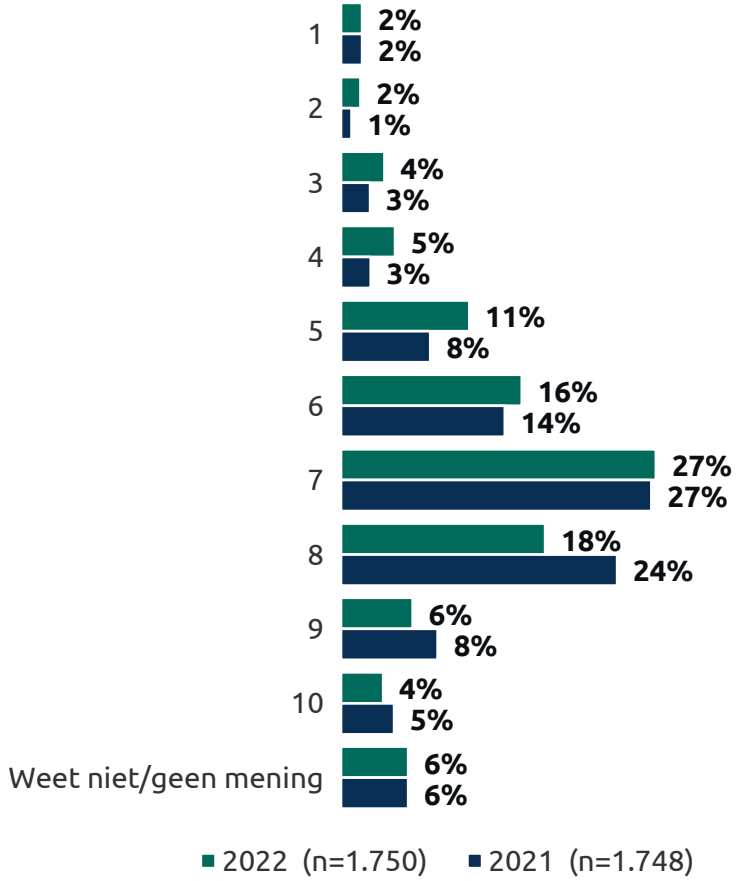
Draagvlak luchtvaart in Nederland

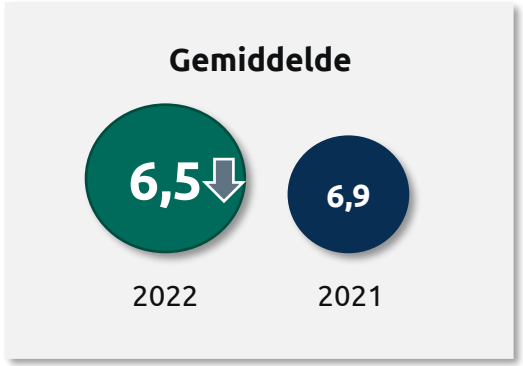
Draagvlak luchtvaart: meerderheid Nederlanders nog altijd positief over luchtvaart, maar dit aantal neemt af

- De draagvlakscore voor de luchtvaart in Nederland is gemiddeld 6,5 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor *zeer negatief* en 10 voor *zeer positief*. Dit is lager dan in 2021, toen de draagvlakscore gemiddeld 6,9 was. Wel is nog steeds de grootste groep Nederlanders (71%) positief over de luchtvaart (6 of hoger).
- Sinds de eerste meting in 2018 zien we een dalende trend in het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland (raadpleeg voor de trendgrafiek de bijlage).

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)



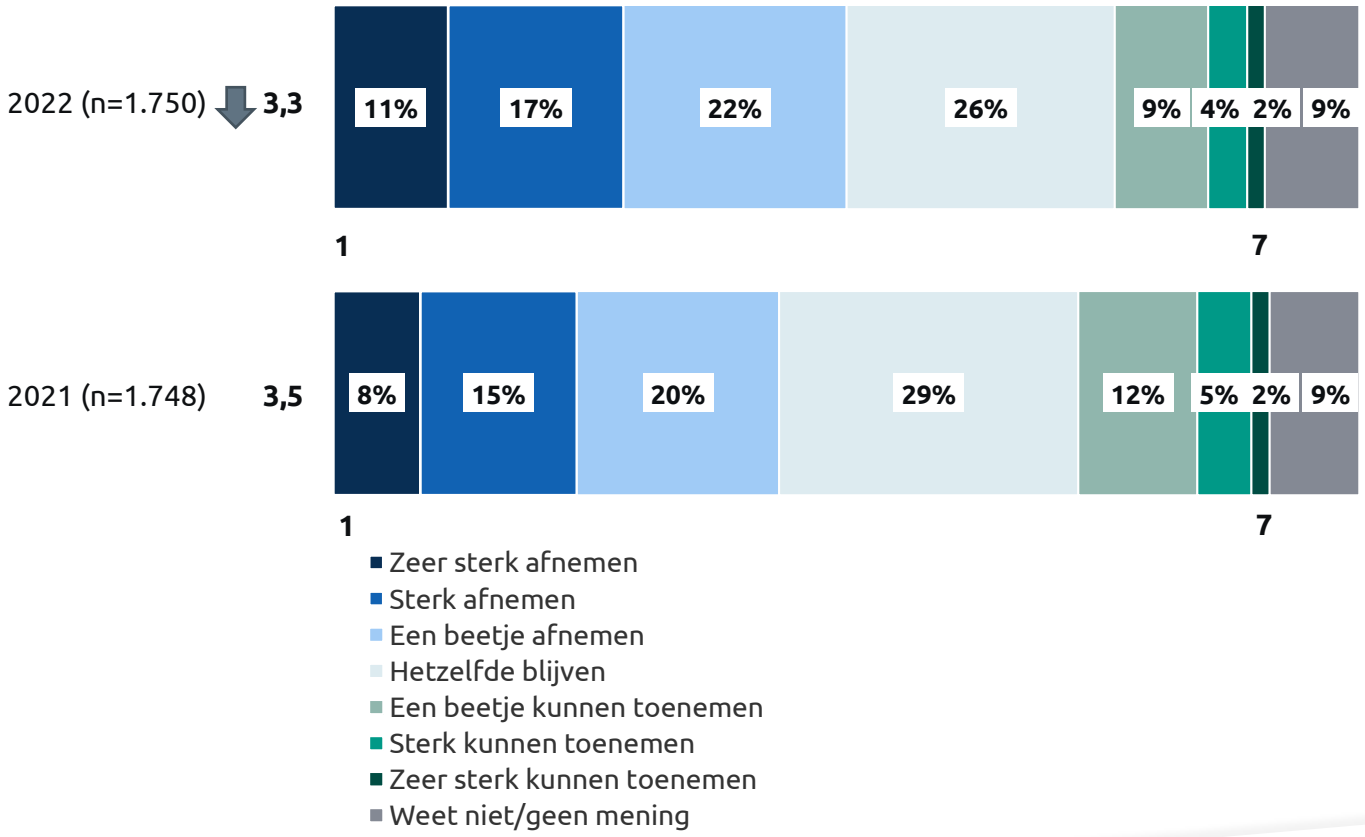


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Draagvlak groei/krimp: draagvlak voor krimp neemt toe

- De helft (50%) van de Nederlanders vindt dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen ten opzichte van het oude niveau voor de coronacrisis. Het draagvlak voor krimp is daarmee hoger dan vorig jaar (toen was 43% voor krimp).
- Ruim een tiende (15%) vindt juist dat het aantal vluchten toe moet kunnen nemen.
- Een kwart (26%) vindt dat het aantal vluchten hetzelfde moet blijven.
- Het draagvlak voor groei of krimp is sinds de coronacrisis (2020) op een structureel lager niveau gekomen. Sindsdien zijn er meer voorstanders van krimp dan van groei (raadpleeg de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen ten opzichte van het oude niveau voor de coronacrisis?
(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Redenen voor krimp: milieuvervuiling blijft voornaamste argument voor krimp

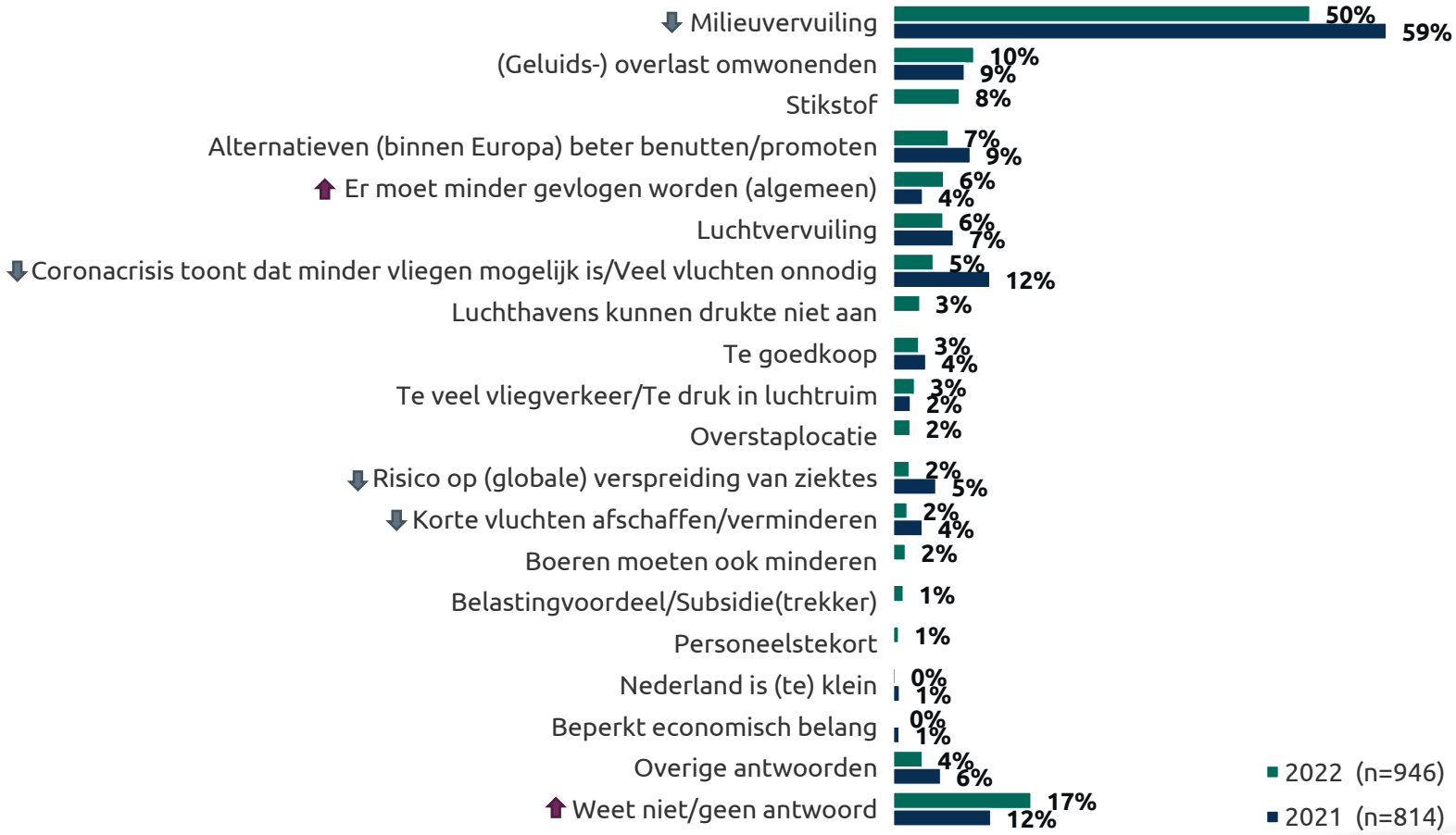
- Veruit de meest genoemde reden voor krimp van luchtvaart (t.o.v. pre-corona), is milieuvervuiling (50%). Wel wordt dit nu minder vaak genoemd dan in 2021, maar mogelijk komt dat omdat dit jaar stikstof voor het eerst regelmatig apart wordt genoemd (8%). Bij elkaar komt dit dicht in de buurt van het percentage 'milieuvervuiling' in 2021 (59%).
- We zien al jaren een schommeling in het aantal mensen dat milieuvervuiling als reden noemt, maar deze reden blijft altijd op de eerste plek staan.
- In 2018 werd (geluids)overlast voor omwonenden nog vaak genoemd (30%), maar sinds 2019 een stuk minder vaak (nu nog 10%).
- Raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage.

Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld.

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen?

(Basis – Vindt dat aantal moet afnemen)

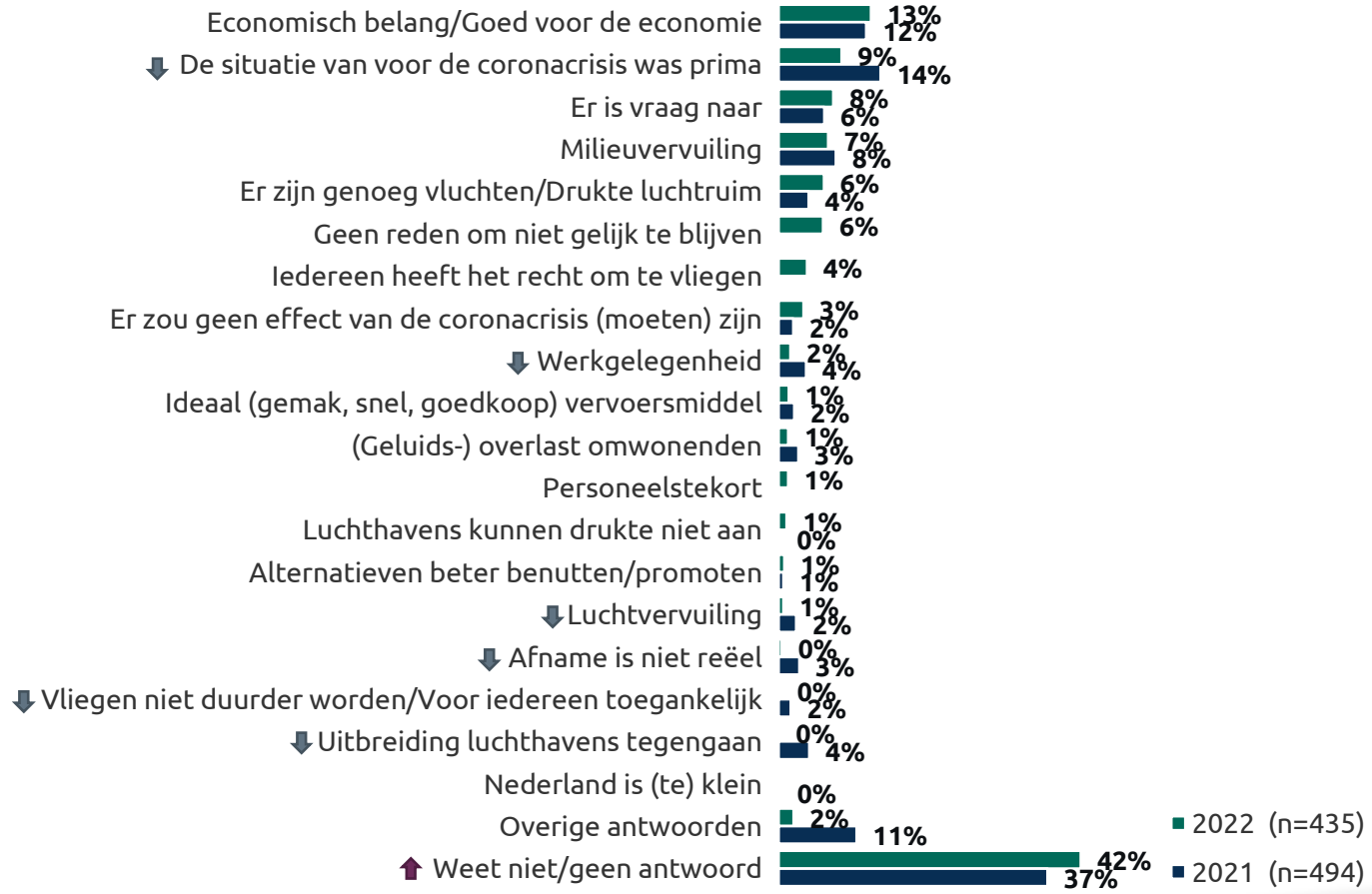


Redenen voor gelijk blijven: goed voor de economie

- Het voornaamste argument dat genoemd wordt om het aantal vluchten gelijk te houden (t.o.v. pre-corona), is het economische belang (13%). Het is voor het eerst dat dit de meest genoemde reden is voor stabiliteit. Eerdere jaren werden de argumenten ‘de situatie van voor de coronacrisis was prima’, ‘milieuvervuiling’ en ‘er zijn genoeg vluchten/drukte in het luchtruim’ vaker genoemd.
- Raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage.

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven?

(Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)



Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld.

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Redenen voor groei: economisch belang eveneens meest genoemde reden voor groei

- Net als voor stabiliteit in het aantal vluchten, is economisch belang ook de meest genoemde reden dat het aantal vluchten (t.o.v. pre-corona) moet kunnen toenemen (33%). Wel zien we een dalende trend in het aantal mensen dat dit noemt.
- Vaker dan in eerdere jaren noemt men nu dat we 'terug moeten naar de situatie van voor de coronacrisis*', 'werkgelegenheid' en dat het vliegtuig een 'ideaal vervoersmiddel' is.
- Raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage.

**Ondanks dat in de vraag werd gezegd dat men moest vergelijken met de situatie pre-corona, noemde 9% van de mensen alsnog dat zij terug willen naar de situatie pre-corona.*

Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld.

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen?

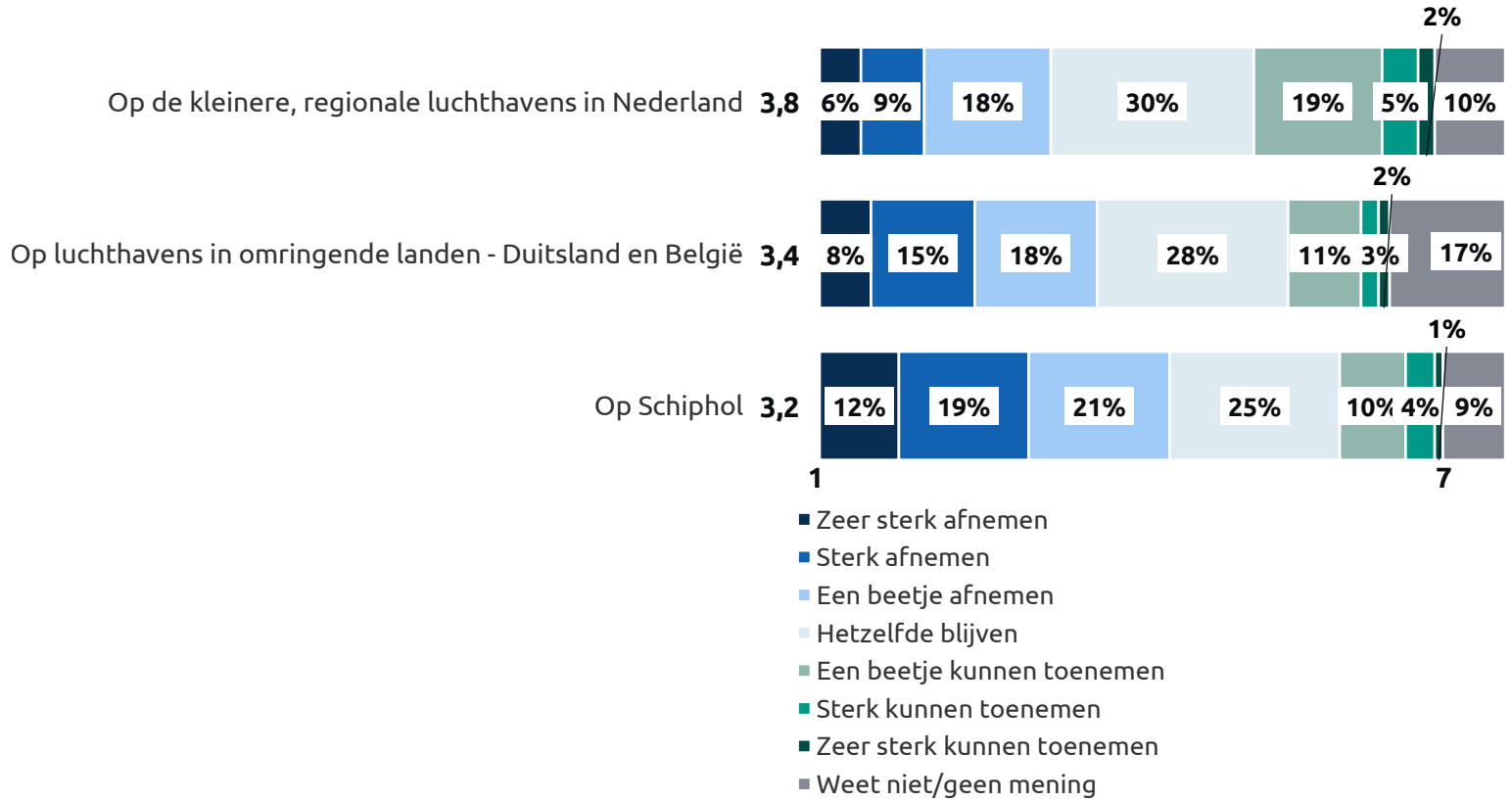
(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)



Draagvlak groei/krimp luchthavens: draagvlak voor krimp minst groot bij regionale luchthavens

- Voor alle voorgelegde luchthavens geldt dat het draagvlak voor krimp groter is dan het draagvlak voor groei.
- Het draagvlak voor krimp is het grootst op Schiphol: 52% vindt dat het aantal vluchten op Schiphol moet afnemen ten opzichte van het oude niveau van voor de coronacrisis. Voor luchthavens in Duitsland en België is 40% voor een afname van het aantal vluchten en voor vluchten op kleinere regionale luchthavens in Nederland is 34% voor een afname.
- De steun voor toename van het aantal vluchten is het hoogst voor regionale luchthavens in Nederland (26%).

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens moet afnemen of kunnen toenemen ten opzichte van het oude niveau van voor de coronacrisis?
(Basis – allen, n=1.750)



Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2022 en kan dus niet worden vergeleken.

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

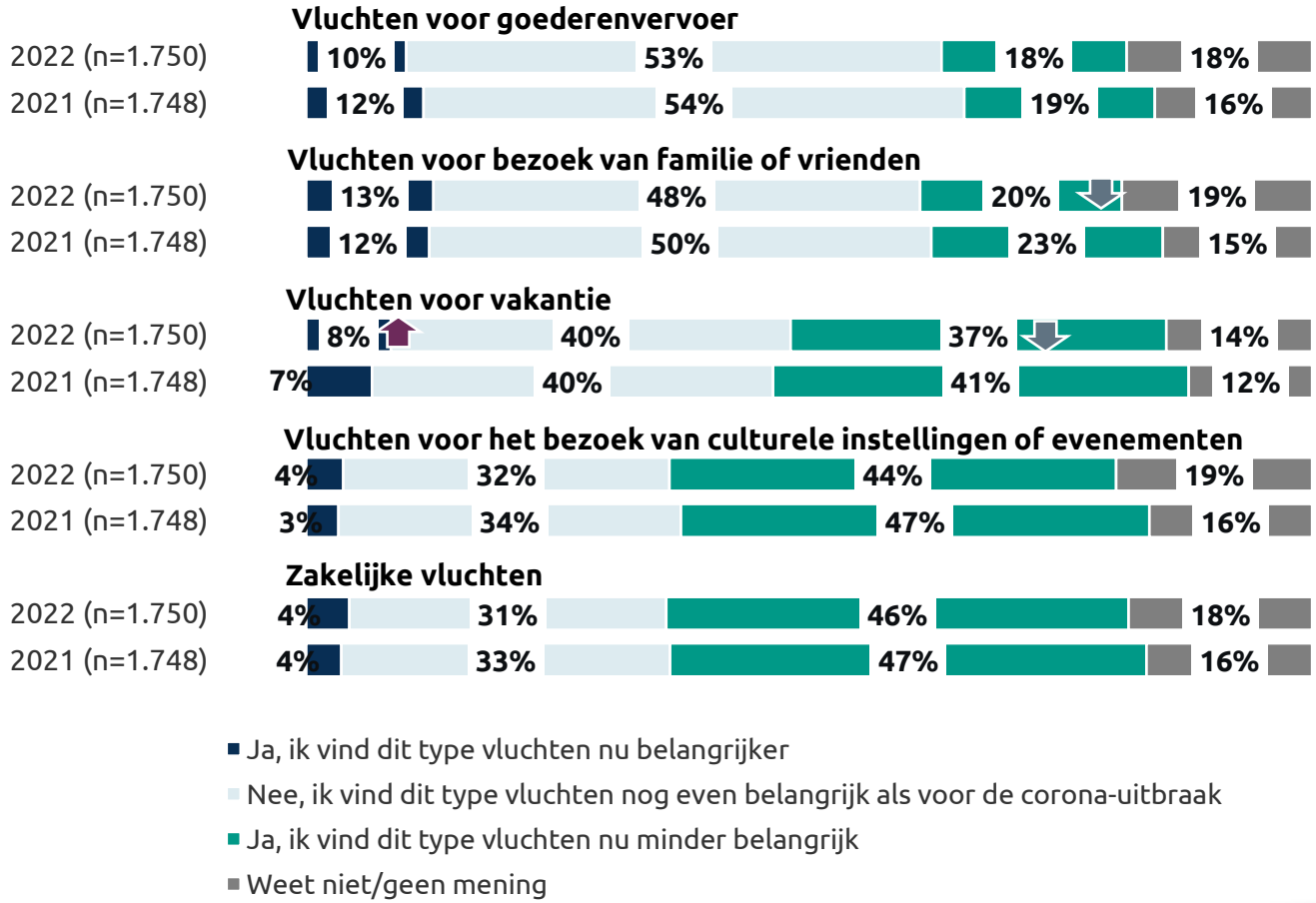
Noodzakelijkheid vluchten

Belang type vluchten: bijna de helft zegt zakelijke vluchten minder belangrijk te vinden sinds corona-uitbraak

- Sinds de corona-uitbraak is bijna de helft (46%) van de Nederlanders zakelijke vluchten minder belangrijk gaan vinden. Ook vindt ruim vier tiende (44%) vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen nu minder belangrijk dan pre-corona.
- Vluchten voor goederenvervoer en voor het bezoek van familie of vrienden worden door de helft nog altijd even belangrijk gevonden; circa een tiende vindt deze vluchten nu zelfs belangrijker. Een grotere groep (ca. 20%) vindt deze vluchten nu echter minder belangrijk dan voor corona.
- Ruim een derde (37%) vindt vluchten voor vakantie nu minder belangrijk dan voor corona, maar dit aantal is wel gedaald ten opzichte van 2021 (toen was dit 41%). Nog altijd vindt 40% deze vluchten even belangrijk als voor corona. 8% vindt vakantievluchten nu belangrijker.

Ben jij anders gaan denken over het belang van de volgende type vluchten sinds de corona-uitbraak (maart 2020)?

(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

Beïnvloeders van het draagvlak

Prioriteiten: veiligheid van de luchtvaart blijft topprioriteit

- Wat betreft prioriteiten voor de luchtvaart wordt aan veiligheid gemiddeld het meeste belang toegekend: voor 19% is dit de allerhoogste prioriteit en voor nog eens 59% heeft dit (zeer) hoge prioriteit. Daarna volgen de thema's klimaat & milieu, gezondheid omwonenden en natuur & landschap.
- Economische waarden krijgen minder prioriteit dan ecologische waarden.
- Thema's die de minste prioriteit krijgen zijn comfort voor reizigers en betaalbaarheid voor reizigers.
- We zien dat voor klimaat & milieu, natuur & landschap, maar ook voor economie, dat de prioriteit dit jaar gedaald is ten opzichte van 2021 (raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage; daarin zijn alleen prioriteiten vermeld die we meerdere jaren hebben gemeten).

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben als we het hebben over de luchtvaart? (Basis – allen, n=1.750)

Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)	Allerhoogste prioriteit (%)	(Zeer) hoge prioriteit (%)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,4	19%	59%
Milieu	Bescherming van klimaat en milieu	5,2	19%	47%
Gezondheid omwonenden	Bescherming van de gezondheid van omwonenden van luchthavens	5,2	16%	53%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,2	15%	52%
Gezondheid reizigers	Bescherming van de gezondheid van reizigers	4,9	10%	52%
Geluidshinder	Het beperken van geluidshinder in Nederland	4,9	10%	49%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	4,8	8%	49%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4,7	7%	48%
Leveringszekerheid	Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	4,6	6%	47%
	Zekerheid dat er voldoende aanbod van vluchten is in Nederland	4,2	4%	32%
Beslag op schaarse ruimte	Beperking van hoeveelheid ruimte in het landschap die luchthavens innemen	4,5	7%	39%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4,5	4%	42%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,5	4%	42%
Comfort voor reizigers	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,4	4%	39%
Betaalbaarheid voor reizigers	Vliegreizen betaalbaar houden voor reizigers	4,2	7%	35%

Waardenframes: sociale en ecologische waarden leiden tot negatievere houding tegenover luchtvaart en vliegen, economische waarden tot een positievere

Samenhang tussen prioriteiten: waardenframes

Om te achterhalen in hoeverre er sprake is van samenhang tussen de prioriteiten die mensen toekennen, is een factoranalyse uitgevoerd. Daaruit kunnen we concluderen dat er twee centrale 'waardenframes' (waarden die met elkaar samenhangen) bestaan wat betreft de prioriteiten die Nederlanders toekennen aan de luchtvaart:

1. *Mens en ecologie*
2. *Economie en consument*

Het waardenframe *mens en ecologie* bestaat uit de bescherming van gezondheid van reizigers en omwonenden, beperking van de hoeveelheid ruimte die luchthavens innemen, bescherming van klimaat en milieu, beperken van geluidshinder, de veiligheid van de luchtvaart en ruimte voor natuur en landschap.

Het waardenframe *economie en consument* bestaat uit veel werkgelegenheid, een sterke economie, goede bereikbaarheid, gemakkelijk en aangenaam reizen, vliegreizen betaalbaar houden, zekerheid van voldoende aanbod van vluchten en het beperken van de kans op annulering/vertraging.

Invloed waarden op draagvlak luchtvaart

Om vast te stellen in hoeverre deze twee waardenframes het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland beïnvloeden, is een analyse uitgevoerd. Hieruit komt naar voren dat:

- Hoe meer mensen prioriteit toekennen aan *mens en ecologie,* hoe **negatiever** zij zijn over de luchtvaart in Nederland.
- Hoe meer prioriteit zij toekennen aan *economie en consument,* hoe **positiever** zij zijn over de luchtvaart in Nederland.

Invloed waarden op houding groei/krimp luchtvaart

Een vergelijkbare analyse voerden we voor groei/krimp. In lijn met de resultaten voor het draagvlak zien we dat:

- Hoe meer prioriteit mensen toekennen aan *mens en ecologie,* hoe meer zij voorstander zijn van **krimp** van de luchtvaart in Nederland.
- Hoe meer prioriteit zij toekennen aan *economie en consument,* hoe meer zij voorstander zijn van **groei** van de luchtvaart in Nederland.

Invloed waarden op vliegintentie

Tot slot is er gekeken naar de intentie om zelf minder te gaan vliegen. In lijn met de resultaten voor het draagvlak zien we dat:

- Hoe meer prioriteit mensen toekennen aan *mens en ecologie,* hoe **vaker** zij bereid zijn om minder te vliegen.
- Hoe meer prioriteit zij toekennen aan *economie en consument,* hoe **minder** zij bereid zijn om minder te vliegen.

Resultaten

Beleidsopties en handelingsperspectieven



Financiële maatregelen vliegreizigers: meer steun voor goedkoper maken reizen met stillere/zuinigere vliegtuigen

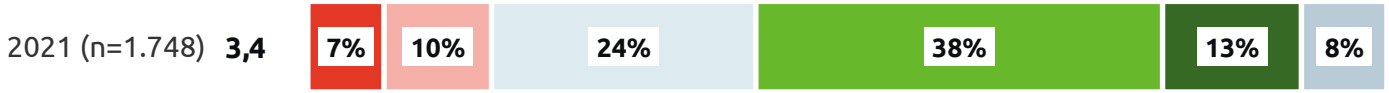
- Ruim de helft (53%) van de Nederlanders is (zeer) positief over vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (vs. 11% negatief). In 2021 was nog maar 41% (zeer) positief.
- Zie ook de trendgrafiek in de bijlage.
- Over het verhogen van de vliegtaks zijn de meningen meer verdeeld: 43% is hier (zeer) positief over, 26% (zeer) negatief. 30% is neutraal*.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)

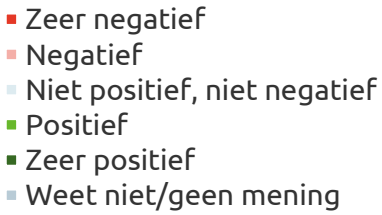
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen





Vliegen duurder maken door de vliegtaks (belasting op vliegtickets) te verhogen*





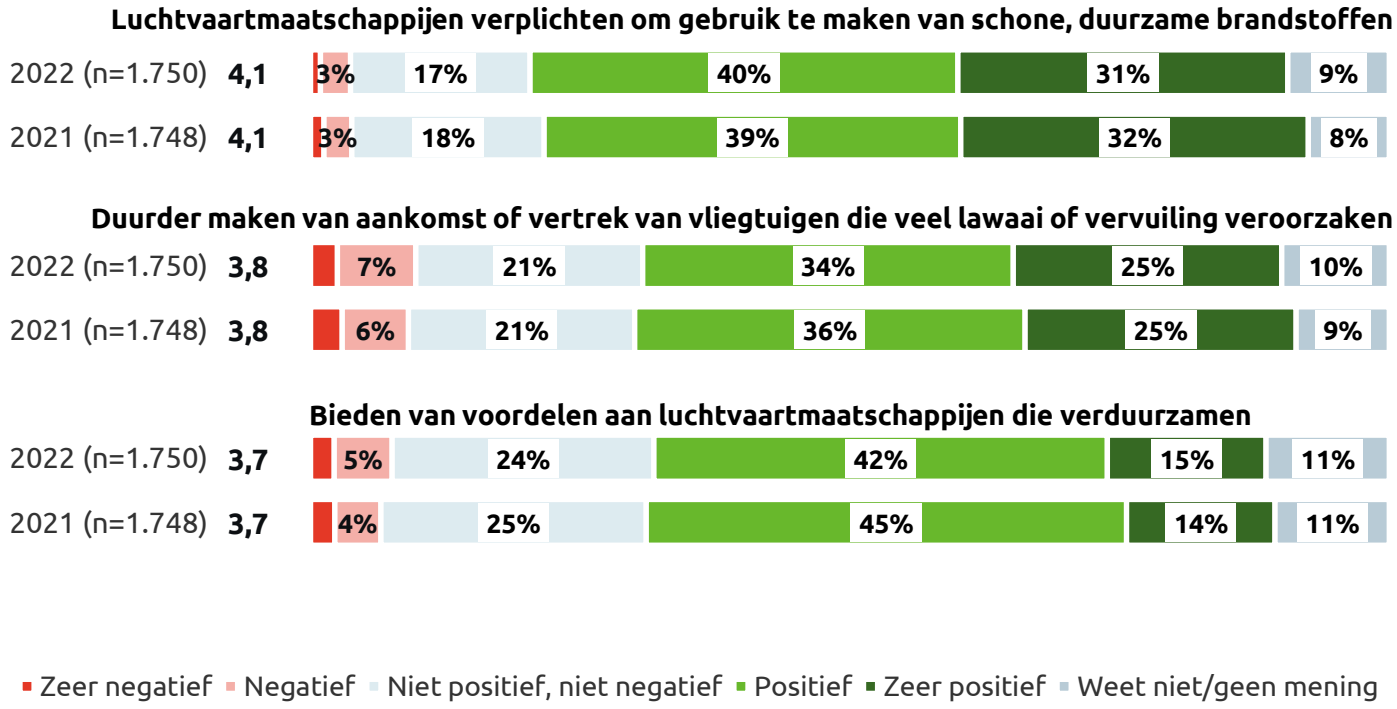
**Deze stelling is nieuw toegevoegd in 2022 en kan dus niet worden vergeleken.*

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Verduurzamen luchtvaartmaatschappijen: steun verduurzamen luchtvaartmaatschappijen blijft onverminderd groot

- Een ruime meerderheid is er voorstander van om luchtvaartmaatschappijen te verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (71%) en om de aankomst of het vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken, duurder te maken (59%).
- Ook is een meerderheid (57%) (zeer) positief over de maatregel om voordelen te bieden aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen.
- De steun voor deze maatregelen is sinds 2019 op een stabiel hoog niveau (zie de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Ter bevordering van de leesbaarheid worden percentages < 3% niet weergegeven

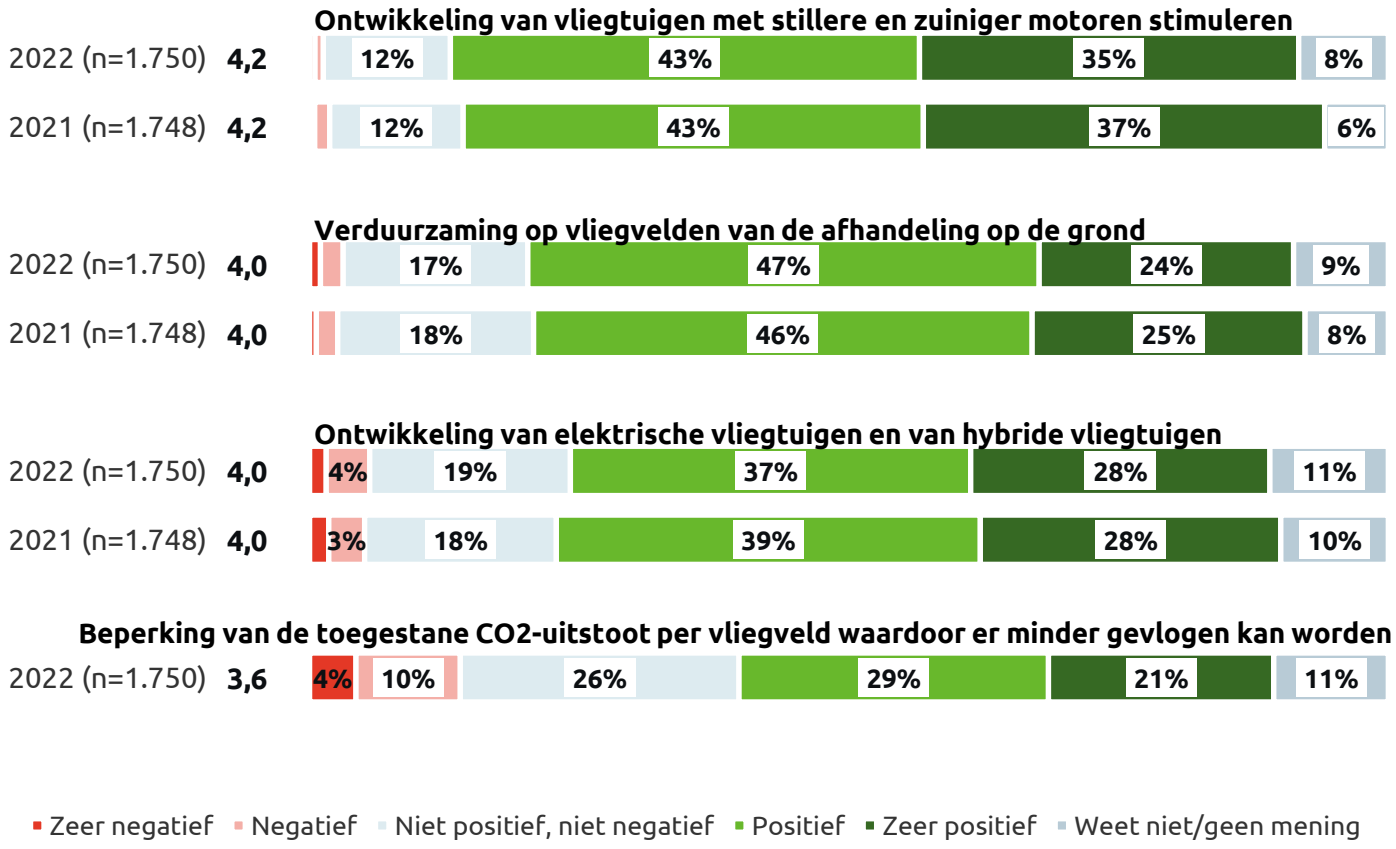
Verduurzaming vliegtuigen en vliegvelden: er blijft veel steun voor het verduurzamen van vliegtuigen en vliegvelden

- De meeste Nederlanders zijn (zeer) positief over het stimuleren van de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren (78%), verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (71%) en het ontwikkelen van elektrische en hybride vliegtuigen (65%).
- De helft (50%) is voor een beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld, waardoor er minder gevlogen kan worden*.
- De steun voor deze maatregelen is de afgelopen paar jaren stabiel (zie de trendgrafiek in de bijlage).

**Deze stelling is nieuw toegevoegd in 2022 en kan dus niet worden vergeleken.*

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

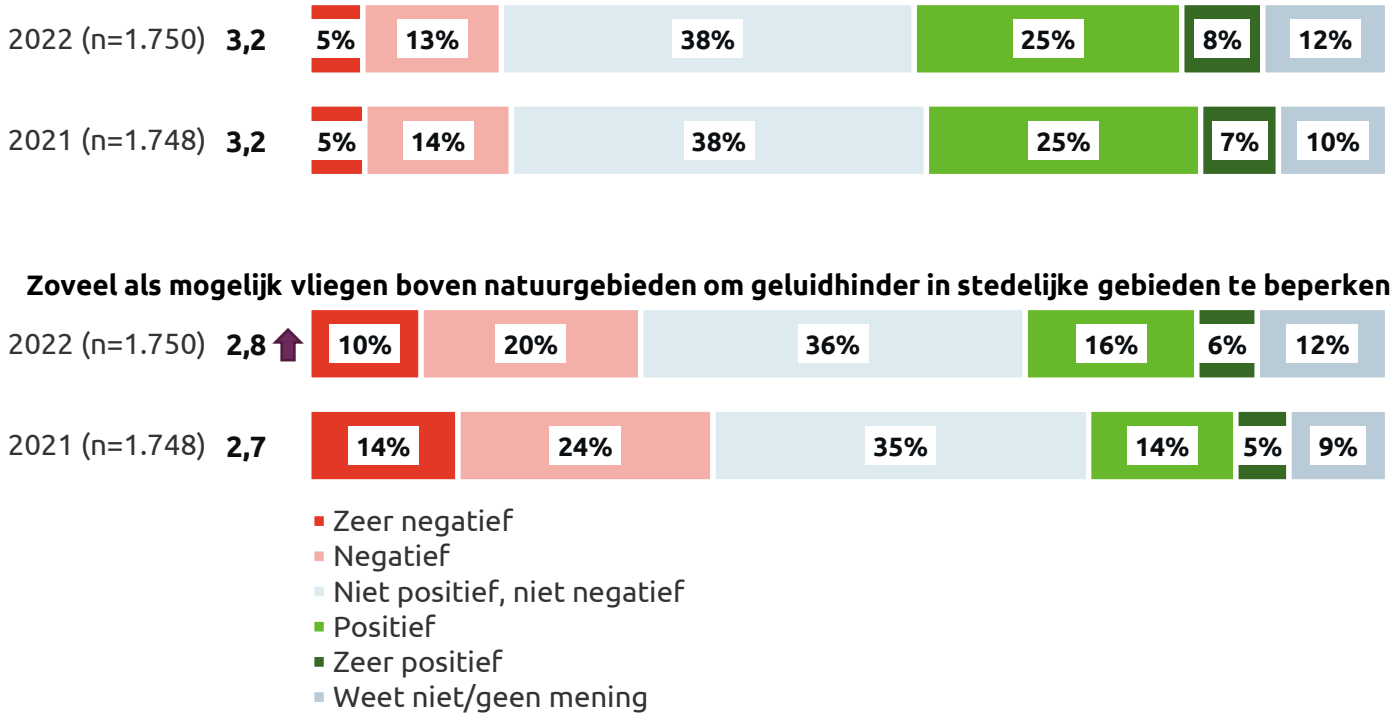
Ter bevordering van de leesbaarheid worden percentages < 3% niet weergegeven

Hinder stedelijk vs. natuurgebied: nog altijd meer draagvlak voor vliegen boven stedelijke gebieden dan over natuurgebieden

- Afhankelijk van de vliegroute hebben gebieden meer of minder last van geluidshinder. Door zoveel mogelijk boven stedelijke gebieden te vliegen worden natuurgebieden gespaard en andersom, door zoveel mogelijk over natuurgebieden te vliegen worden stedelijke gebieden gespaard. Een derde (33%) prefereert vliegen boven stedelijk gebieden (18% juist niet) en een vijfde (22%) prefereert vliegen boven natuurgebieden (30% juist niet).
- Hoewel het draagvlak voor vliegen boven stedelijke gebieden nog altijd hoger is dan voor vliegen boven natuurgebieden, zien we wel een toename in het draagvlak van vliegen boven natuurgebieden ten opzichte van vorig jaar. Het draagvlak voor zoveel mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden is stabiel (zie de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

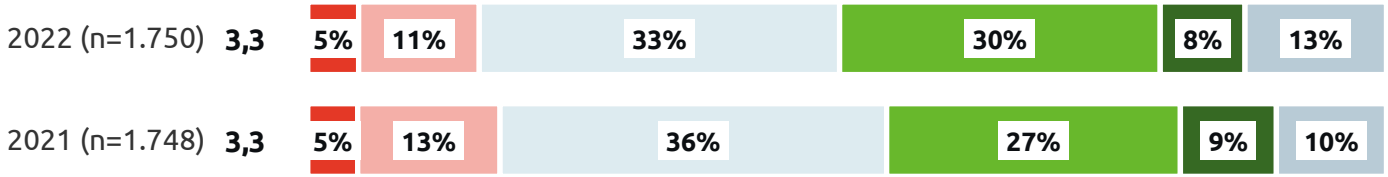
Uitstoot vs. hinder: nog altijd meer draagvlak voor direct vliegen om uitstoot te beperken dan voor omvliegen om geluidhinder te beperken

- 38% van de Nederlanders vindt dat er zo rechtstreeks mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder. 16% is hier tegen, de rest is neutraal of heeft geen mening.
- Mensen zijn minder enthousiast over om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot: 22% is hiervoor, 33% tegen (de rest is neutraal of heeft geen mening).
- Dit beeld is min of meer stabiel ten opzichte van eerdere jaren (zie de trendgrafiek in de bijlage).

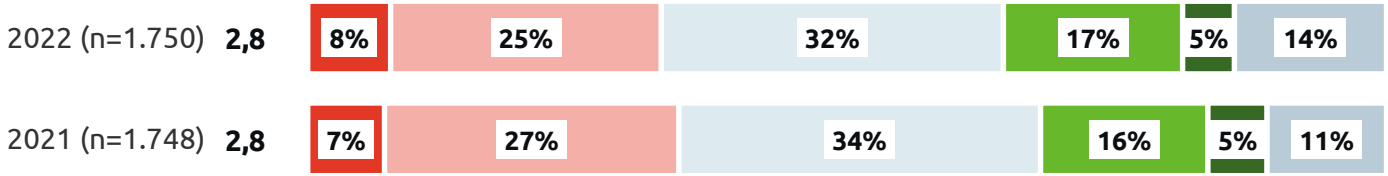
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)

Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder



Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot



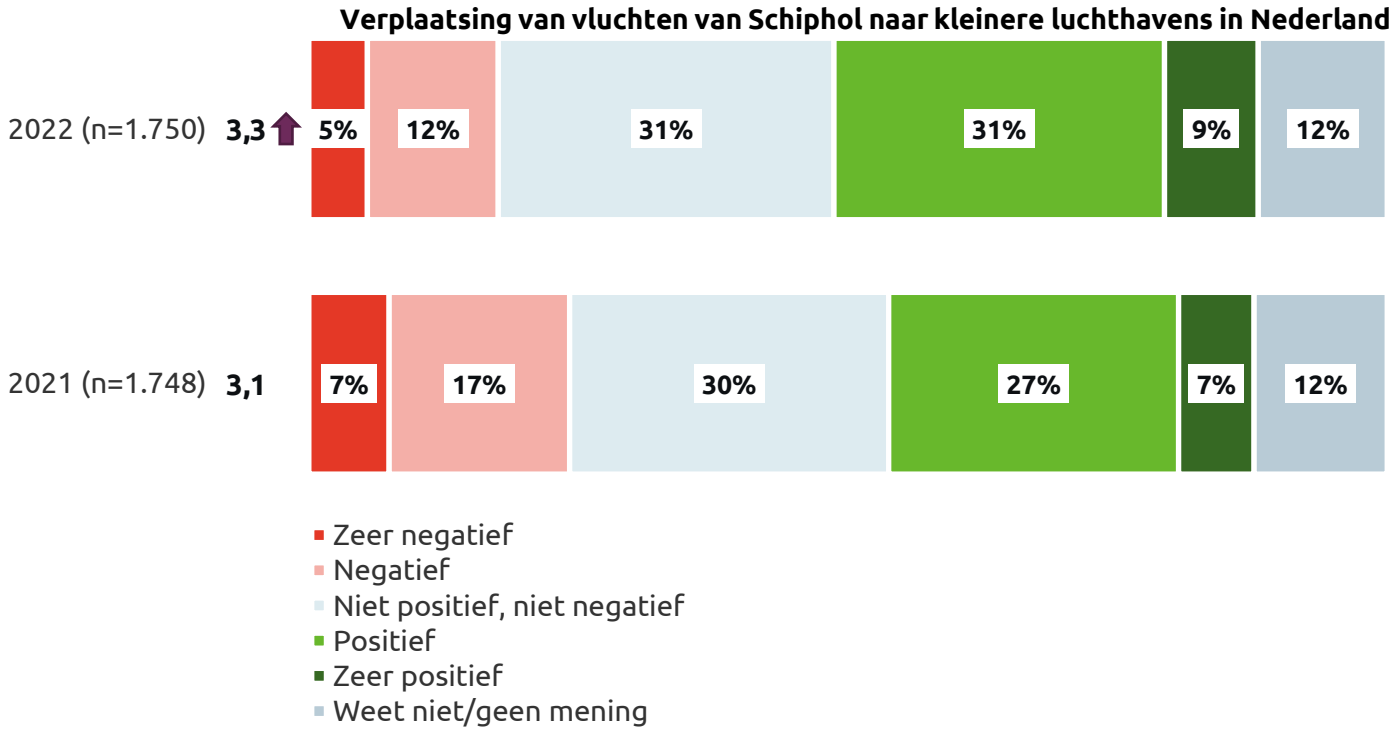
- Zeer negatief
- Negatief
- Niet positief, niet negatief
- Positief
- Zeer positief
- Weet niet/geen mening

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Verplaatsing vluchten: meer mensen voor verplaatsing vluchten naar kleinere luchthavens

- Vier op de tien (40%) Nederlanders vindt het een goed idee om vluchten van Schiphol te verplaatsen naar andere luchthavens in Nederland (vs. 17% niet). In 2021 vond nog maar 34% dit een goed idee. Deze stijging is mogelijk te verklaren door de problemen die Schiphol afgelopen zomer had omtrent personeelstekorten en lange wachttijden op de luchthaven.
- De steun voor verplaatsing naar kleinere luchthavens was niet eerder zo groot (zie de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



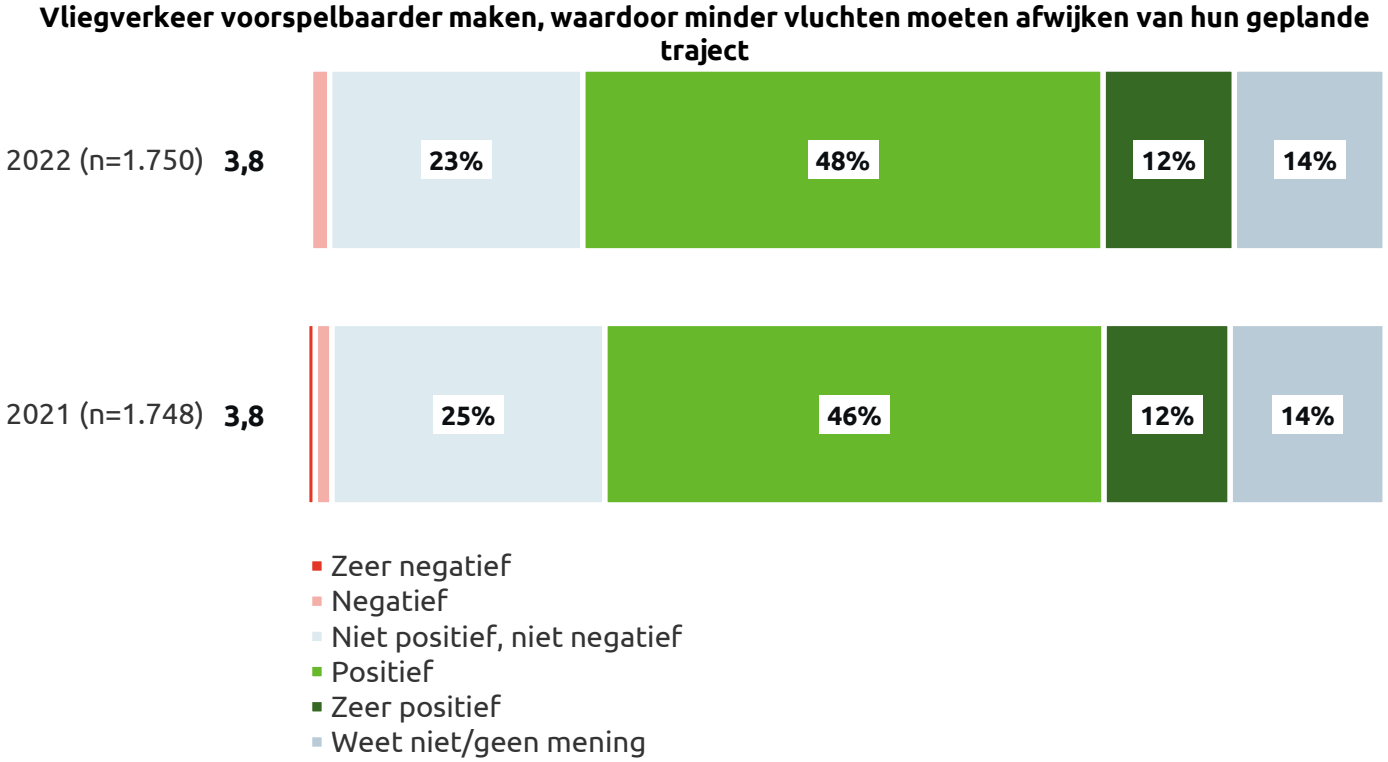
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Voorspelbaarheid vliegroute: meerderheid wil vliegverkeer voorspelbaarder maken

- 60% van de Nederlanders is er voorstander van om het vliegverkeer voorspelbaarder te maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject. Vrijwel niemand (<3%) is hiertegen.
- Dit beeld is al enkele jaren stabiel (zie de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)



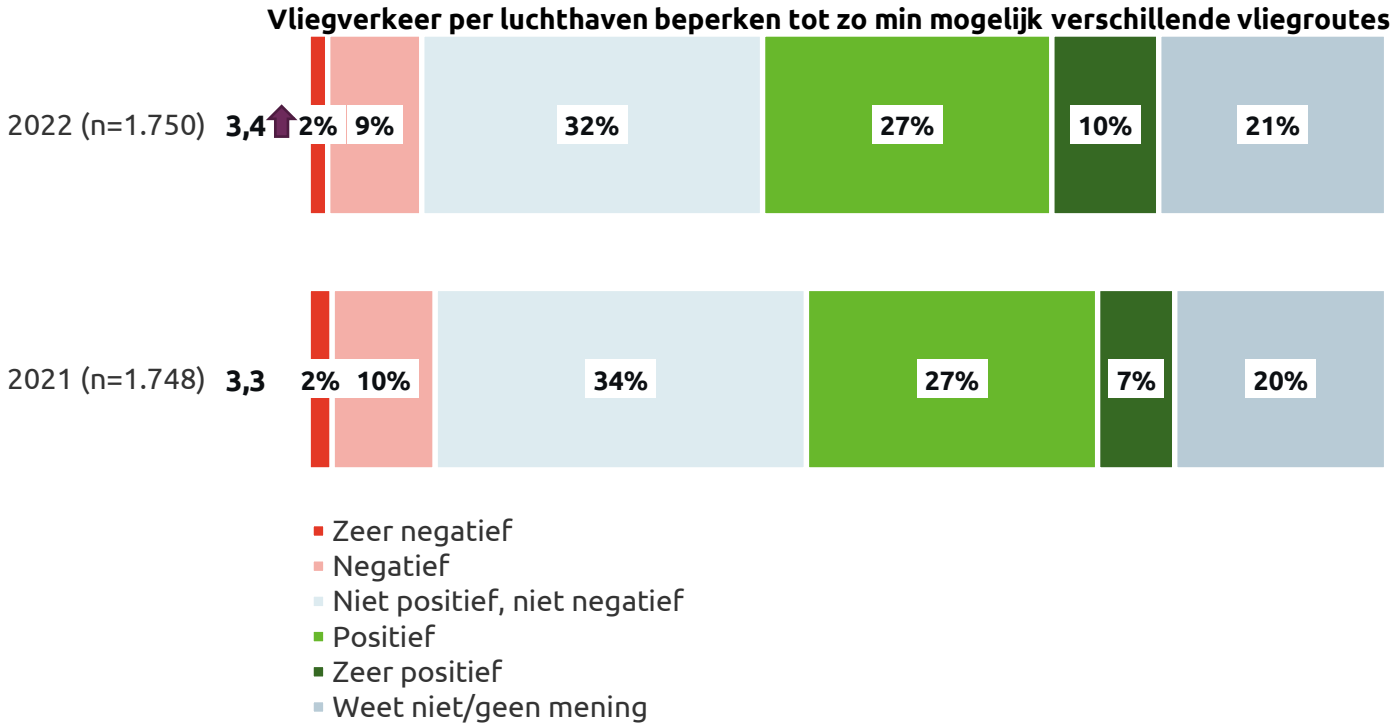
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Ter bevordering van de leesbaarheid worden percentages < 3% niet weergegeven

Beperking vliegroutes per luchthaven: ruim een derde voor een beperking van vliegroutes per luchthaven

- 37% van de Nederlanders is voor een beperking van het vliegverkeer per luchthaven tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes. Dit is meer dan een jaar geleden. Het aantal mensen dat tegen is (ca. een tiende) is wel ongeveer gelijk gebleven (zie de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

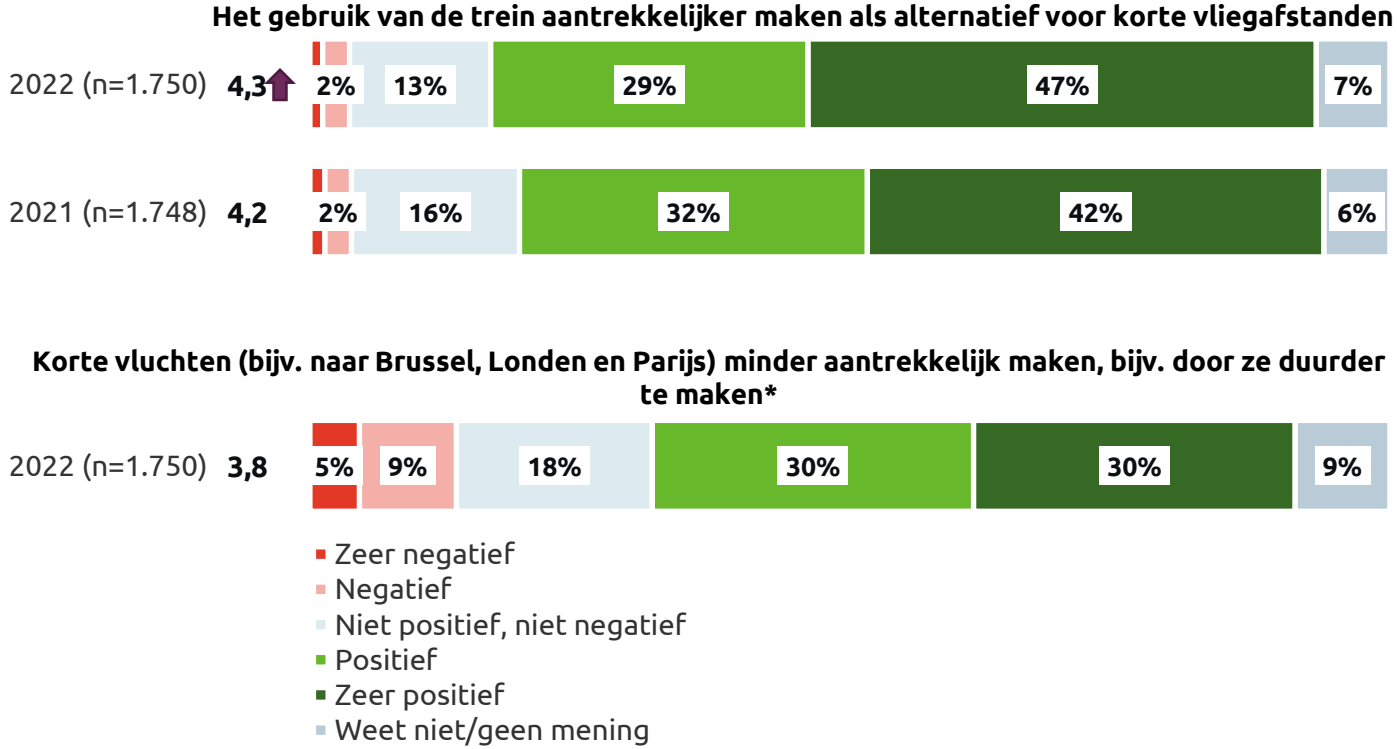
Ter bevordering van de leesbaarheid worden percentages < 3% niet weergegeven

Ontmoedigen korte vluchten: stijgende steun voor aantrekkelijker maken trein voor korte vliegafstanden

- Driekwart (76%) van de Nederlanders staat er (zeer) positief tegenover om het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte vliegafstanden.
- Het draagvlak voor deze maatregel is sinds 2018 niet zo groot geweest (zie de trendgrafiek in de bijlage).
- Ook is een meerderheid (60%) er voorstander van om korte vluchten minder aantrekkelijk te maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken*. 14% is hier tegen.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?

(Basis – allen)



**Deze stelling is nieuw toegevoegd in 2022 en kan dus niet worden vergeleken.*

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

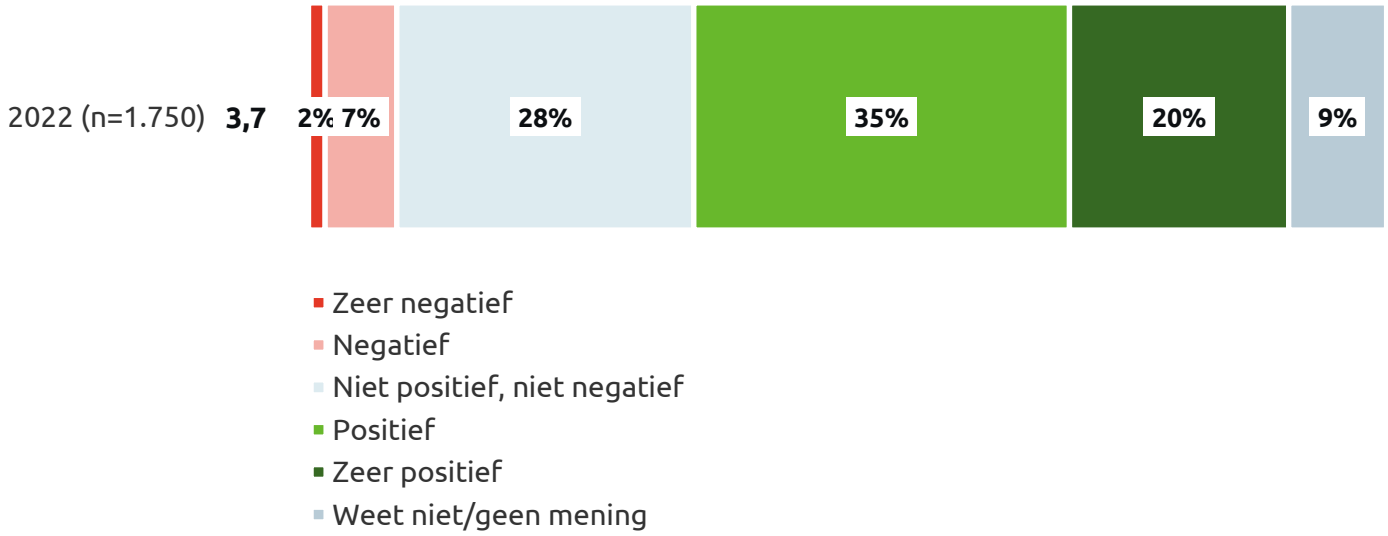
Ter bevordering van de leesbaarheid worden percentages < 2% niet weergegeven

Vermindering nachtvluchten: ruim de helft is voorstander van minder nachtvluchten

- Ruim de helft (55%) van de Nederlanders is voor een vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden ‘s nachts minder geluidsoverlast hebben*. Een tiende (9%) staat hier negatief tegenover.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden ’s nachts minder geluidsoverlast hebben



**Deze stelling is nieuw toegevoegd in 2022 en kan dus niet worden vergeleken.*

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



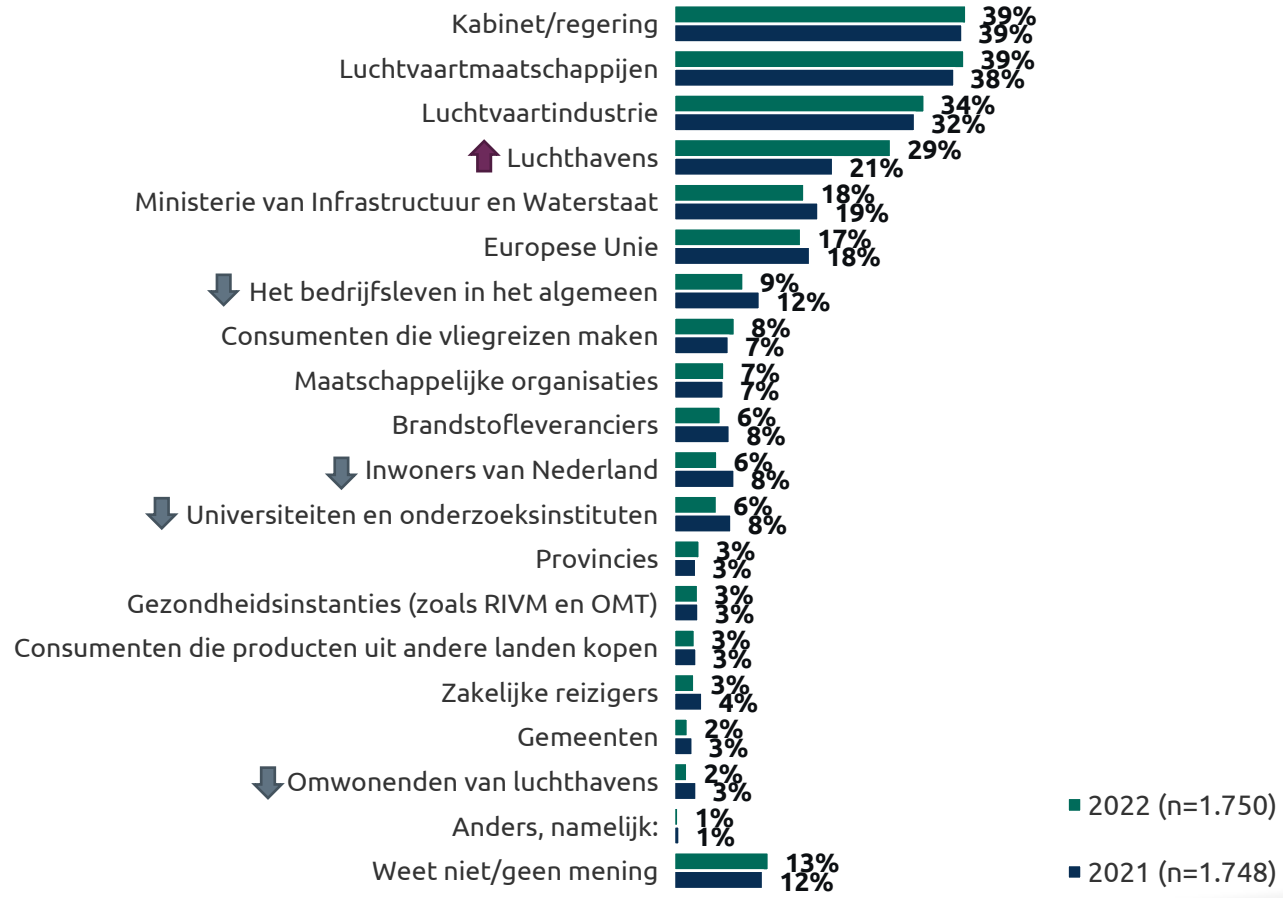
Resultaten

Verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid: kabinet en luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk om luchtvaart toekomstbestendig te maken

- Net als vorig jaar vinden Nederlanders bovenal het kabinet en luchtvaartmaatschappijen het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken (beide 39%).
- We zien een stijgende lijn in de verantwoordelijkheid die mensen toekennen aan luchtvaartmaatschappijen.
- De luchtvaartindustrie staat net als in 2021 op een derde plek (34%). Na een stijging in 2021 is de verantwoordelijkheid die wordt toegekend aan de luchtvaartindustrie nu stabiel.
- Verder zien we voor het eerst een stijging in de verantwoordelijkheid die wordt toegekend aan luchthavens (29% vs. 21% in 2021). Ook dit hangt waarschijnlijk samen met de capaciteitsproblemen dit jaar op de grond bij Schiphol.
- Net als vorig jaar vindt ongeveer een vijfde (18%) het ministerie van IenW verantwoordelijk.
- Klik hier voor de trendgrafiek.

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken?
(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

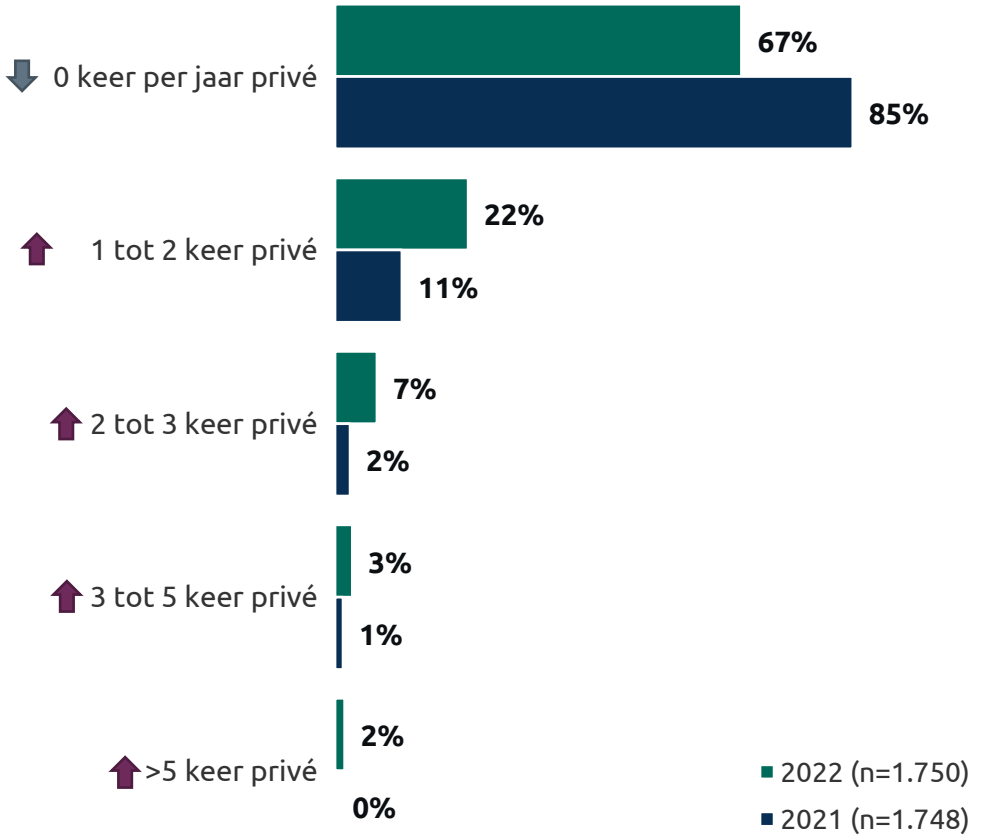
Eigen vlieggedrag burgers

Vlieggedrag privé: mensen zijn weer meer gaan vliegen, maar nog niet op niveau van pre-corona

- Gedurende de afgelopen 12 maanden (september 2021 tot en met augustus 2022) vloog 33% van de Nederlanders ten minste 1 keer voor privédoeleinden, 67% deed dit niet. In 2021 was dit nog 15%.
- Het aantal Nederlanders dat recent vloog, ligt nog altijd lager dan in 2019, dus net vóór de coronacrisis (bekijk de trendgrafiek in de bijlage).

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)? Privé. ***Een retour geldt als 1 vliegreis.*** *Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.*

(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Belangrijkste reden vliegreis: vakantiebestemming die makkelijk(er) per vliegtuig te bereiken was

- Veruit de meest genoemde reden dat mensen vlogen, is dat zij naar een vakantiebestemming wilden waar zij gemakkelijker of alleen met het vliegtuig heen konden (73%). Dit was vorig jaar al de voornaamste reden (60%), maar wordt nu nog vaker genoemd.
- Voor een kwart (24%) was de belangrijkste reden van de vlucht familie/vriendenbezoek.
- Daarna volgen werk (10%), het vliegen gemist hebben (8%) en het bezoek van een evenement of culturele instelling (7%) als reden om te vliegen.
- Minder mensen dan vorig jaar zijn nu gaan vliegen omdat zij het vliegen zo gemist hadden (8% vs. 13%).

Deze vraag loopt mee sinds 2021. Er is dus nog geen trendgrafiek beschikbaar.

Wat waren de belangrijkste redenen voor deze vliegreis/vliegreizen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)

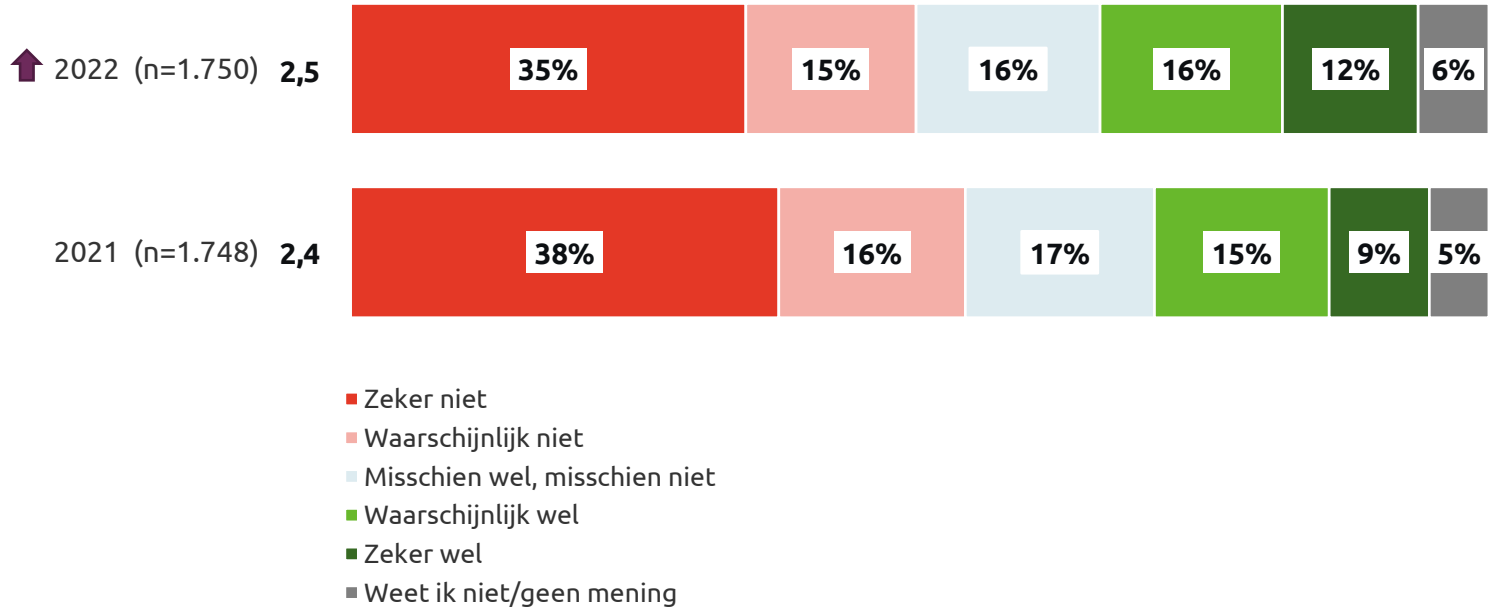


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Vliegintentie: ook vliegintentie neemt weer toe

- Naast dat Nederlanders weer vaker zijn gaan vliegen voor privédoeleinden, zijn ze dit ook weer vaker van plan in het komende jaar te gaan doen: 28% is dat van plan (t.o.v. 24% een jaar geleden).
- De helft (50%) is niet van plan om in het komende jaar voor privédoeleinden te gaan vliegen.
- Net als het vlieggedrag, zien we ook de vliegintentie weer langzaam stijgen. Toch zitten we ook daar nog niet op het niveau van pre-corona: in 2019 was nog 34% van plan komend jaar te vliegen (bekijk ook de trendgrafiek in de bijlage).

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2022 en/of 2023 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
(Basis – allen)

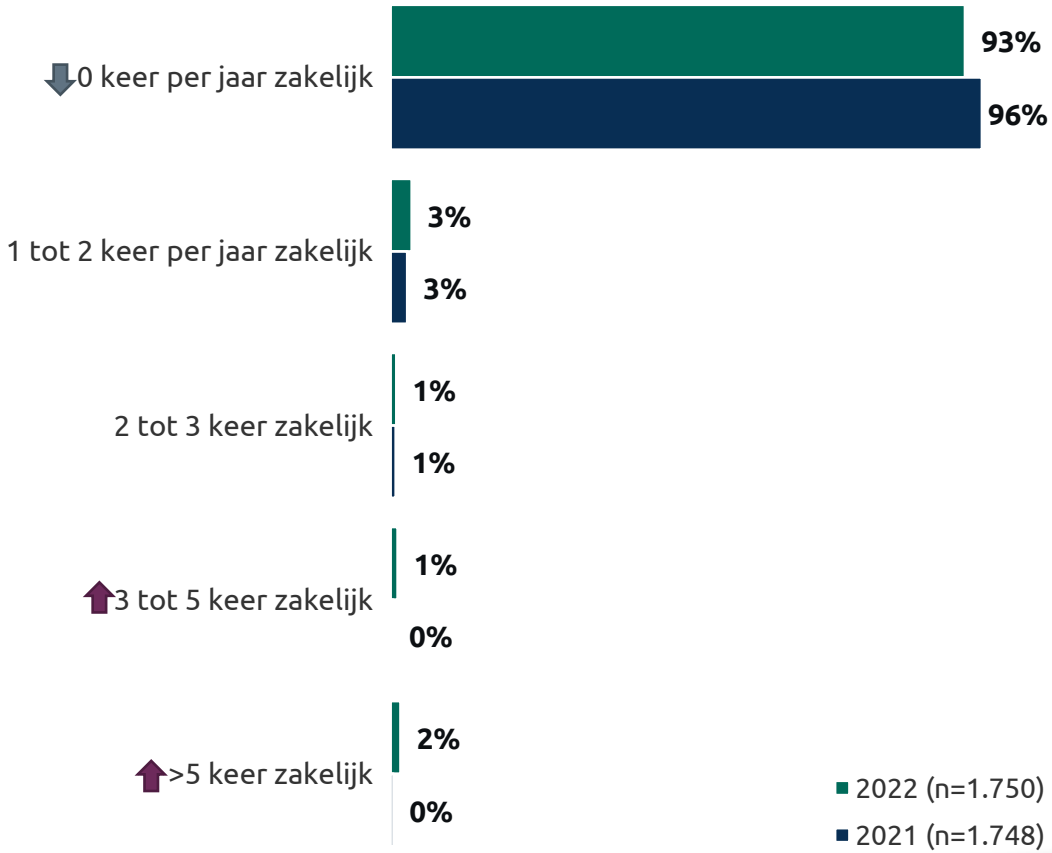


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Vlieggedrag zakelijk: er wordt weer vaker zakelijk gevlogen dan vorig jaar

- Gemiddeld genomen vloog 7% van de Nederlanders de afgelopen 12 maanden zakelijk (september 2021 tot en met augustus 2022). Dat is weer hoger dan een jaar geleden en kom weer in de buurt van het niveau van pre-corona (2019, bekijk ook de trendgrafiek in de bijlage).

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)? Zakelijk. *Een retour geldt als 1 vliegreis.*
Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.
(Basis – allen)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Redenen om niet te vliegen: corona speelt minder een rol, capaciteitsproblemen op de grond door kwart genoemd

- De voornaamste reden om in de afgelopen 12 maanden niet te vliegen (en pre-corona wel), is dat men geen behoefte had aan een (vlieg)vakantie: 36% noemt dat.
- Hoewel corona bij sommigen nog steeds een rol speelt bij de keuze om niet te gaan vliegen, is dit minder vaak het geval dan in 2021.
- Nieuw dit jaar is dat mensen niet wilden vliegen omdat zij drukte/chaos vreesden op de luchthaven en het risico daardoor hun vlucht te missen (27%).
- Ook kozen mensen die nu niet vlogen vaker voor alternatief vervoer bij hun vakantie (21% vs. 11% in 2021), hadden zij vaker geen tijd/geld voor een (vlieg)vakantie (18% vs. 10%), vonden ze het vaker niet klimaatvriendelijk (14% vs. 8%) of is het er gewoon niet van gekomen (13% vs. 8%).

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt?

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden niet gevlogen, maar wel pre-corona)

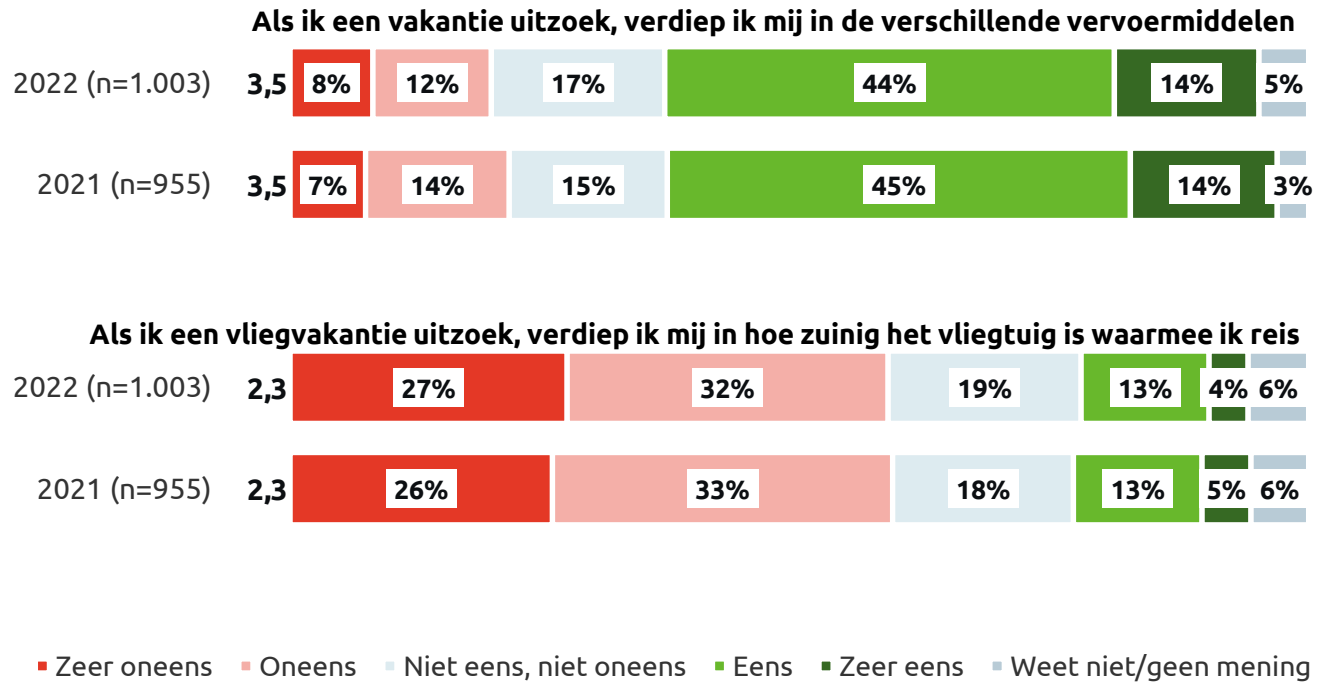


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Bewust vliegen: meerderheid verdiept zich in verschillende vervoersmiddelen, maar niet in zuinigheid vliegtuig

- Een meerderheid (58%) van degenen die weleens voor privédoelen vliegen, verdiept zich bij het uitzoeken van een vakantie in de verschillende vervoersmiddelen. 20% doet dit niet. Dit beeld is vergelijkbaar met voorgaande jaren.
- Een minderheid (17%) verdiept zich bij een vliegvakantie ook in hoe zuinig het vliegtuig is; de meesten (59%) doen dit echter niet. Ook dit beeld is vergelijkbaar met eerdere jaren (bekijk hier de resultaten in een trendgrafiek).

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

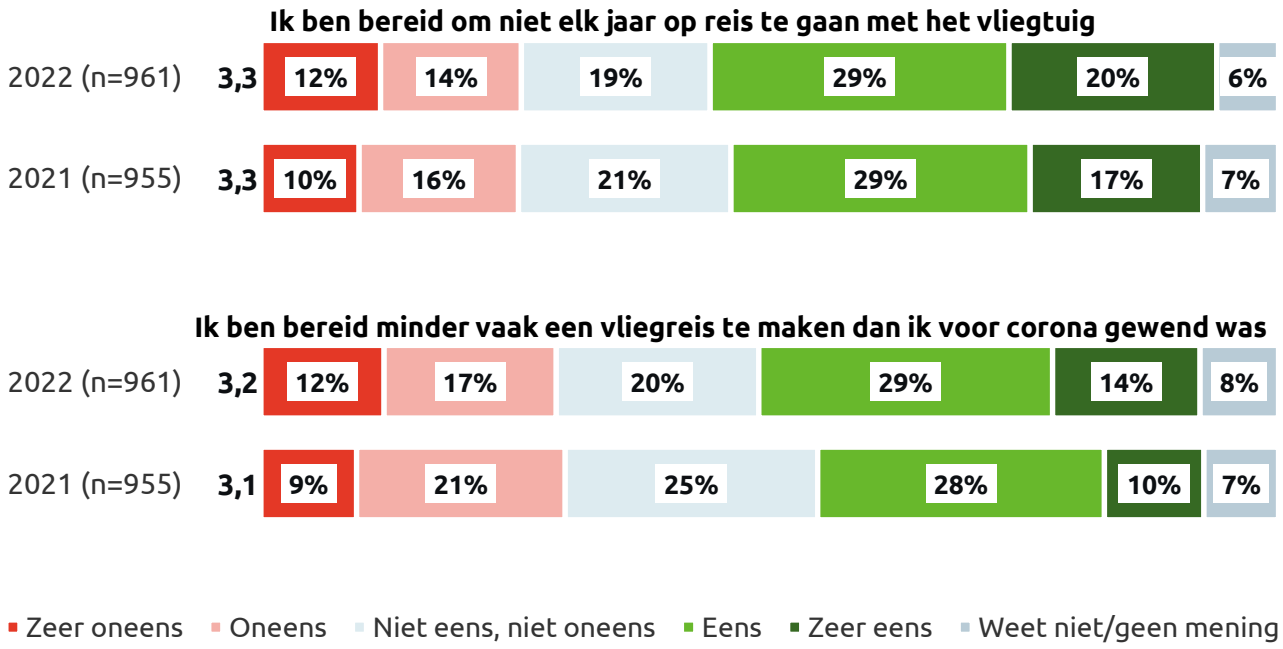


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Minder vliegen: helft bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig

- De helft (49%) van degenen die weleens voor privédoelen vliegt, geeft aan bereid te zijn om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig; een kwart (26%) is daar niet toe bereid. Dit beeld is de afgelopen jaren stabiel.
- Ruim vier tiende (43%) is bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan zij voor corona gewend waren, 29% is hier niet toe bereid. Ook dit beeld is vrijwel gelijk aan dat van de afgelopen jaren (bekijk hier de trendgrafiek).
- Hoewel een grote groep (43%) dus wel bereid is om minder vaak te vliegen, zagen we eerder dat het vlieggedrag juist weer is toegenomen. Bereidheid en daadwerkelijk gedrag lijken elkaar in die zin dus niet op te volgen.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

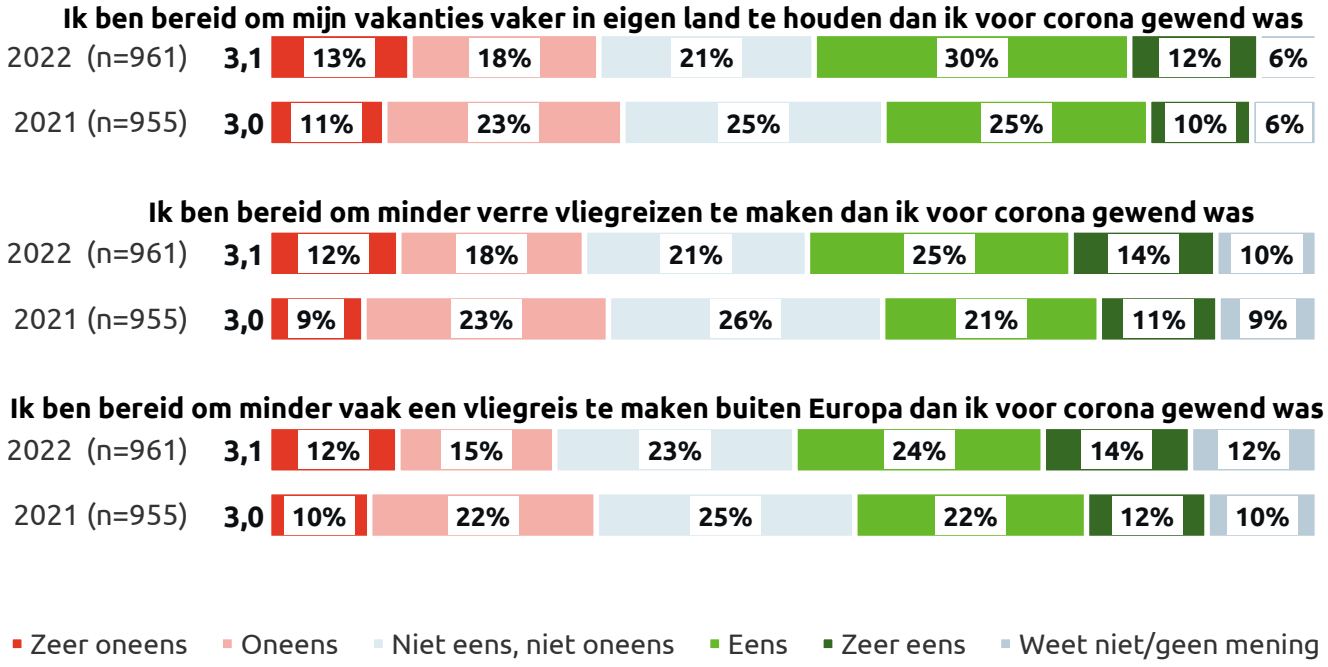


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Verre vluchten: bereidheid om minder (vaak) ver te vliegen stijgt langzaam en vakantie in eigen land steeds populairder

- Ruim vier op de tien (42%) Nederlanders die voor corona weleens voor privédoelen vlogen, is nu bereid om vakanties vaker in eigen land te houden dan zij voor corona gewend waren. 31% is daar echter niet toe bereid. Vorig jaar was maar 35% daar toe bereid en in 2019 - voor corona - zelfs nog maar 28%.
- Ook is circa vier tiende bereid om minder verre vliegreizen te maken dan zij voor corona gewend waren (39%) en om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa (38%). Ook hier is circa drie tiende niet toe bereid.
- De bereidheid om minder (vaak) verre vliegreizen te maken lijkt afgelopen jaren langzaamaan toe te nemen (bekijk hier voor het volledige beeld de trendgrafiek).

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona weleens privé)

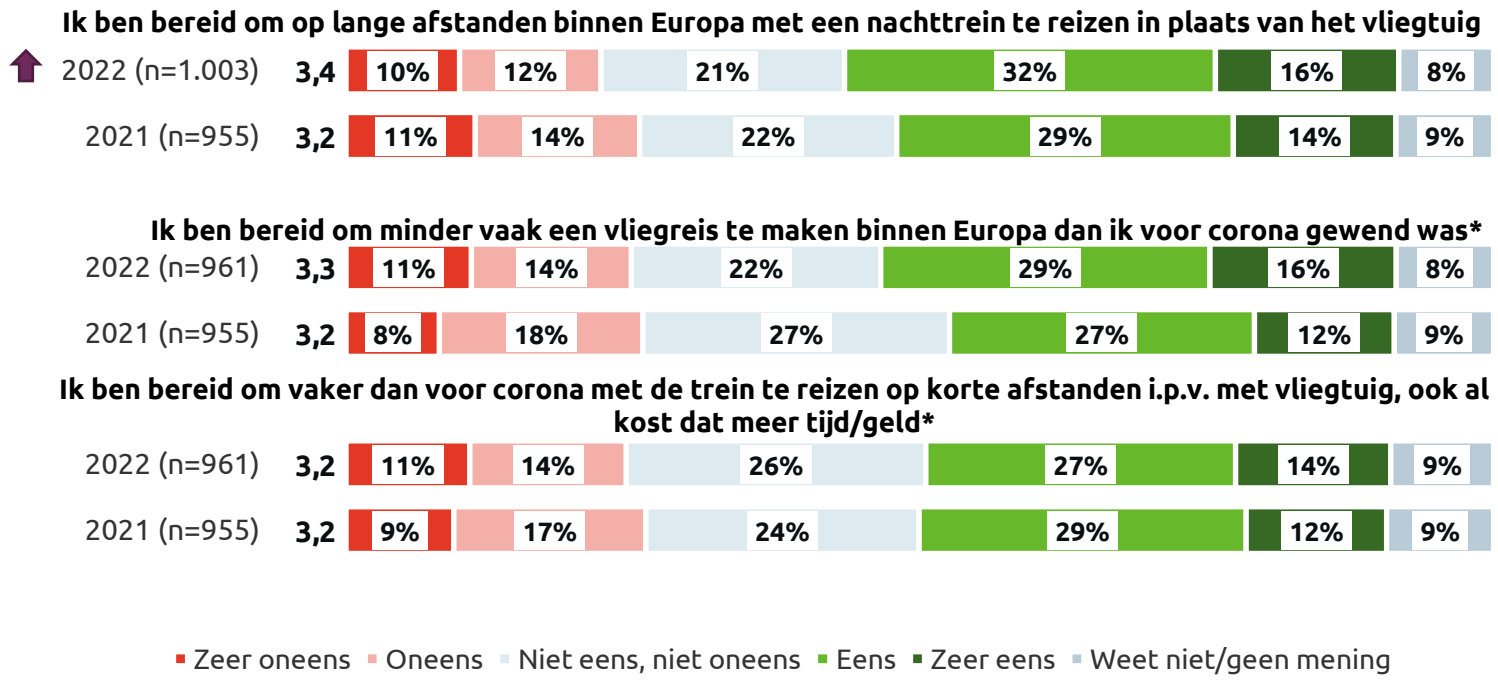


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Korte vluchten: bereidheid nachttrein ter vervanging van korte vluchten stijgt

- De bereidheid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig, neemt toe. Bijna de helft (48%) van degenen die weleens voor privédoelen vliegen, is hiertoe bereid (vs. 43% in 2021). Ongeveer een kwart (22%) is hier niet toe bereid.
- Daarnaast 45% is bereid om minder vaak binnen Europa te vliegen dan zij voor corona gewend waren. Ook hier geeft een kwart (25%) aan hier niet toe bereid te zijn.
- Voor deze beide stellingen zien we een stijgende trend.
- De bereidheid om vaker dan voor corona met de trein te reizen ook al kost dat meer tijd/geld is nog altijd even groot als eerdere jaren (41%).
- Klik hier voor de resultaten van de afgelopen 5 metingen in een trendgrafiek.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

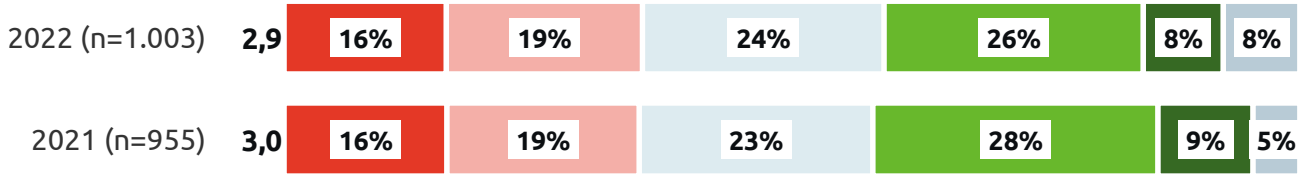
*Deze vraag is alleen voorgelegd aan degenen die pre-corona weleens privé vlogen

Eigen financiële bijdrage: een derde bereid tot eigen financiële bijdrage

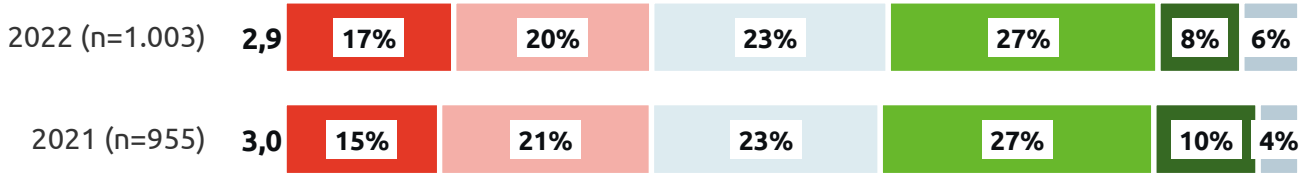
- Een derde (34%) van degenen die weleens privé vliegt, is bereid om een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van hun vliegreis te beperken. Een kwart (25%) is hier niet toe bereid.
- Eveneens een derde (35%) is bereid om meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof. Een ongeveer even grote groep (37%) is hier niet toe bereid.
- Deze resultaten zijn vergelijkbaar met eerdere jaren (bekijk hier de resultaten van de afgelopen 5 metingen in een trendgrafiek)

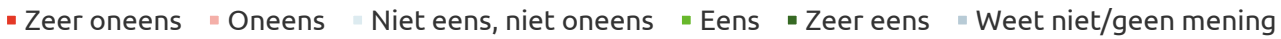
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te



Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof



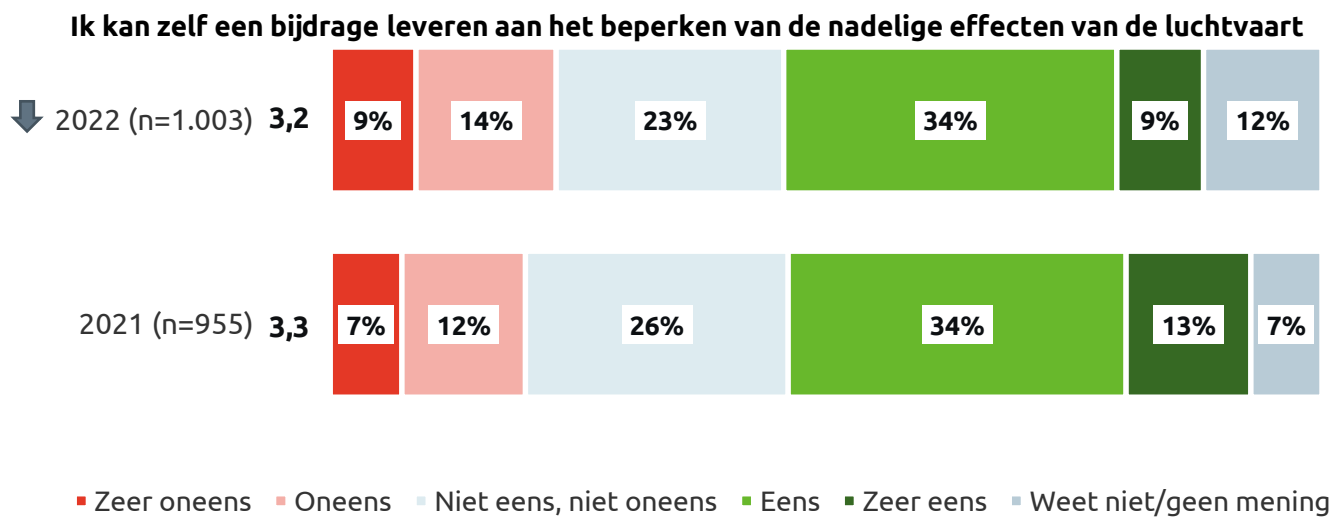


Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Eigen effectiviteit: minder vliegers denken zelf bijdrage te kunnen leveren aan nadelige effecten luchtvaart

- 43% van de privé-vliegers denkt zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart. Dat is lager dan in 2021 (47%).
- Na een licht stijgende trend, zien we dit jaar voor het eerst een daling in de zogenoemde eigen effectiviteit (Klik hier voor de resultaten van de afgelopen 5 metingen in een trendgrafiek)

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

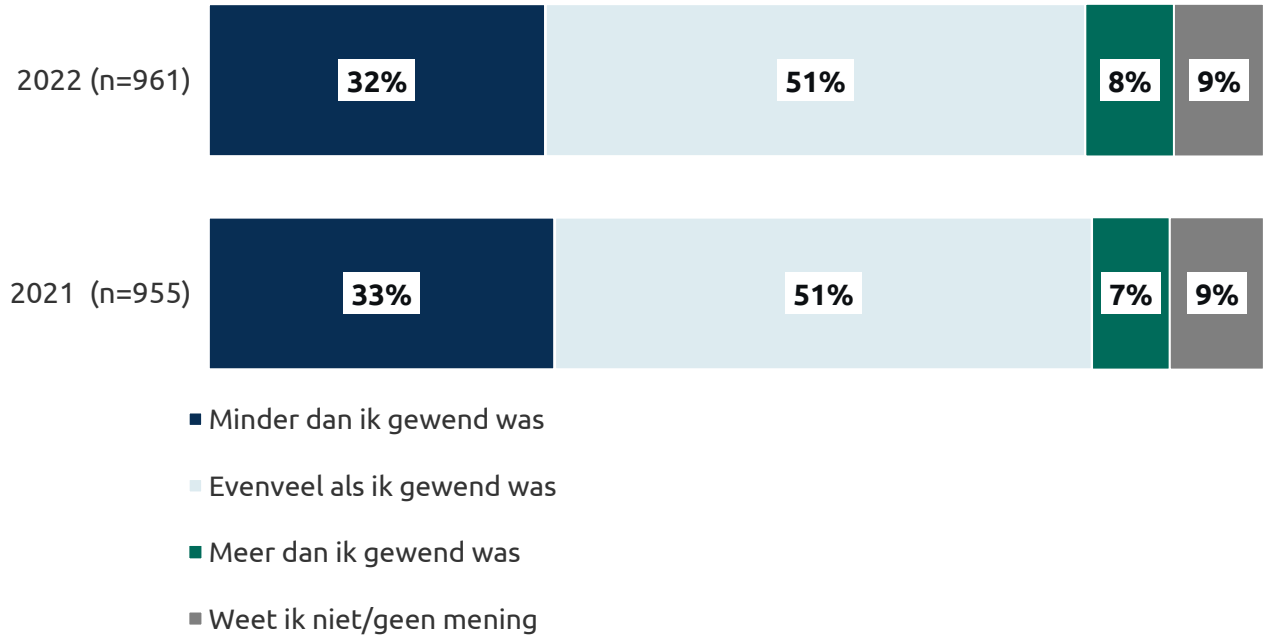
Vliegintentie na corona

Vliegintentie na pandemie: een derde verwacht na corona minder te gaan vliegen voor privédoelen dan voorheen

- Net als in 2021 zien we dat een derde (32%) van de mensen die voor corona weleens voor privédoelen vloog, verwacht post-corona minder te vliegen dan pre-corona. De helft (51%) verwacht evenveel te blijven vliegen en 8% verwacht juist meer te gaan vliegen dan zij voor de coronapandemie gewend waren. Een tiende (9%) geeft aan het nog niet te weten.
- Dit beeld is vergelijkbaar met dat van de afgelopen jaren (zie hier de trendgrafiek.

Stel dat de coronapandemie helemaal voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend was voor de coronacrisis (voor maart 2020)?

(Basis – vloog voor corona weleens privé)



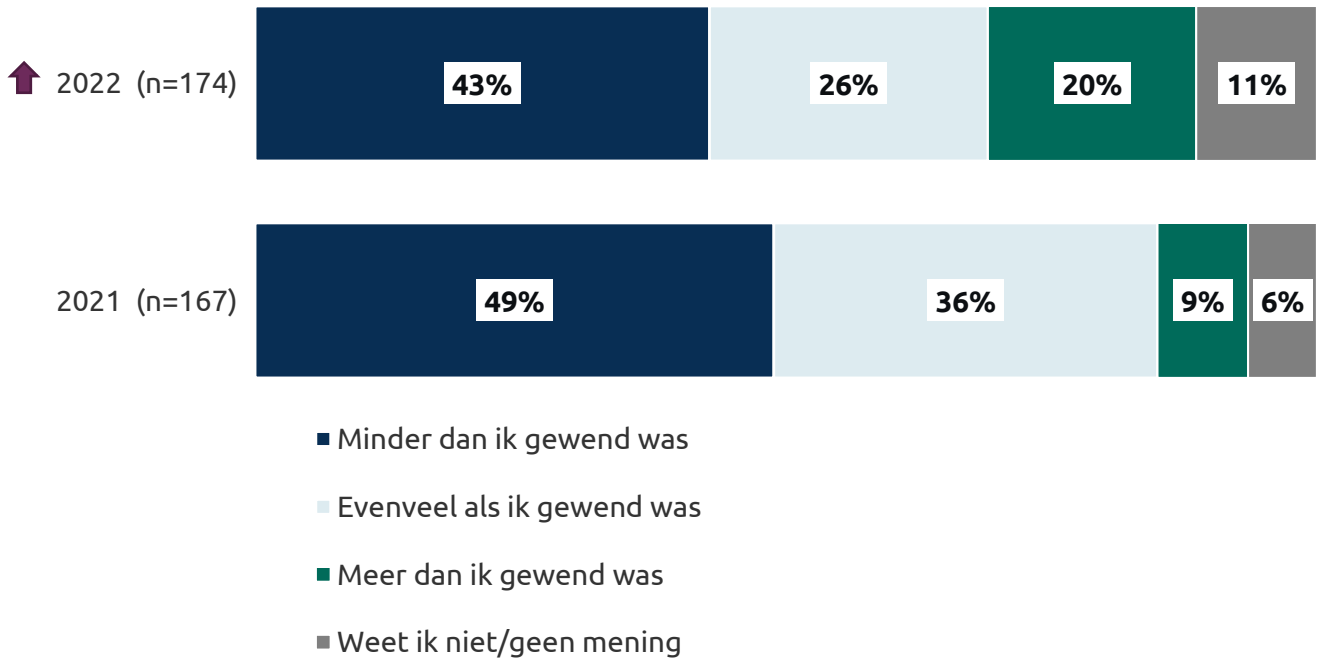
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Vliegintentie na pandemie: aandeel zakelijke vliegers dat post-corona vaker denkt te gaan vliegen dan pre-corona stijgt

- Een vijfde (20%) van de zakelijke vliegers denkt na de coronapandemie vaker zakelijk te gaan vliegen dan dat zij voor corona gewend waren. Twee vijfde (43%) verwacht juist minder te gaan vliegen, 26% evenveel en 11% weet het niet.
- Het aandeel dat vaker denkt te gaan vliegen, is dit jaar duidelijk toegenomen: van 9% in 2021 naar 20% nu. (Zie hier de trendgrafiek).

Stel dat de coronapandemie helemaal voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend was voor de coronacrisis (voor maart 2020)?

(Basis – vloog voor corona weleens zakelijk)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

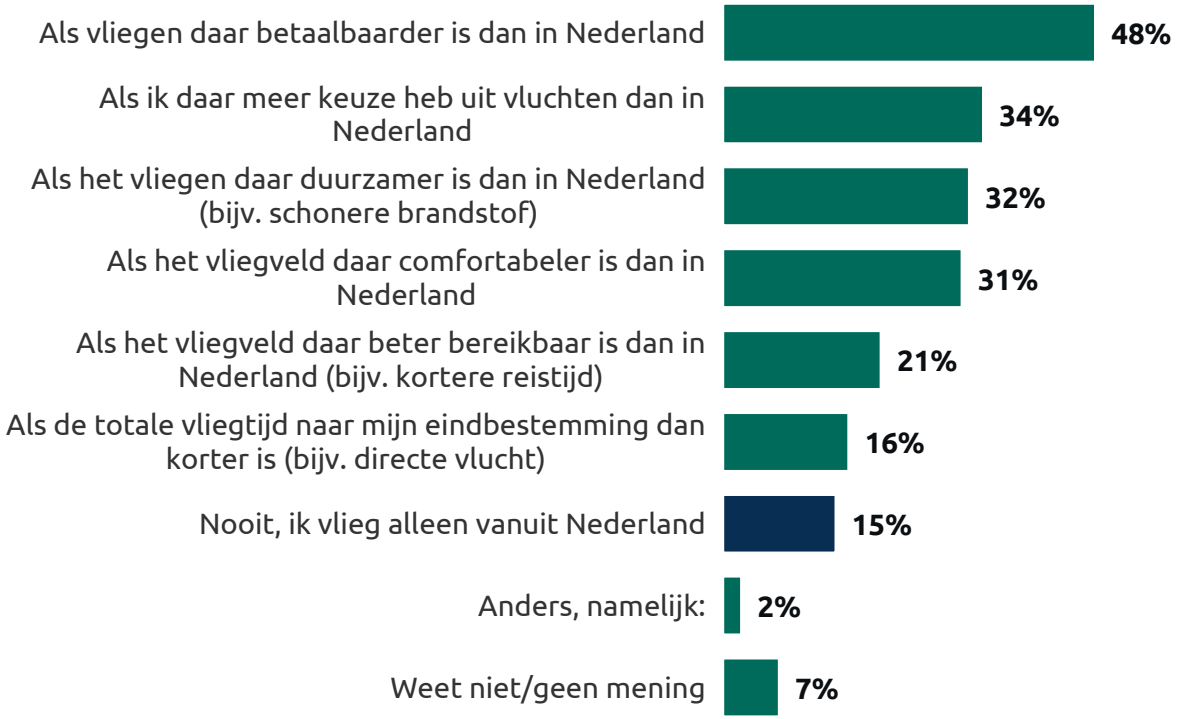
Uitwijken naar het buitenland

Uitwijken naar buurland: acht op de tien zou vliegen vanuit een buurland overwegen

- Acht op de tien (78%) mensen die weleens voor privédoelen vliegen, zou overwegen te vliegen vanuit een buurland (België of Duitsland).
- De helft (48%) zou overwegen te vliegen vanuit een buurland als het vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland.
- Ook zou ongeveer drie tiende hiervoor kiezen als daar meer keuze is uit vluchten (34%), als het vliegen daar duurzamer is (32%) of als het vliegveld daar comfortabeler is (31%).
- Ongeveer een vijfde zou vanuit een buurland vliegen als het vliegveld daar beter bereikbaar is dan in Nederland (21%) of als de totale vliegtijd naar hun bestemming dan korter is (16%).
- 15% zou nooit vanuit een buurland vliegen en wil alleen vertrekken vanuit Nederland.

Deze vraag is nieuw in 2022 en kan dus niet worden vergeleken met eerdere jaren.

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats vanuit Nederland?
(Basis – vliegt weleens privé)



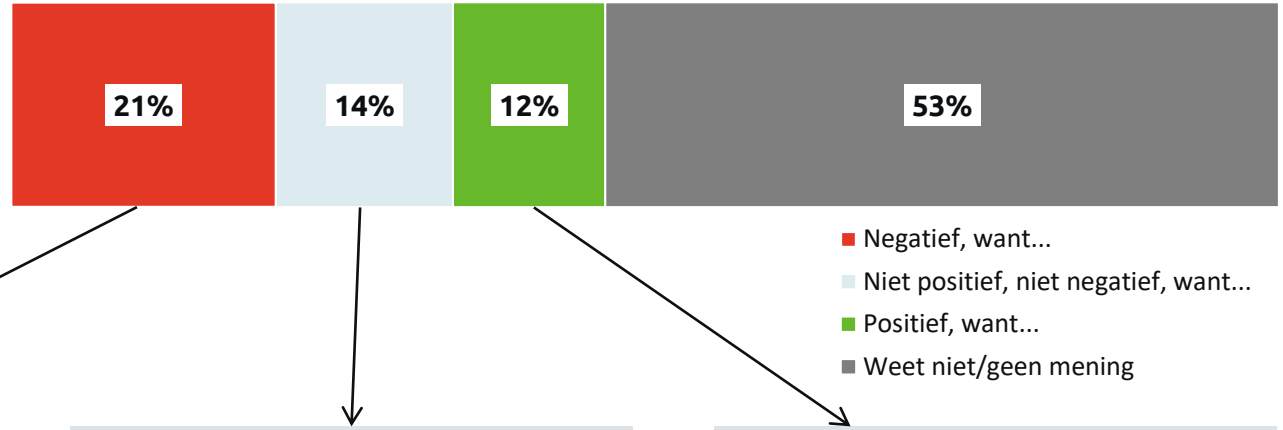
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

Uitwijken naar buurland: meeste Nederlanders hebben geen duidelijke mening

- Een vijfde (21%) van de Nederlanders staat er negatief tegenover als vliegreizigers uitwijken naar het buitenland: zij noemen het o.a. verplaatsing van het probleem, nadelig voor de economie en geven aan dat mensen dan met de auto juist weer meer kilometers gaan maken.
- 14% is neutraal: het maakt hen niet zoveel uit, ze denken dat er onder de streep weinig verandert.
- Een tiende (12%) staat hier positief tegenover: Nederland heeft dan minder overlast en vervuiling door verminderd vliegverkeer.
- De helft (53%) geeft aan het niet te weten/ geen mening te hebben.

Deze vraag is nieuw in 2022 en kan dus niet worden vergeleken met eerdere jaren.

Als de luchtvaart in Nederland minder ruimte krijgt, gaan vliegreizigers mogelijk vaker uitwijken naar buurlanden. Sta je er positief of negatief tegenover als vliegreizigers dan vaker uitwijken naar buurlanden en waarom?
(Basis – allen, n=1.750)



- *Verplaatsing van het probleem.*
- *Dat is slecht voor de Nederlandse economie.*
- *Dan maken ze met de auto weer meer km.*

- *Het maakt mij niet zoveel uit.*
- *Zal voor het milieu e.d. niets veranderen.*
- *Mensen doen toch wel wat ze willen als ze het kunnen betalen.*

- *Hebben wij er hier minder last van.*
- *Minder verontreiniging in Nederland.*
- *Daar is er geen chaos op de vliegvelden en zijn de tickets vaak ook goedkoper.*

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

Hinderbeleving

Hinderbeleving: vliegroutes bezorgen meeste geluidsoverlast

- Een derde (36%) van de Nederlanders zegt binnen 10 kilometer van een vliegroute te wonen en 18% van een vliegveld. Ruim driekwart zegt dat zij binnen 10 kilometer wonen van een snelweg (81%), een treinspoor (76%) of een treinstation (75%).
- Aan degenen die binnen een straal van 10 kilometer afstand van een mobiliteitsvoorziening wonen, is gevraagd hoeveel geluidhinder zij daarvan *de afgelopen maanden* hebben ervaren op een schaal van 0 (totaal geen hinder) tot 10 (extreem veel hinder). Nederlanders die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een vliegveld of vliegroute wonen, ervaren daarvan meer geluidhinder dan van een snelweg, treinspoor of treinstation.
- Dit beeld is vergelijkbaar met vorig jaar (bekijk hier de trendgrafiek).
- Nabijheid van vliegroutes wordt dit jaar wel als belastender ervaren dan van vliegvelden. In 2021 was dat nog gelijk.

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken?
0 staat voor 'totaal geen hinder, 10 voor 'extreem veel hinder'
(Basis – woont binnen 10 km van mobiliteitsvoorziening)

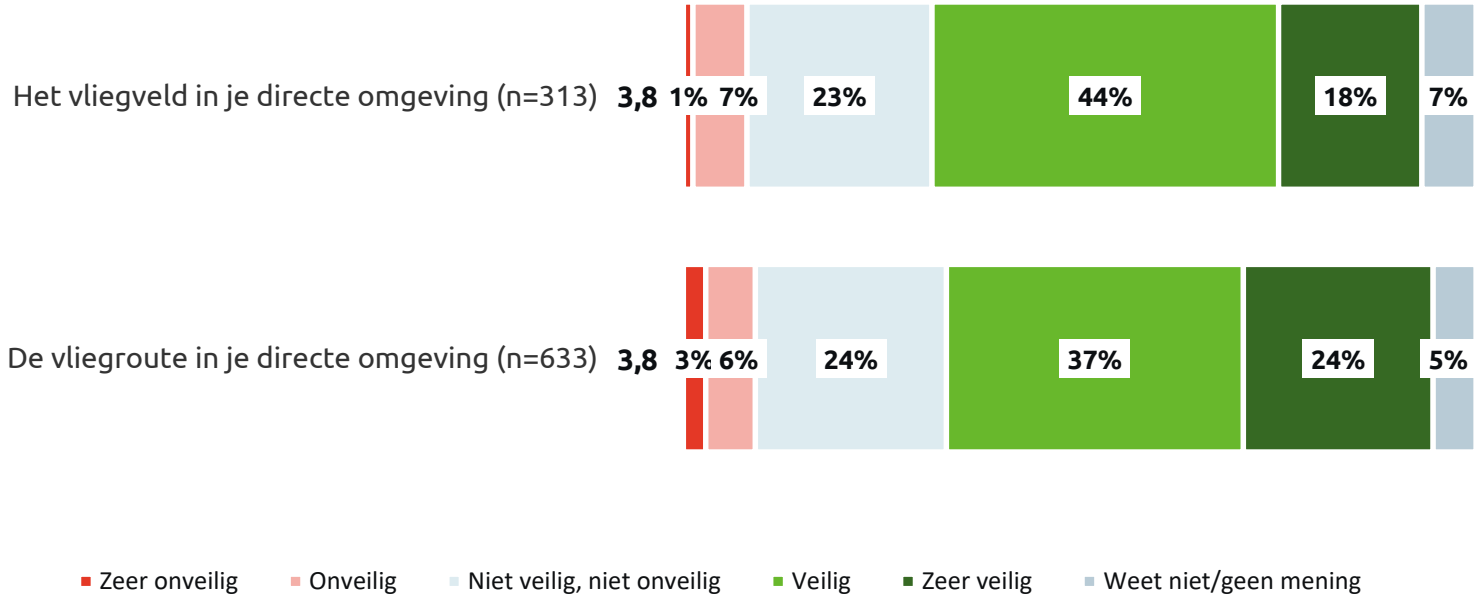
	Gemiddelde	% Hoger dan 6
Vliegroute:	*4,2*	41%
Vliegveld:	*3,9*	38%
Snelweg:	*2,3*	18%
Treinspoor:	*2,0*	15%
Treinstation:	*1,7*	14%

Hinderbeleving: vliegvelden en vliegroutes ervaren als veilig

- 85% van de mensen die nabij een vliegveld of –route wonen, ervaart dit als relatief veilig.
- Ongeveer een tiende (8%) ervaart een vliegveld in de directe omgeving als onveilig en ook een tiende (9%) ervaart een vliegroute in de omgeving als onveilig.

Deze vraag is nieuw in 2022 en kan dus niet worden vergeleken met eerdere jaren.

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig?
(Basis – Heeft vliegveld/vliegroute binnen 10 kilometer)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

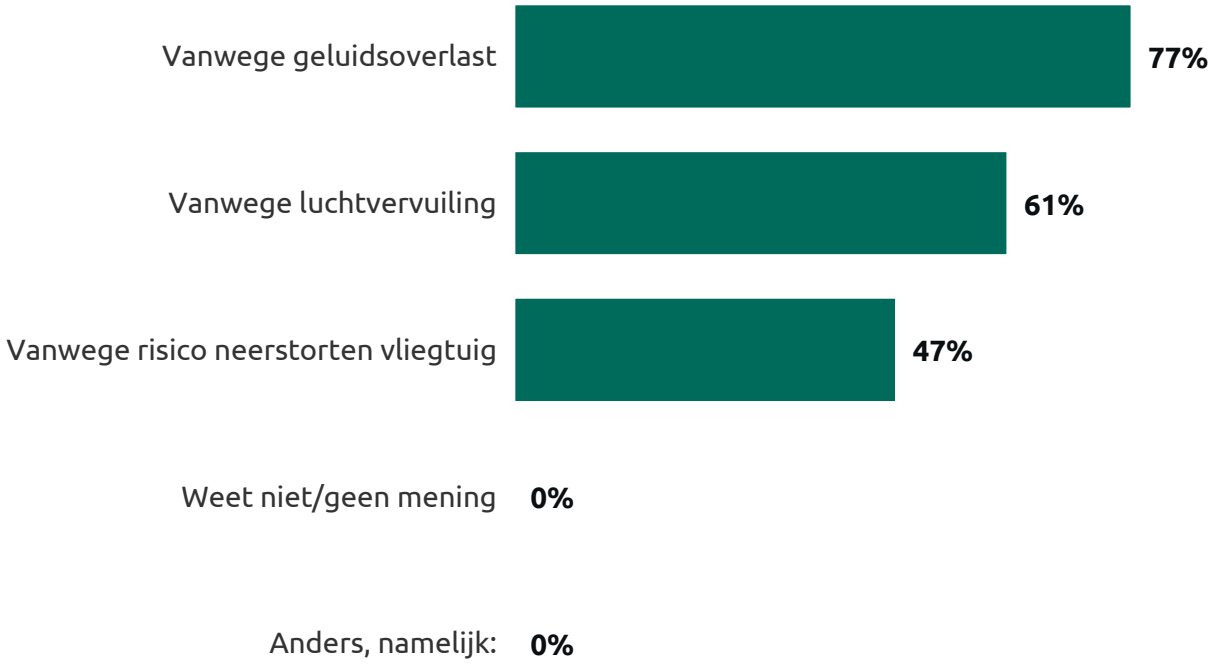
Veiligheidsgevoel: onveilig gevoel vooral door geluidsoverlast

- Drie kwart (77%) van de Nederlanders die binnen een straal van 10 kilometer van een vliegveld wonen én dit onveilig vindt, geeft aan dat geluidsoverlast hier de voornaamste reden voor is.
- Voor zes op de tien (61%) is luchtvervuiling een reden voor het onveilige gevoel.
- Voor de helft (47%) is het risico van het neerstorten van een vliegtuig de reden.

**Let wel, wegens de lage aantallen (n=25) zijn deze resultaten indicatief.*

Deze vraag is nieuw in 2022 en kan dus niet worden vergeleken met eerdere jaren.

Waarom ervaar je het wonen in de buurt van een vliegveld als onveilig?
(Basis – Heeft vliegveld binnen 10 kilometer, vindt dit onveilig, n=25*)



Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Resultaten

Subgroepen

Leeswijzer subgroepen

Op de volgende pagina's tonen we een aantal resultaten op **subgroepniveau**. We vergelijken de volgende groepen:

- *Voorstanders van luchtvaartgroei vs. Voorstanders van luchtvaartkrimp*
- *Omwonenden vs. Niet-omwonenden*
  - *De groep omwonenden betreft Nederlanders die wonen in gebieden rondom luchthavens, waarin sprake is van geluidsbelasting door vliegverkeer: de 48-Lden contour voor Amsterdam Airport Schiphol en de 40-Lden contour voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport, Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport en Eindhoven Airport.*
- *Omwonenden Schiphol vs. Omwonenden regionaal*
- *Vliegers vs. Niet-vliegers (in de afgelopen 12 maanden)*
- *Incidentele privévliegers vs. Frequente privévliegers vs. Zakelijke vliegers*
  - *Incidenteel: vloog afgelopen 12 maanden hooguit 1 keer;*
  - *Frequent: vloog afgelopen 12 maanden meer dan 1 keer.*
- *18-34 jarigen vs. 35-64 jarigen vs. 65-75 jarigen*

Per subgroep bespreken we een aantal thema's die Motivaction en het ministerie van IenW het meest relevant vonden om op uit te splitsen. De **thema's** zijn als volgt:

- *Belangrijkere waarden (significant verschil ten opzichte van rest Nederland)*
- *Draagvlak voor groei/krimp*
- *Motivatie voor groei/krimp*
- *Draagvlak voor maatregelen m.b.t. de luchtvaart*
- *Vlieggedrag (afgelopen jaar)*
- *Verwachting vlieggedrag*
- *Vliegintentie 2022/2023*

Voor de leesbaarheid zijn veel stellingen wat ingekort, vooral bij het stuk 'draagvlak maatregelen'. De **volledige maatregelen** die in de vragenlijst zijn voorgelegd, luiden:

- *Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden*
- *Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland*
- *Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder*
- *Korte vluchten (bijv. naar Brussel, Londen en Parijs) minder aantrekkelijk maken, bijv. door ze duurder te maken*
- *Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken*
- *Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden 's nachts minder geluidsoverlast hebben*
- *Beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld waardoor er minder gevlogen kan worden*
- *Vliegen duurder maken door de vliegtaks te verhogen.*

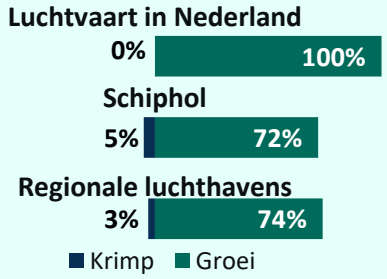
Bij 'regio' hanteren we de Nielsen-indeling: Noord, Oost, Zuid, West, G3 (3 grote gemeenten: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag) en hun Randgemeenten.

Voorstanders groei (15%)

Belangrijkere waarden

- *Sterke **economie***
- *Veel **werkgelegenheid***
- *Goede **bereikbaarheid** van Nederland/buitenland*
- ***Veiligheid** van de luchtvaart*
- ***Gemakkelijk** en **aangenaam** reizen*
- *Vliegreizen **betaalbaar** houden*
- *Zekerheid **voldoende aanbod** vluchten*
- *Beperken kans op **annulering/ernstige vertraging***

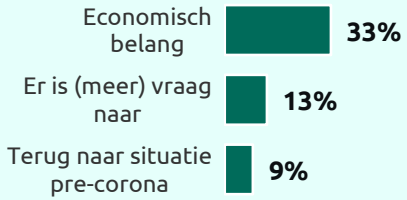
Draagvlak groei/krimp



Draagvlak maatregelen



Motivatie groei [top-3]

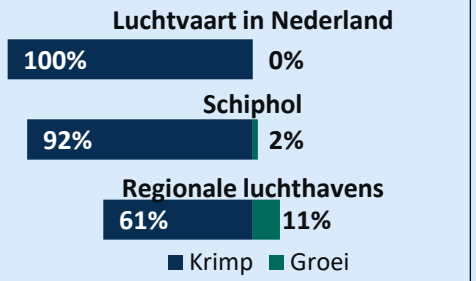


Voorstanders krimp (50%)

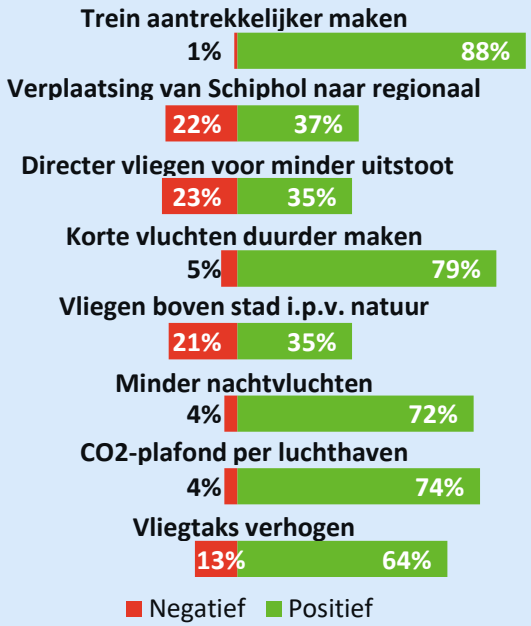
Belangrijkere waarden

- *Bescherming **klimaat en milieu***
- *Beperken van **geluidshinder***
- *Ruimte voor **natuur en landschap***
- *Bescherming **gezondheid reizigers***
- *Bescherming **gezondheid omwonenden***
- *Beperking van **hoeveelheid ruimte** die luchthavens innemen*

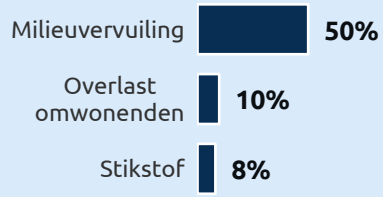
Draagvlak groei/krimp



Draagvlak maatregelen



Motivatie krimp [top-3]



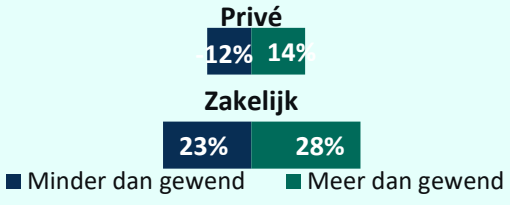
Voorstanders groei (15%)

Vloog privé
47%

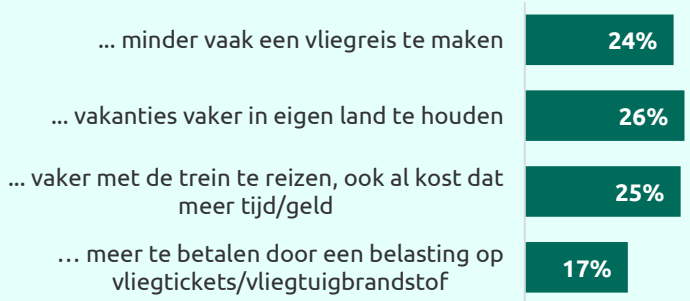
Vloog zakelijk
13%

Heeft vliegintentie 2022/2023
52%

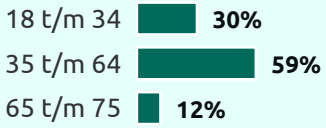
Verwachting vlieggedrag



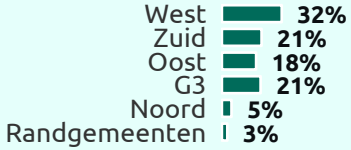
Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…



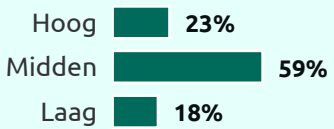
Leeftijd



Regio



Opleiding



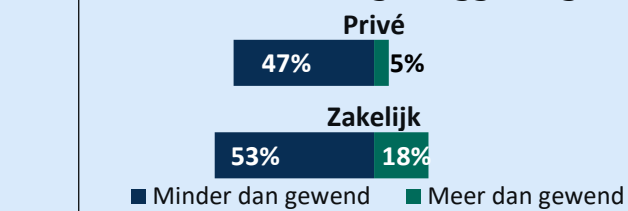
Voorstanders krimp (50%)

Vloog privé
27%

Vloog zakelijk
5%

Heeft vliegintentie 2022/2023
21%

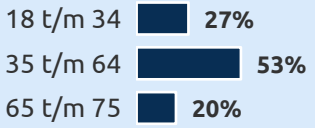
Verwachting vlieggedrag



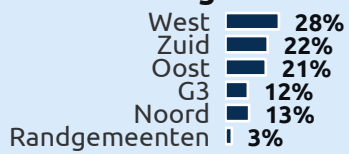
Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…



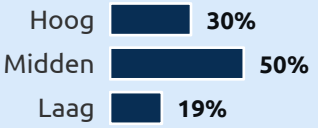
Leeftijd



Regio



Opleiding

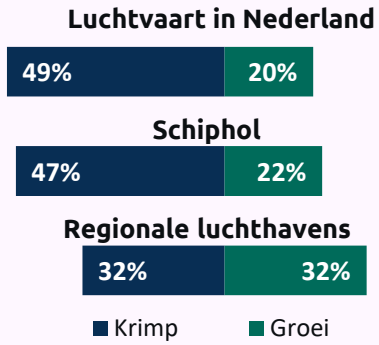


Omwonenden (16%)

Belangrijkere waarden

- *Bescherming **gezondheid omwonenden***

Draagvlak groei/krimp



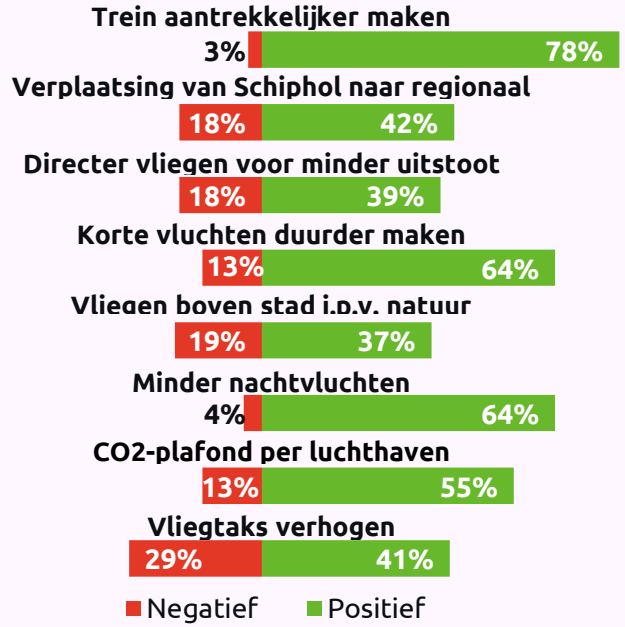
Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

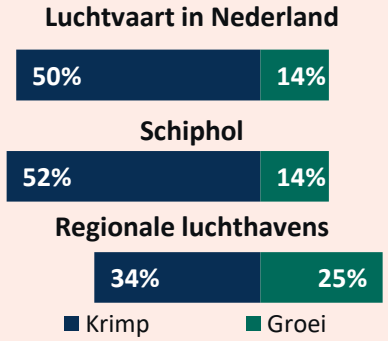


Niet-omwonenden (84%)

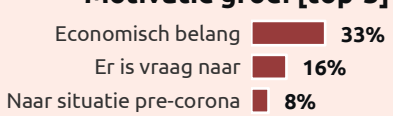
Belangrijkere waarden

- *Vinden geen enkele waarde belangrijker.*

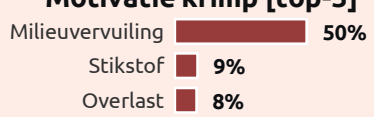
Draagvlak groei/krimp



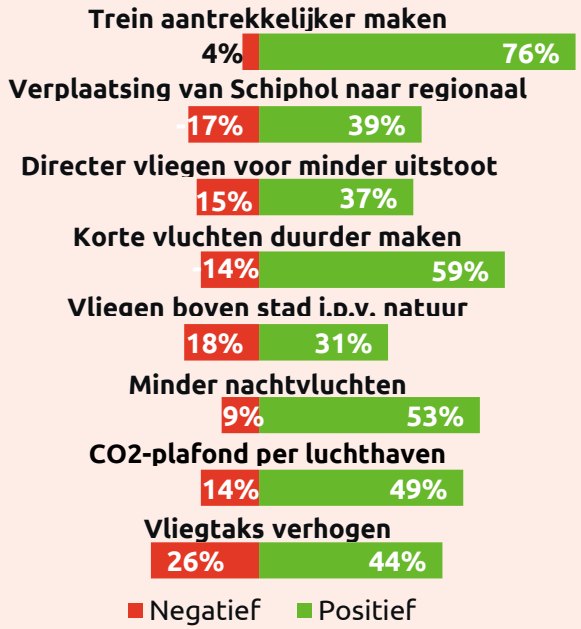
Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



Omwonenden (16%)

Vloog privé
33%

Vloog zakelijk
12%

Heeft vliegintentie 2022/2023
32%

Verwachting vlieggedrag

Privé
32% 7%

Zakelijk
49% 14%

Minder dan gewend | Meer dan gewend

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…



Leeftijd

18 t/m 34	28%
35 t/m 64	57%
65 t/m 75	15%

Regio

West	45%
G3	27%
Zuid	17%
Randgemeenten	7%
Oost	2%
Noord	2%

Opleiding

Hoog	24%
Midden	53%
Laag	23%

Niet-omwonenden (84%)

Vloog privé
33%

Vloog zakelijk
6%

Heeft vliegintentie 2022/2023
27%

Verwachting vlieggedrag

Privé
32% 9%

Zakelijk
41% 22%

Minder dan gewend | Meer dan gewend

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…



Leeftijd

18 t/m 34	28%
35 t/m 64	55%
65 t/m 75	16%

Regio

West	27%
G3	9%
Zuid	25%
Randgemeenten	3%
Oost	24%
Noord	12%

Opleiding

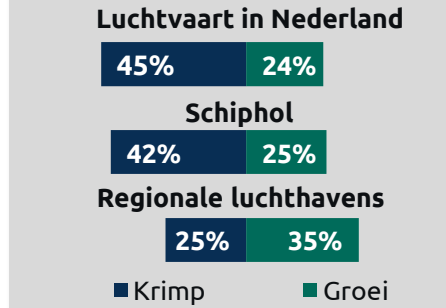
Hoog	26%
Midden	52%
Laag	22%

Omwonenden Schiphol (8%)

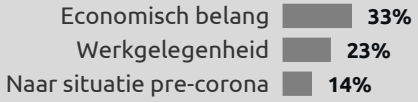
Belangrijkere waarden

- *Sterke **economie***

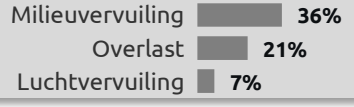
Draagvlak groei/krimp



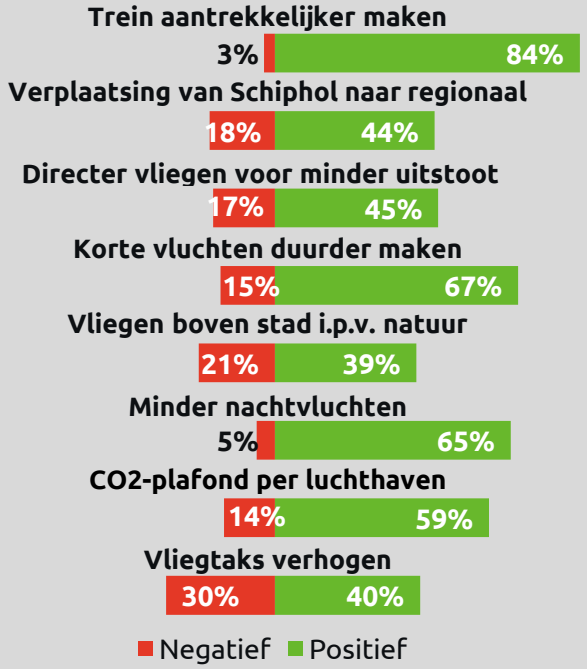
Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

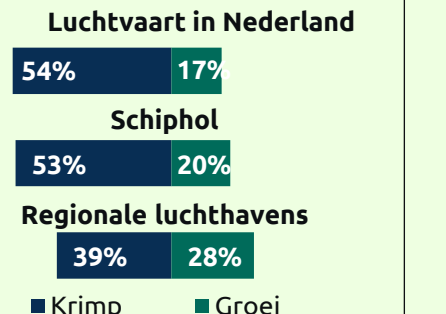


Omwonenden regionaal (8%)

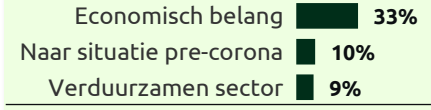
Belangrijkere waarden

- *Bescherming van **klimaat en milieu***
- *Beperken **geluidshinder***
- *Beschermen **gezondheid reiziger***
- *Beschermen **gezondheid omwonenden***
- ***Beperken ruimte** luchthavens in landschap*

Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



Omwonenden Schiphol (8%)

Vloog privé 38%

Vloog zakelijk 15%

Heeft vliegintentie 2022/2023 35%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 35% Minder dan gewend, 7% Meer dan gewend

Zakelijk: 76% Minder dan gewend, 15% Meer dan gewend

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…

… minder vaak een vliegreis te maken	43%
… vakanties vaker in eigen land te houden	42%
… vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld	39%
… meer te betalen door een belasting op vliegtickets/vliegtuigbrandstof	28%

Leeftijd

18 t/m 34	26%
35 t/m 64	60%
65 t/m 75	14%

Regio

West	52%
Zuid	0%
G3	42%
Randgemeenten	5%
Oost	0%
Noord	0%

Opleiding

Hoog	25%
Midden	48%
Laag	27%

Omwonenden regionaal (8%)

Vloog privé 28%

Vloog zakelijk 9%

Heeft vliegintentie 2022/2023 29%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 27% Minder dan gewend, 7% Meer dan gewend

Zakelijk: 21% Minder dan gewend, 12% Meer dan gewend

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…

… minder vaak een vliegreis te maken	45%
… vakanties vaker in eigen land te houden	46%
… vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld	39%
… meer te betalen door een belasting op vliegtickets/vliegtuigbrandstof	38%

Leeftijd

18 t/m 34	30%
35 t/m 64	54%
65 t/m 75	16%

Regio

West	37%
Zuid	34%
G3	12%
Randgemeenten	9%
Oost	5%
Noord	3%

Opleiding

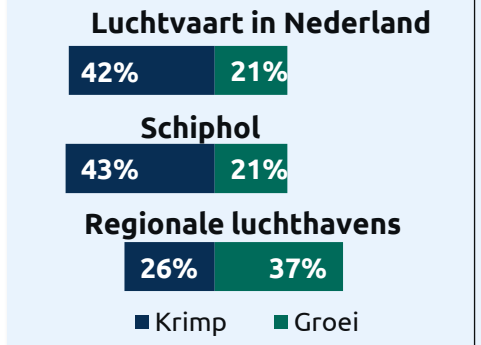
Hoog	23%
Midden	57%
Laag	20%

Vliegers (29%)

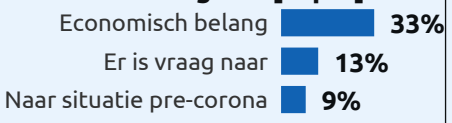
Belangrijkere waarden

- *Sterke **economie***
- *Veel **werkgelegenheid***
- *Goede **bereikbaarheid** van Nederland/buitenland*
- ***Gemakkelijk** en **aangenaam** reizen*
- *Vliegreizen **betaalbaar** houden*
- *Zekerheid **voldoende aanbod** vluchten*
- *Beperken kans **annulering/ernstige vertraging***

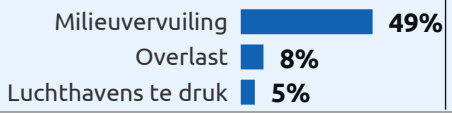
Draagvlak groei/krimp



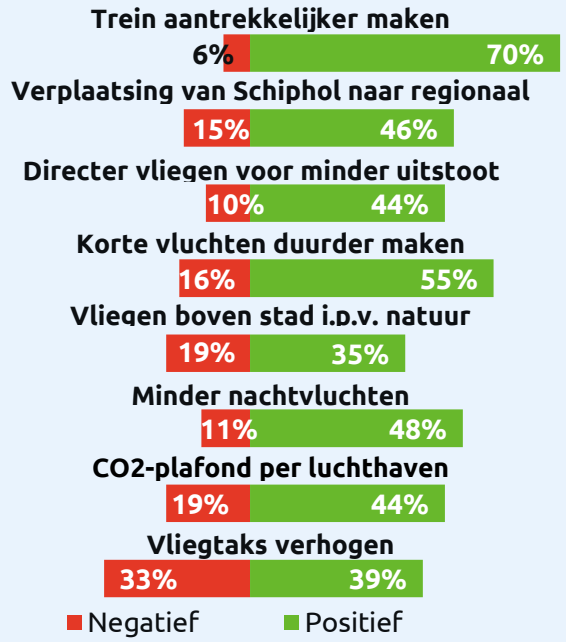
Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

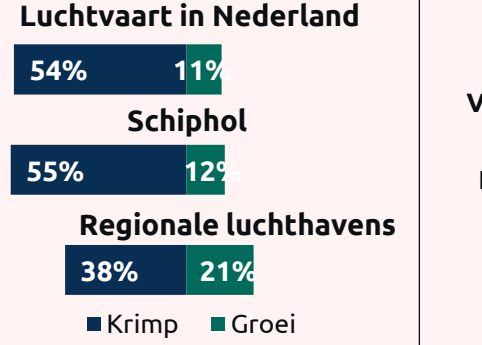


Niet-vliegers (71%)

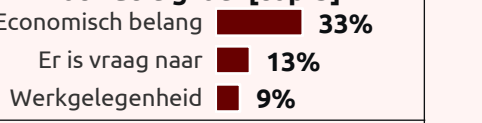
Belangrijkere waarden

- *Bescherming **klimaat en milieu***
- *Beperken van **geluidshinder***
- *Ruimte voor **natuur en landschap***
- *Bescherming **gezondheid reizigers***
- *Bescherming **gezondheid omwonenden***
- *Beperking **hoeveelheid ruimte** luchthavens*

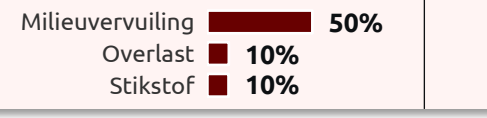
Draagvlak groei/krimp



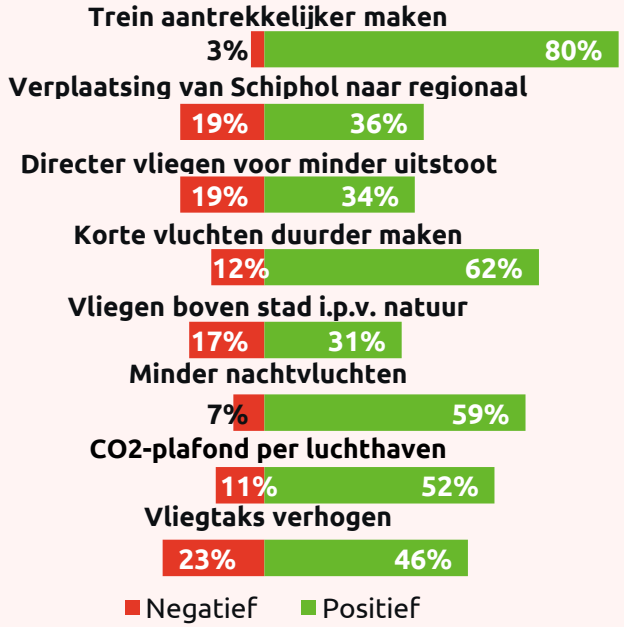
Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



Vliegers (29%)

Vloog privé
97%

Vloog zakelijk
21%

Heeft vliegintentie 2022/2023
55%

Verwachting vlieggedrag

Privé
26% 13%

Zakelijk
12% 25%

Minder dan gewend Meer dan gewend

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…



Leeftijd

18 t/m 34	43%
35 t/m 64	50%
65 t/m 75	8%

Regio

West	31%
Zuid	23%
Oost	18%
G3	16%
Noord	9%
Randgemeenten	4%

Opleiding

Hoog	35%
Midden	50%
Laag	14%

Niet-vliegers (71%)

Vloog privé
0%

Vloog zakelijk
0%

Heeft vliegintentie 2022/2023
14%

Verwachting vlieggedrag

Privé
40% 3%

Zakelijk
46% 3%

Minder dan gewend Meer dan gewend

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om…



Leeftijd

18 t/m 34	21%
35 t/m 64	59%
65 t/m 75	20%

Regio

West	29%
Zuid	24%
Oost	22%
G3	10%
Noord	11%
Randgemeenten	4%

Opleiding

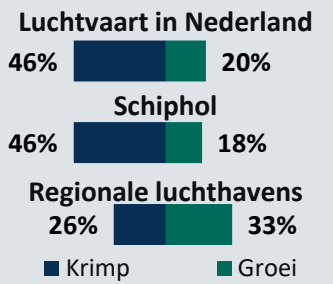
Hoog	21%
Midden	53%
Laag	26%

Incidentele privévliegers (22%)

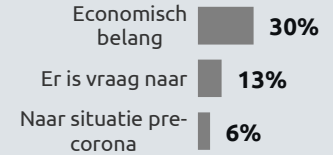
Belangrijkere waarden

- *Veel **werkgelegenheid***
- *Goede **bereikbaarheid***
- ***Gemakkelijk** en **aangenaam** reizen*
- *Vliegreizen **betaalbaar** houden*
- *Zekerheid **voldoende aanbod** vluchten*
- *Beperken kans **annulering/ ernstige vertraging***

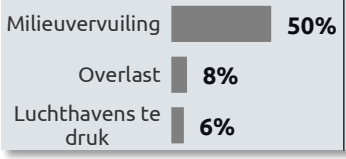
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

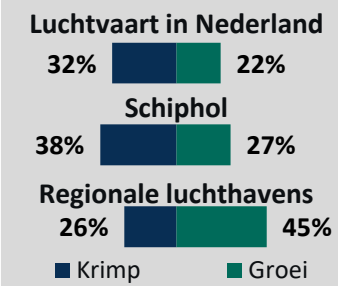


(Hoog)frequente privévliegers (11%)

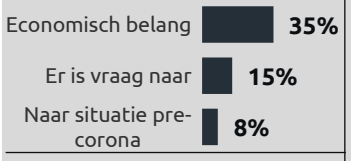
Belangrijkere waarden

- *Goede **bereikbaarheid***
- ***Gemakkelijk** en **aangenaam** reizen*
- *Vliegreizen **betaalbaar** houden*
- *Zekerheid **voldoende aanbod** vluchten*
- *Beperken kans **annulering/ ernstige vertraging***

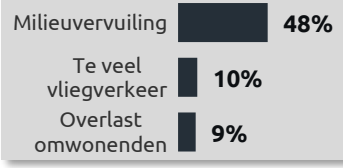
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

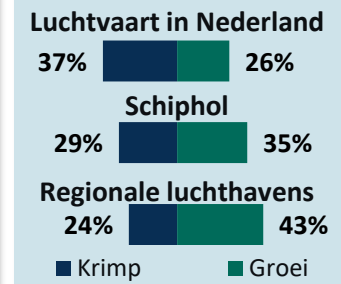


Zakelijke vliegers (7%)

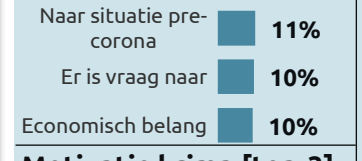
Belangrijkere waarden

- *Goede **bereikbaarheid***
- ***Gemakkelijk** en **aangenaam** reizen*
- *Vliegreizen **betaalbaar** houden*
- *Zekerheid **voldoende aanbod** vluchten*

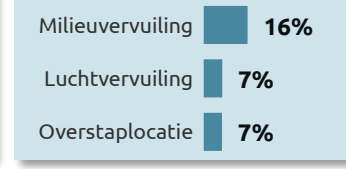
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



Incidentele privévliegers (22%)

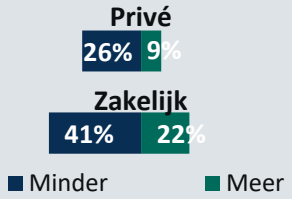
Vloog privé 100%

Vloog zakelijk 14%

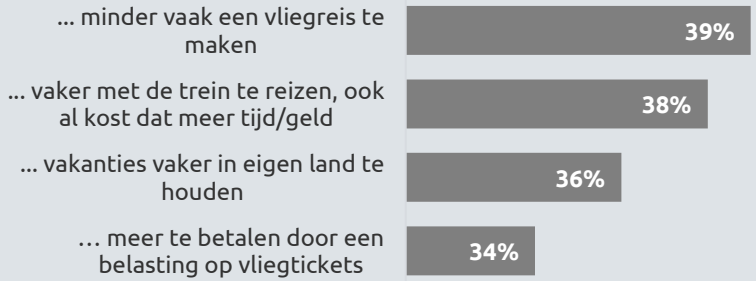
Heeft vliegintentie 2022/2023

50%

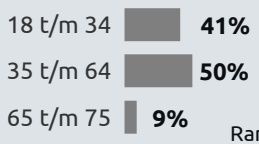
Verwachting vlieggedrag



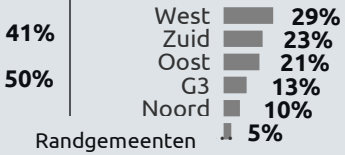
Vliegreizigers zijn bereid om…



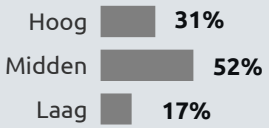
Leeftijd



Regio



Opleiding



(Hoog)frequente privévliegers (11%)

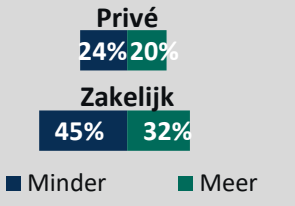
Vloog privé 100%

Vloog zakelijk 27%

Heeft vliegintentie 2022/2023

68%

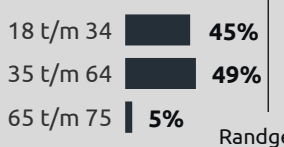
Verwachting vlieggedrag



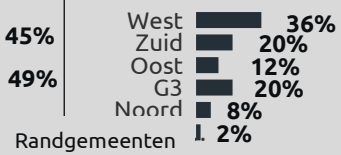
Vliegreizigers zijn bereid om…



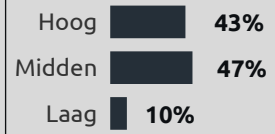
Leeftijd



Regio



Opleiding



Zakelijke vliegers (7%)

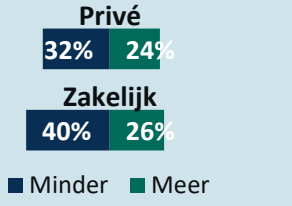
Vloog privé 87%

Vloog zakelijk 100%

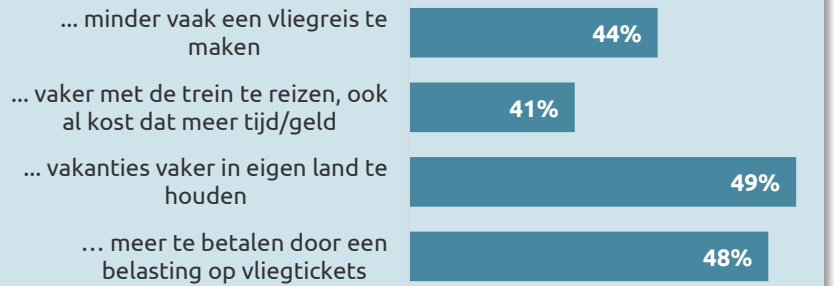
Heeft vliegintentie 2022/2023

52%

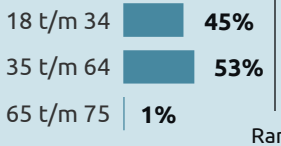
Verwachting vlieggedrag



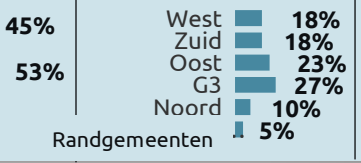
Vliegreizigers zijn bereid om…



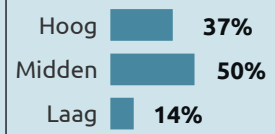
Leeftijd



Regio



Opleiding

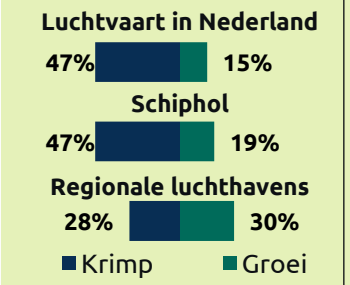


18 t/m 34 jaar (28%)

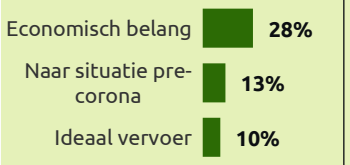
Belangrijkere waarden

- ***Goede bereikbaarheid***
- ***Gemakkelijk/aangenaam reizen***
- *Vliegreizen **betaalbaar houden***
- ***Zekerheid van aanbod** vluchten*

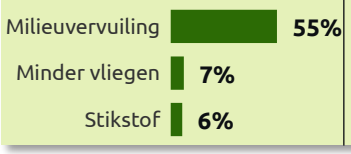
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

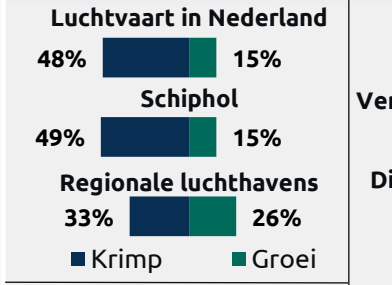


35 t/m 64 jaar (56%)

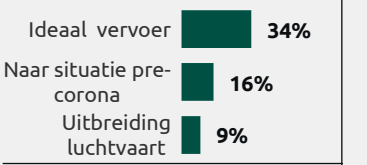
Belangrijkere waarden

- *Geen significante verschillen.*

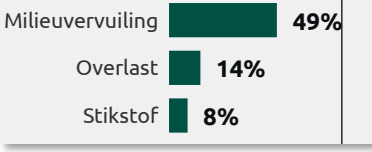
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

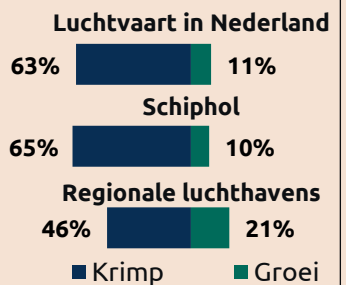


65 t/m 75 jaar (16%)

Belangrijkere waarden

- *Beperken **geluidshinder***
- *Beschermen **gezondheid** reizigers en omwonenden*

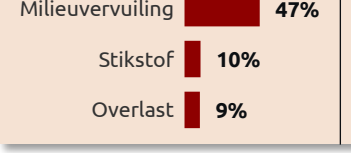
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



18 t/m 34 (28%)

Vloog privé 50%

Vloog zakelijk 11%

Heeft vliegintentie 2022/2023 37%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 27% Minder, 12% Meer

Zakelijk: 46% Minder, 22% Meer

Vliegreizigers zijn bereid om…

- … minder vaak een vliegreis te maken: 43%
- … vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld: 44%
- … vakanties vaker in eigen land te houden: 40%
- … meer te betalen door een belasting op vliegtickets: 40%

Regio

West	32%
Zuid	21%
Oost	19%
G3	11%
Noord	13%
Randgemeenten	4%

Opleiding

Hoog	27%
Midden	62%
Laag	12%

35 t/m 64 (56%)

Vloog privé 30%

Vloog zakelijk 7%

Heeft vliegintentie 2022/2023 27%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 32% Minder, 7% Meer

Zakelijk: 37% Minder, 20% Meer

Vliegreizigers zijn bereid om…

- … minder vaak een vliegreis te maken: 42%
- … vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld: 38%
- … vakanties vaker in eigen land te houden: 40%
- … meer te betalen door een belasting op vliegtickets: 31%

Regio

West	29%
Zuid	24%
Oost	21%
G3	14%
Noord	8%
Randgemeenten	4%

Opleiding

Hoog	28%
Midden	51%
Laag	21%

65 t/m 75 (16%)

Vloog privé 16%

Vloog zakelijk 1%

Heeft vliegintentie 2022/2023 15%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 43% Minder, 5% Meer

Zakelijk: 76% Minder, 0% Meer

Vliegreizigers zijn bereid om…

- … minder vaak een vliegreis te maken: 50%
- … vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld: 55%
- … vakanties vaker in eigen land te houden: 46%
- … meer te betalen door een belasting op vliegtickets: 39%

Regio

West	30%
Zuid	27%
Oost	21%
G3	9%
Noord	10%
Randgemeenten	4%

Opleiding

Hoog	18%
Midden	37%
Laag	45%

Bijlagen

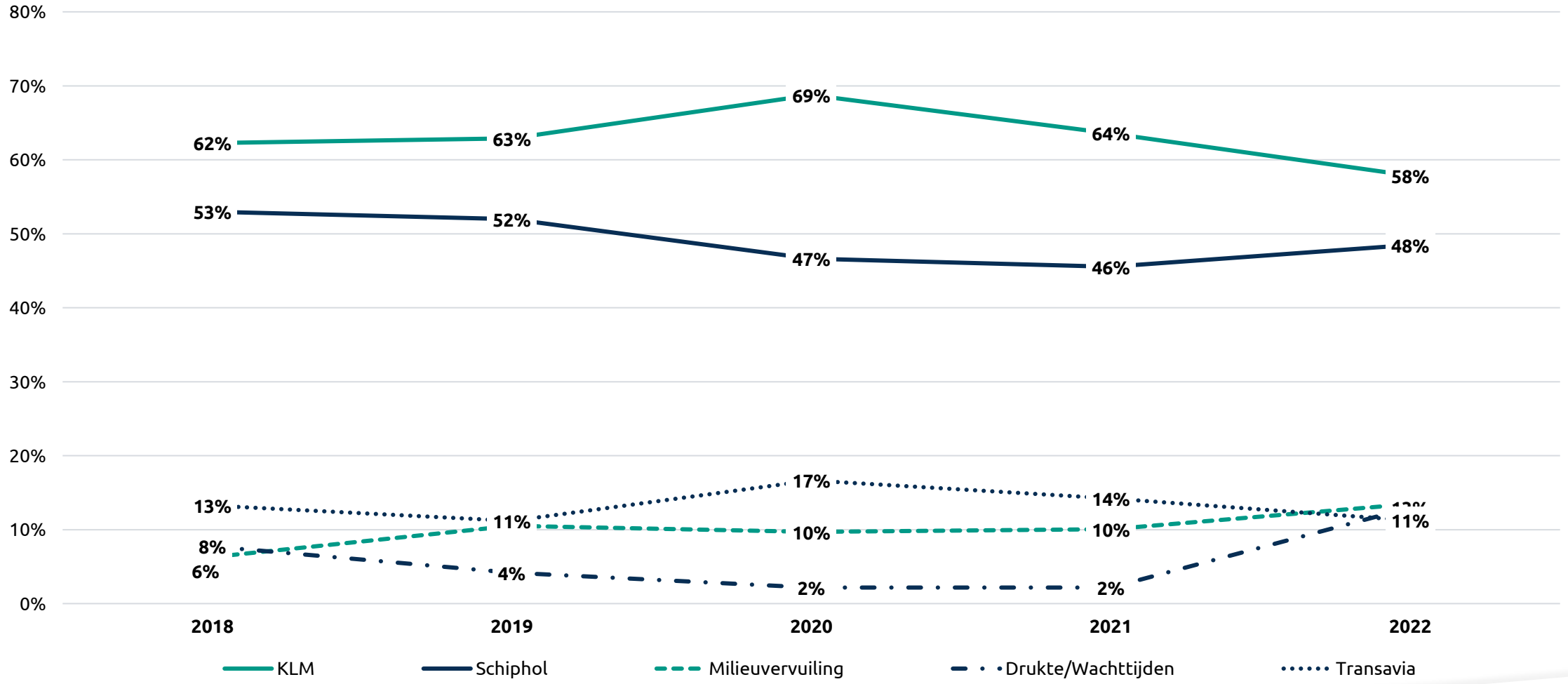
Trendgrafieken



Trend associaties luchtvaart

Waar denk je aan bij de luchtvaart in Nederland? [Top-5 2022]
(Basis – allen)

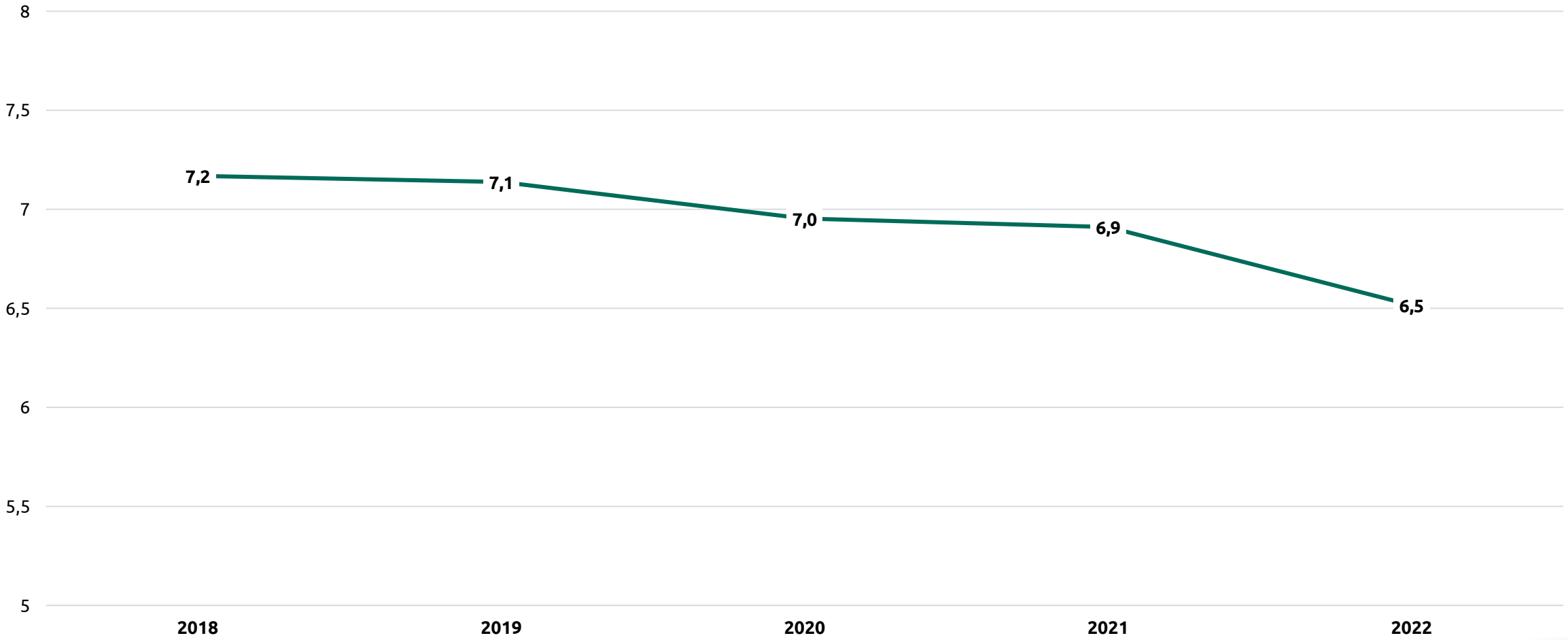
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak luchtvaart

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

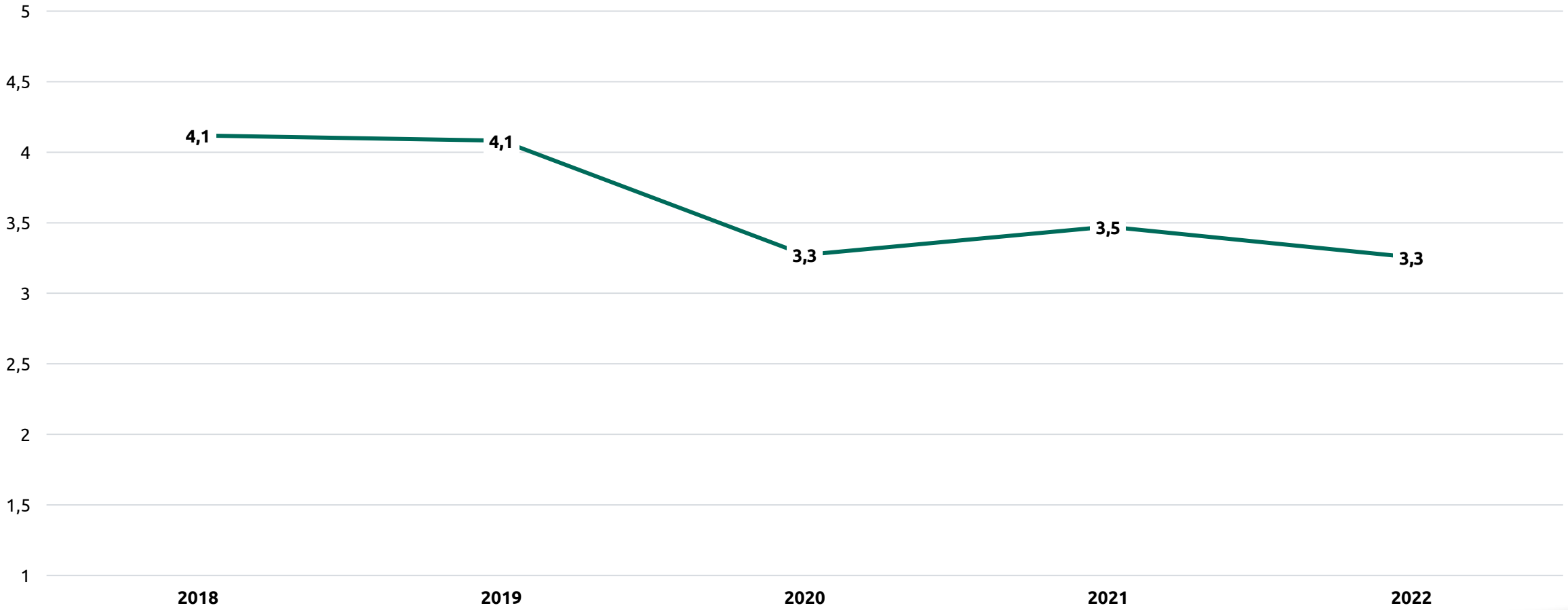


Trend draagvlak groei/krimp

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen (ten opzichte van het oude niveau voor de coronacrisis)? [1 = zeer sterk afnemen, 7 = zeer sterk kunnen toenemen]

(Basis – allen)

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

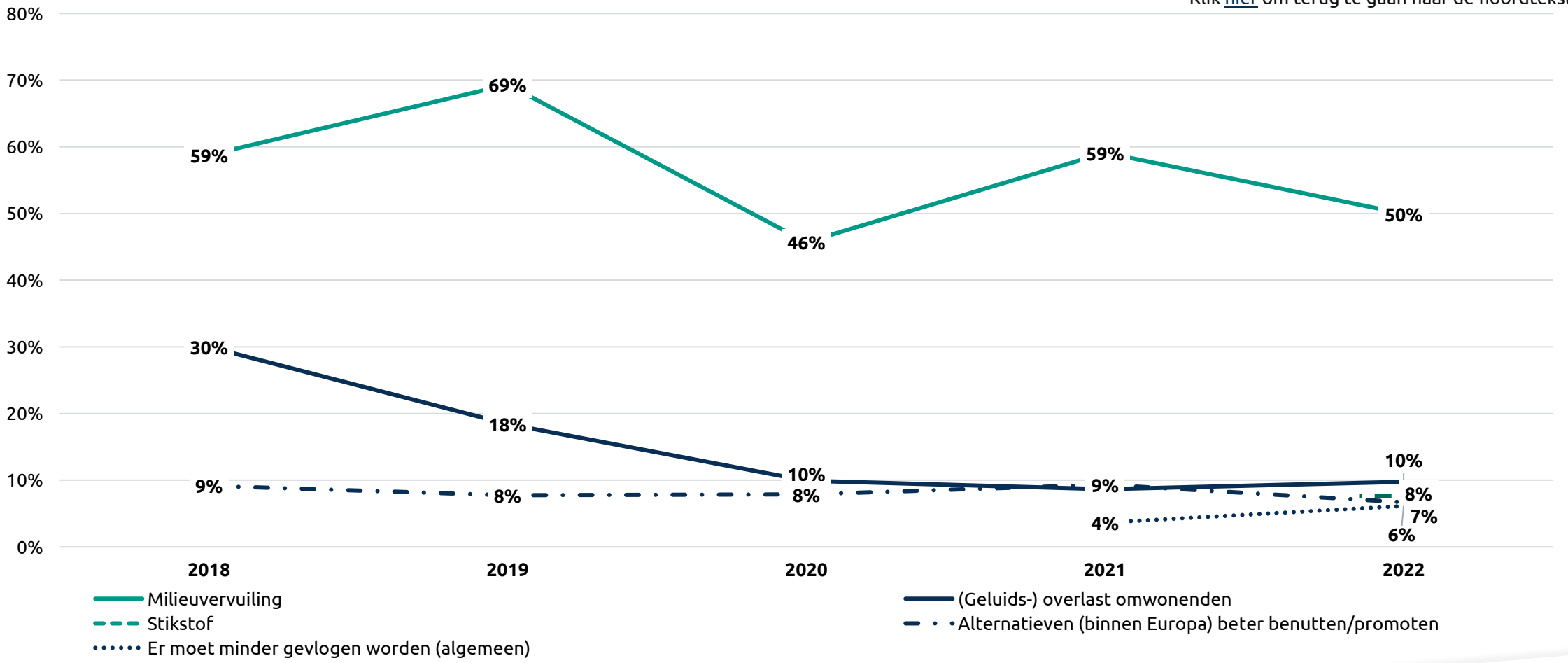


Trend redenen voor krimp aantal vluchten

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2022]

(Basis – Vindt dat aantal moet afnemen)

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

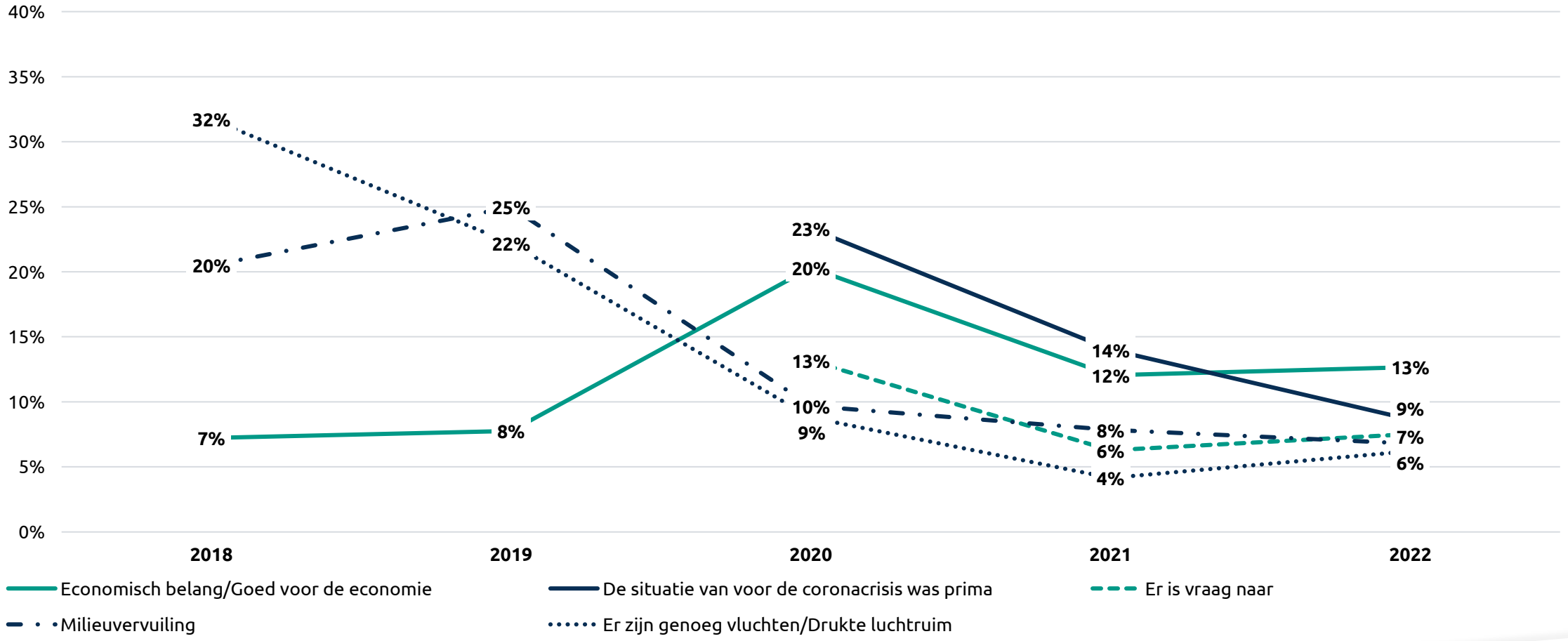


Trend redenen voor gelijk blijven aantal vluchten

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [top-5 2022]

(Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

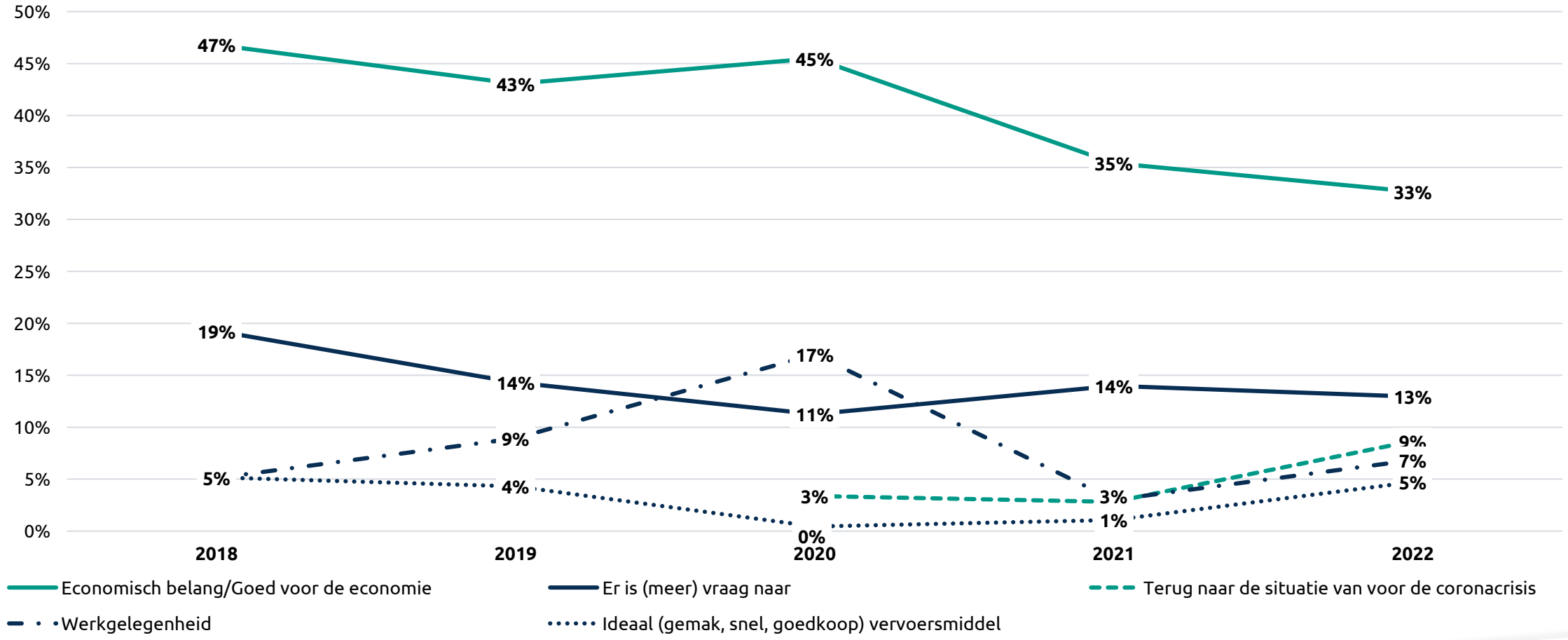


Trend redenen voor groei aantal vluchten

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [top-5 2022]

(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

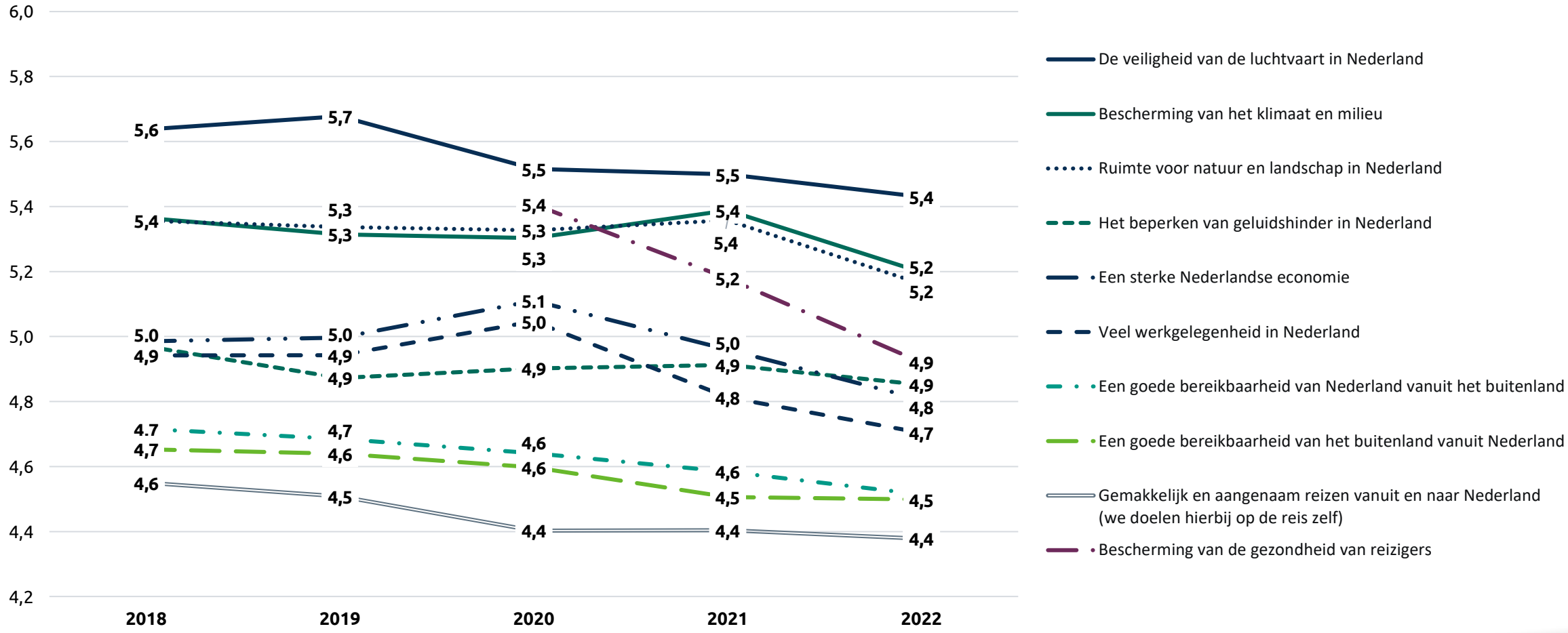


Trend prioriteiten luchtvaart

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben als we het hebben over de luchtvaart?

(Basis – allen)

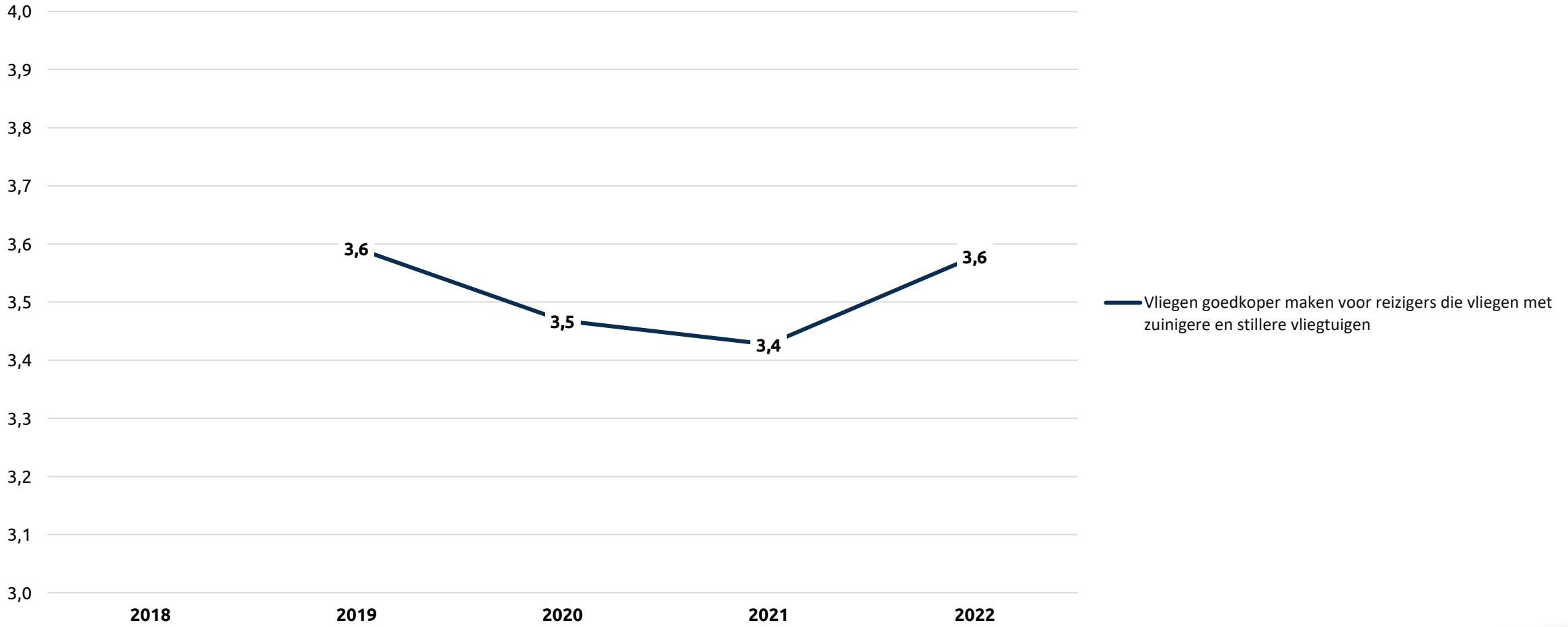
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak financiële maatregelen reizigers

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

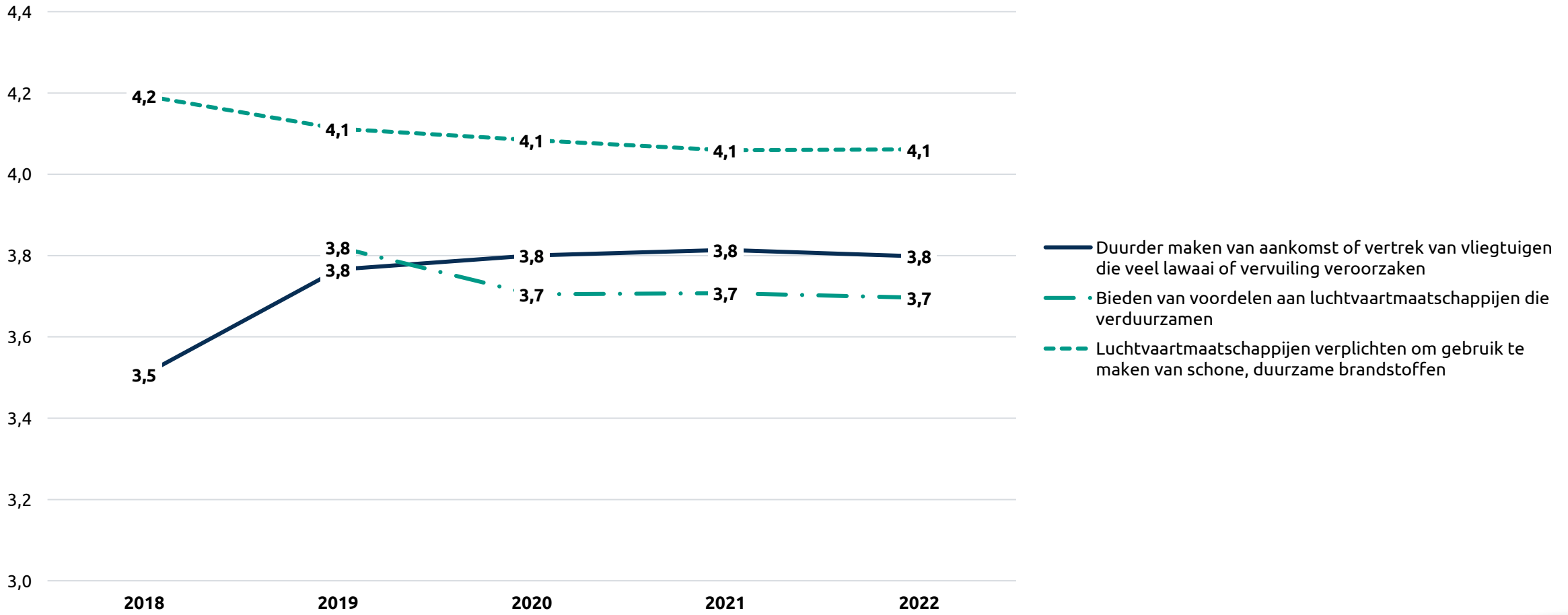
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak verduurzaming luchtvaart-maatschappijen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

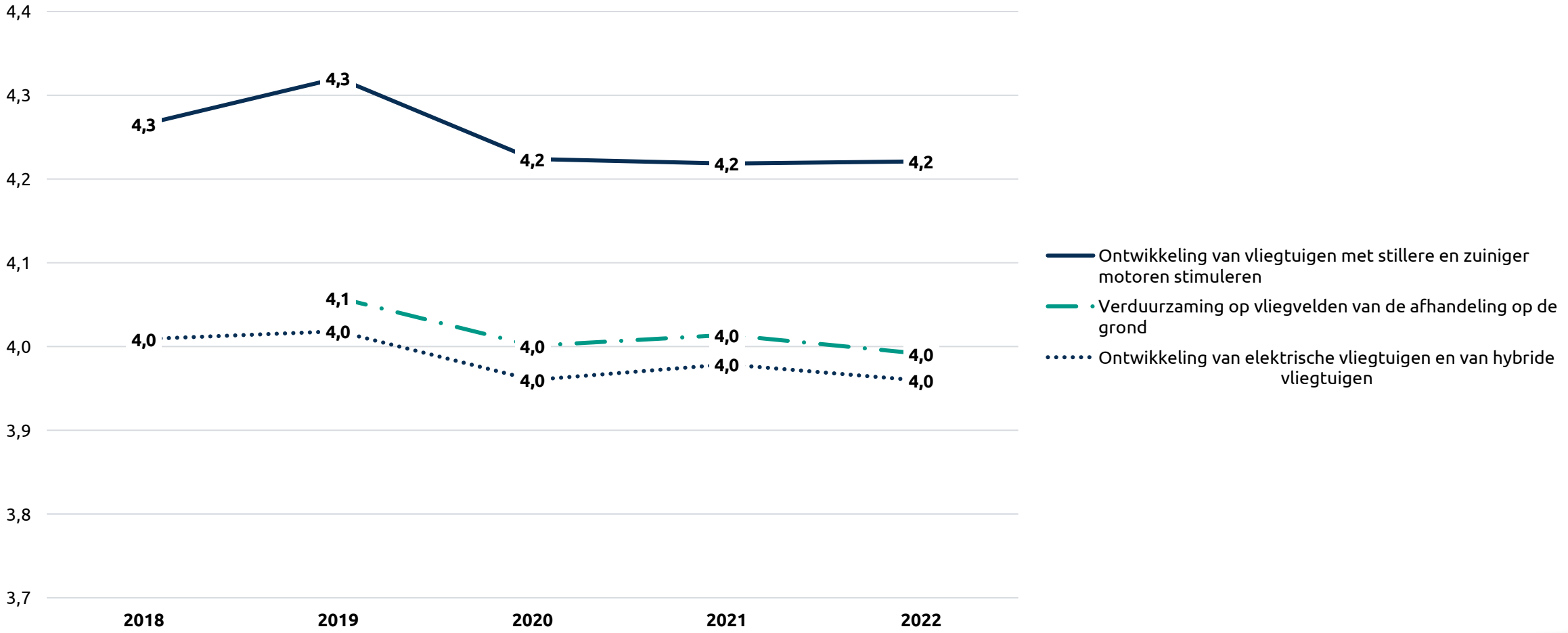
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak verduurzaming vliegtuigen en vliegvelden

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

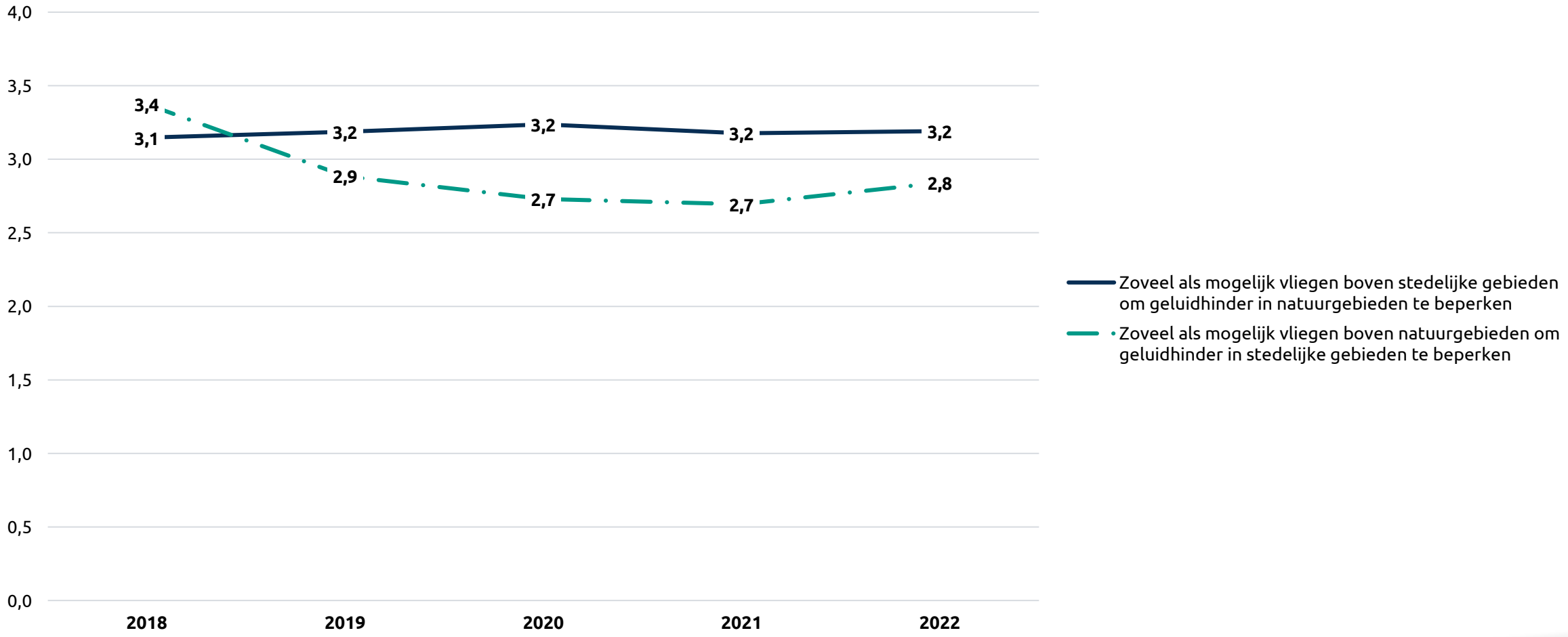
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak hinder stedelijk vs. natuurgebied

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

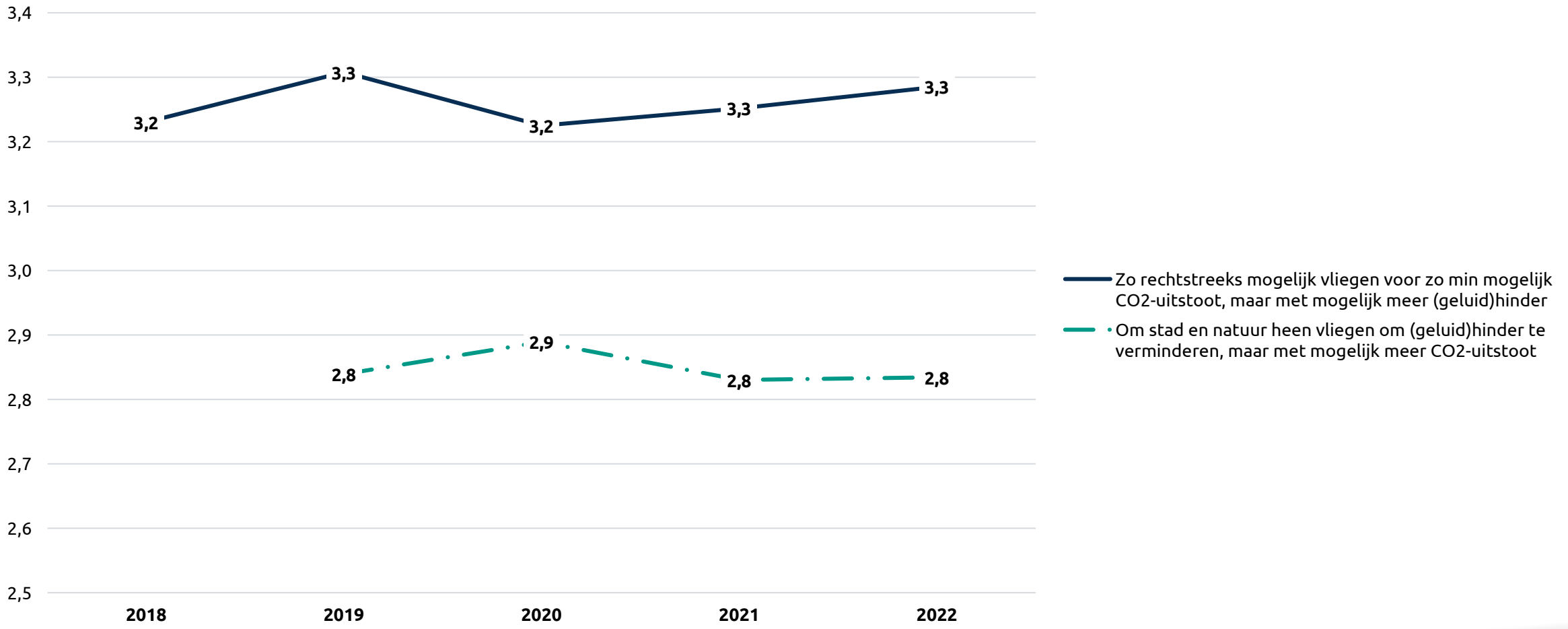
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak uitstoot vs. hinder

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

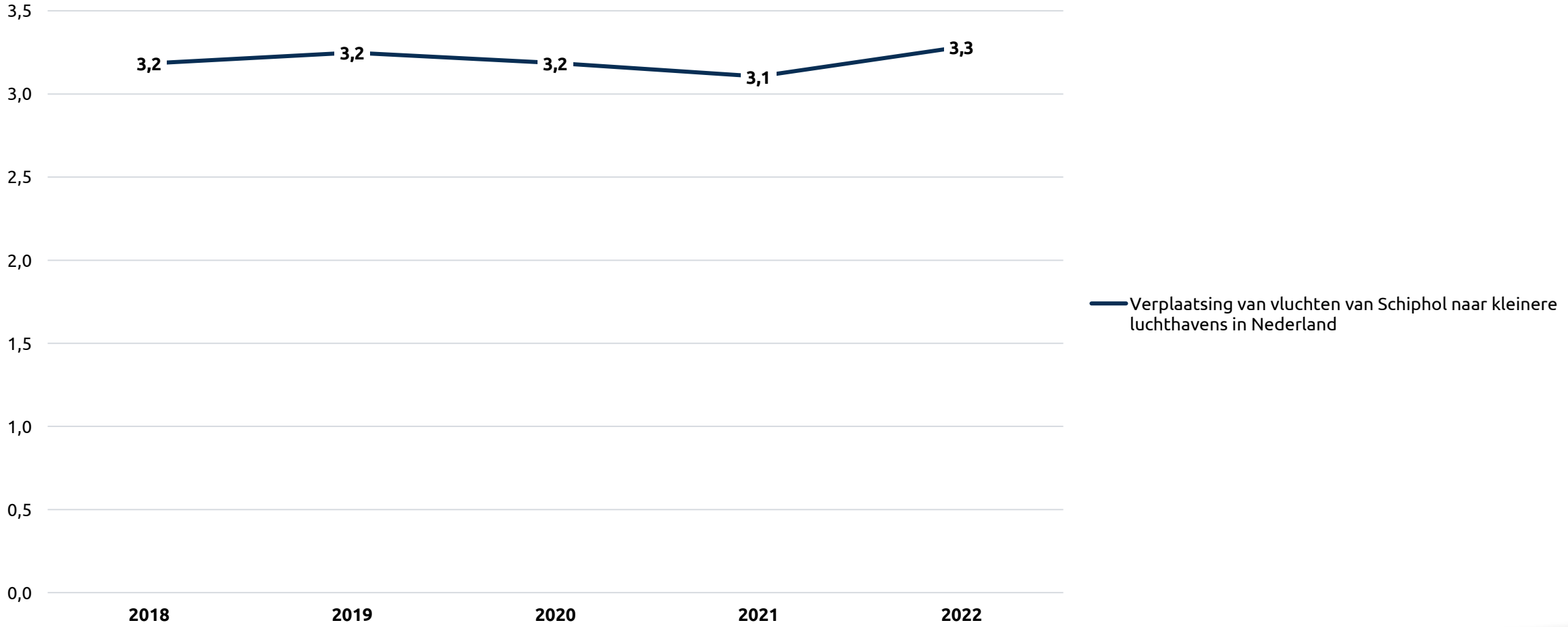
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak verplaatsing vluchten

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

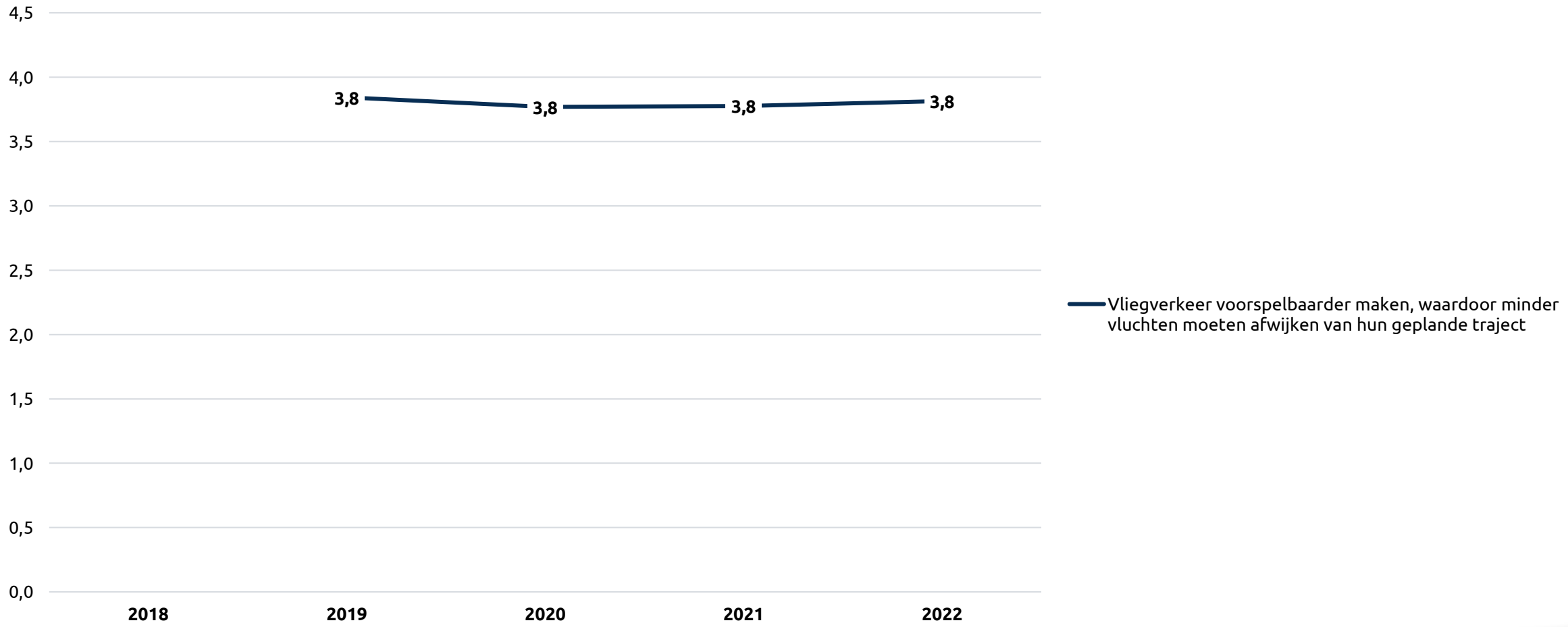
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak voorspelbaarheid vliegroute

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

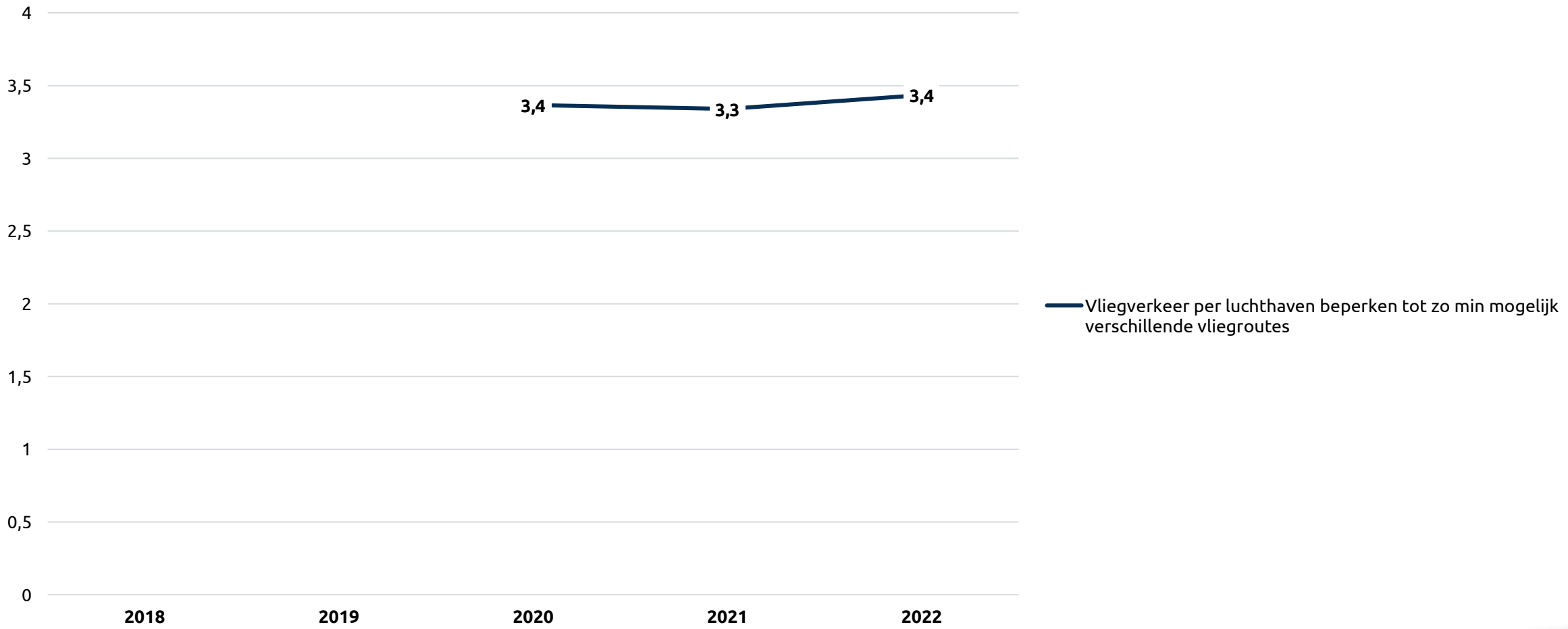
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak beperking vliegroutes per luchthaven

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

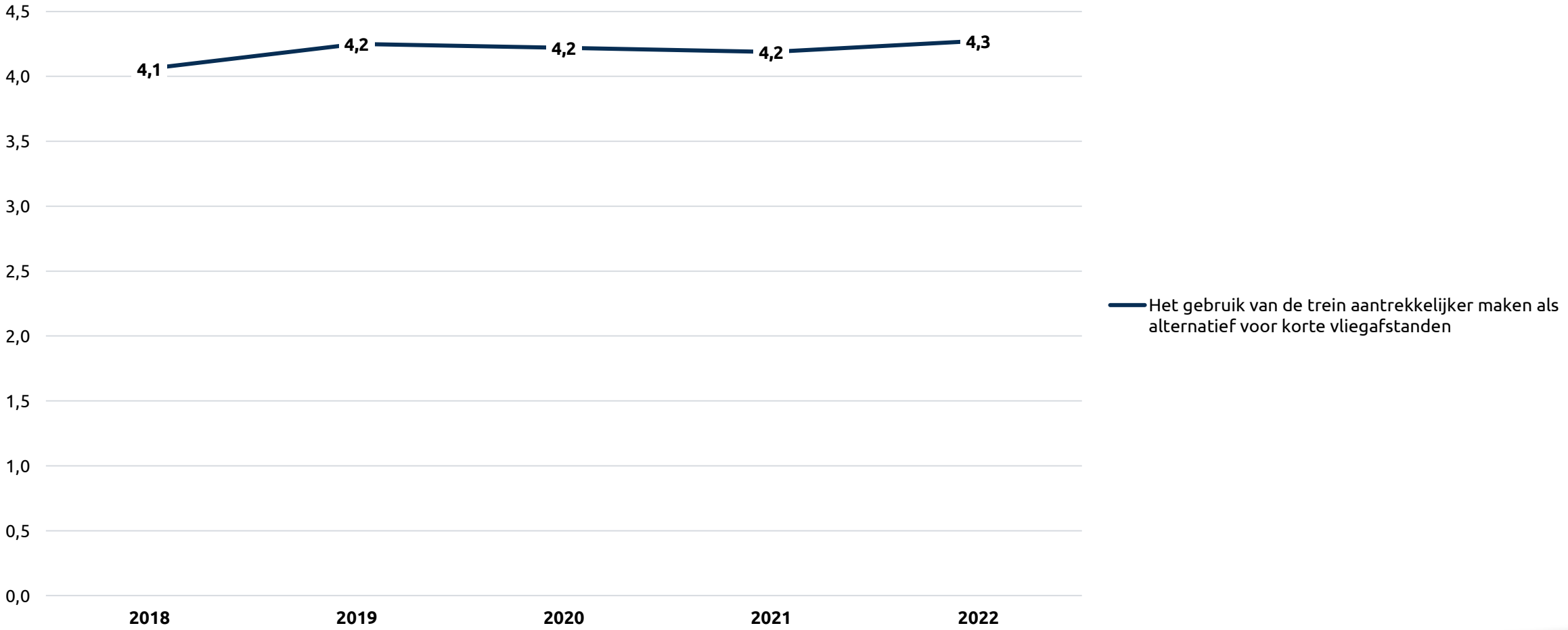
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak ontmoedigen korte vluchten

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

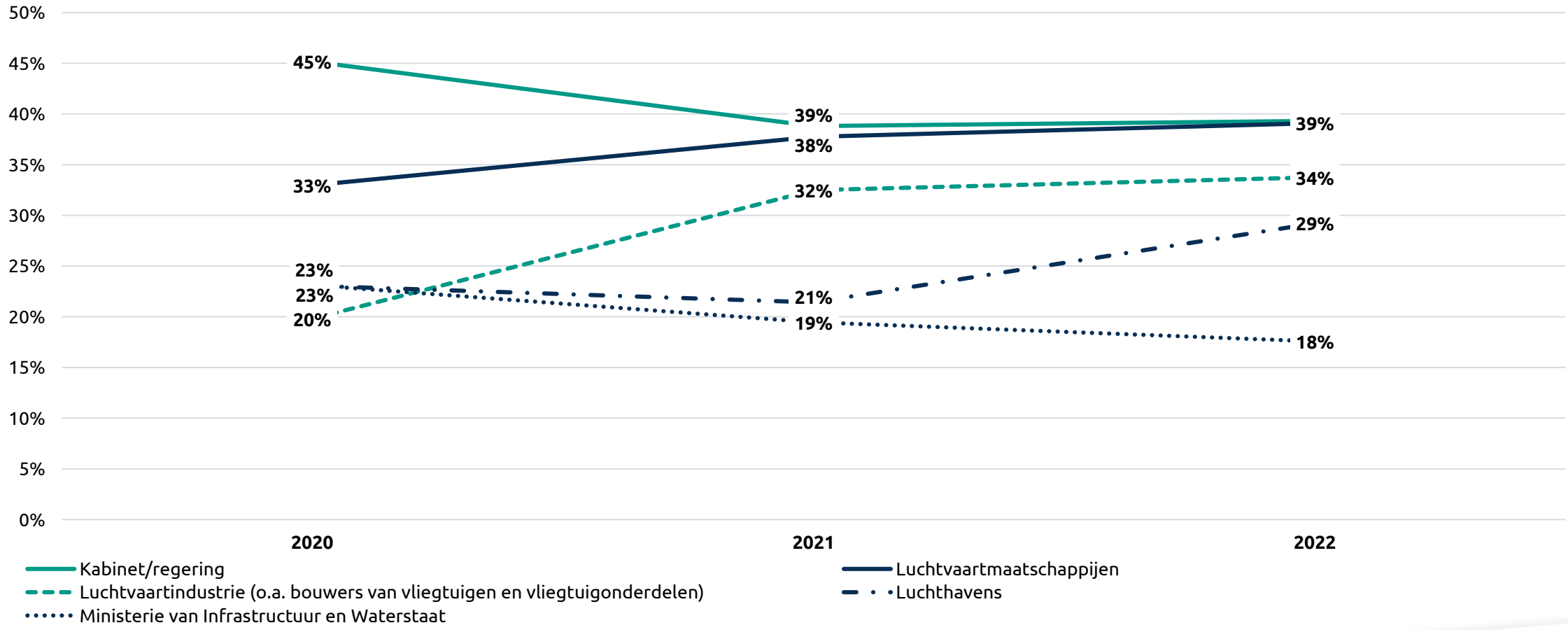
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend verantwoordelijkheid

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

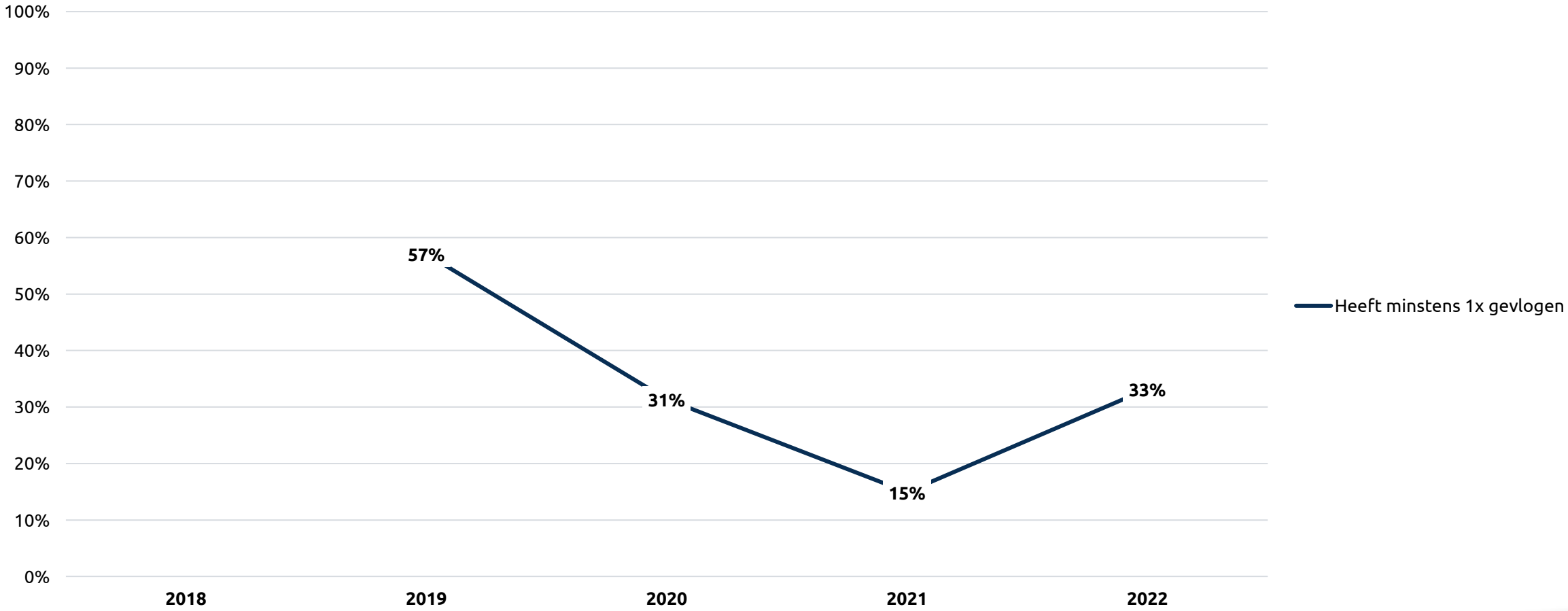
Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top 5]
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag privé afgelopen 12 maanden

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)?
Privé. *Een retour geldt als 1 vliegreis.* *Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.*
(Basis – allen)

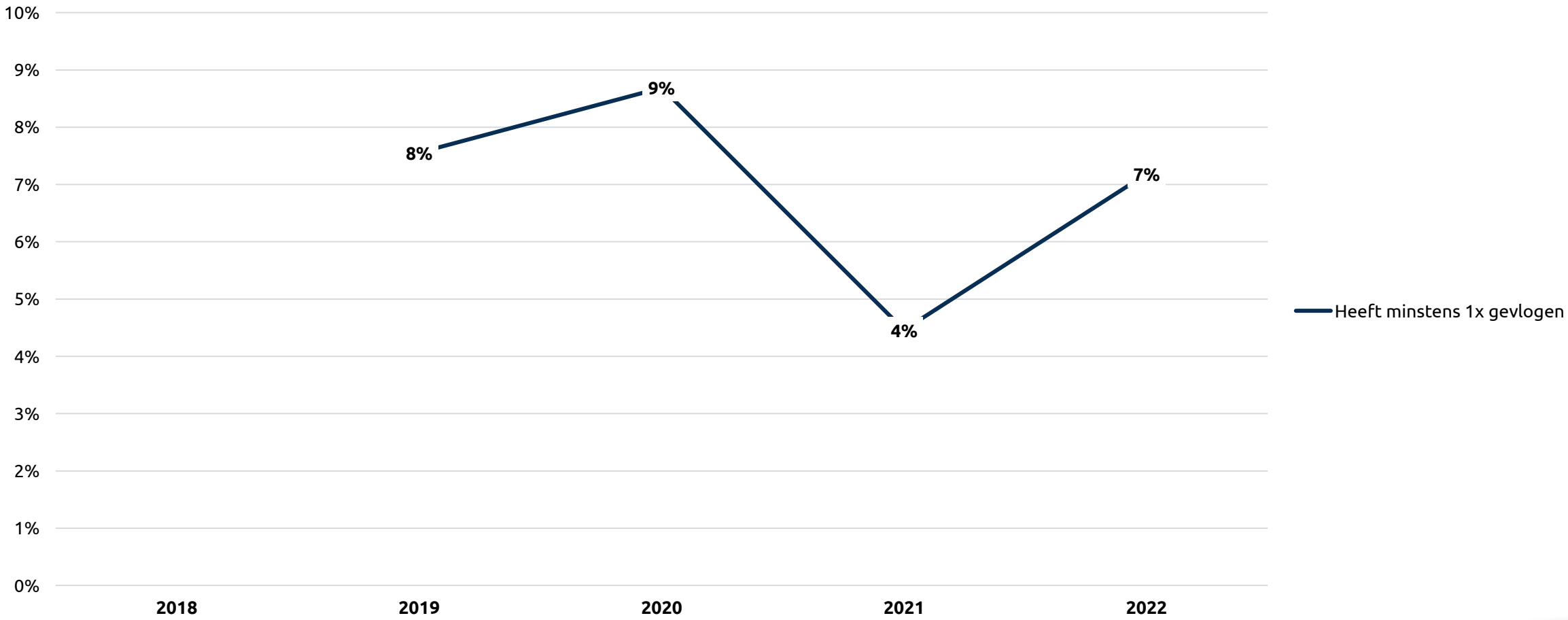
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend vlieggedrag zakelijk afgelopen 12 maanden

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

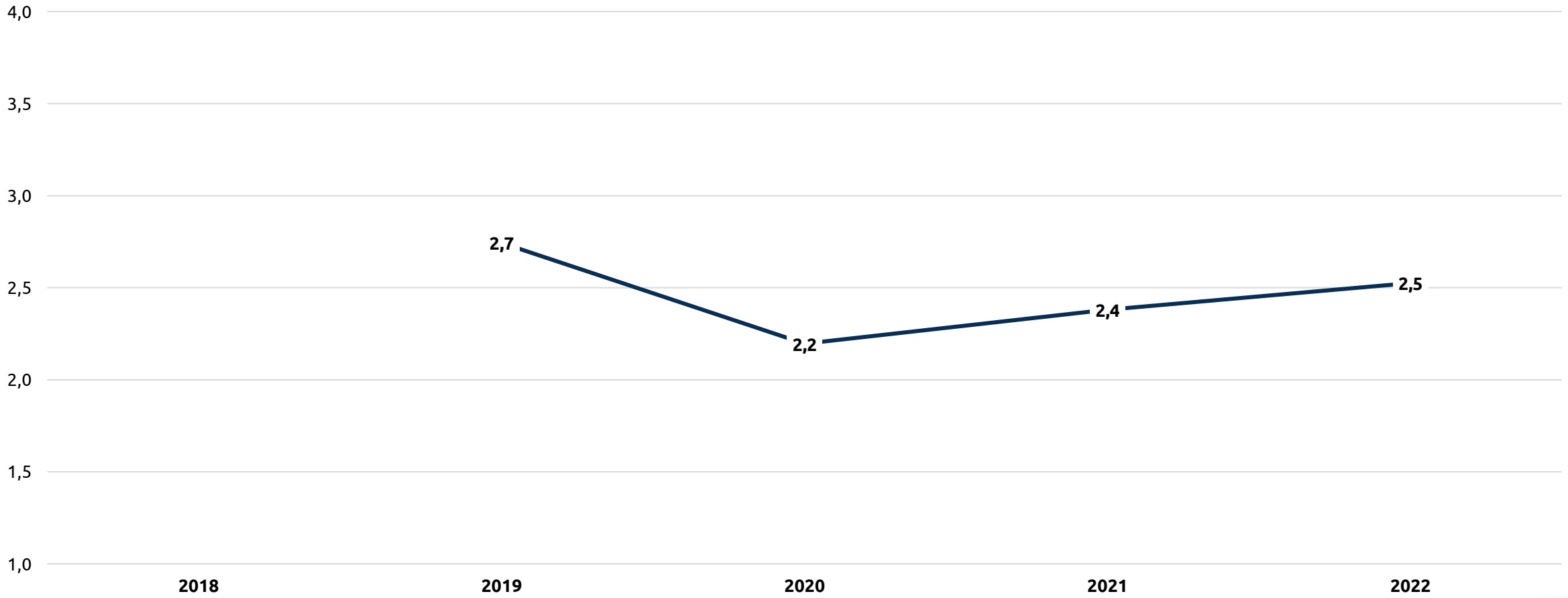
Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)?
Zakelijk. ***Een retour geldt als 1 vliegreis.*** *Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.*
(Basis – allen)



Trend vliegintentie privé

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2022 en/of 2023 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
(Basis – allen)

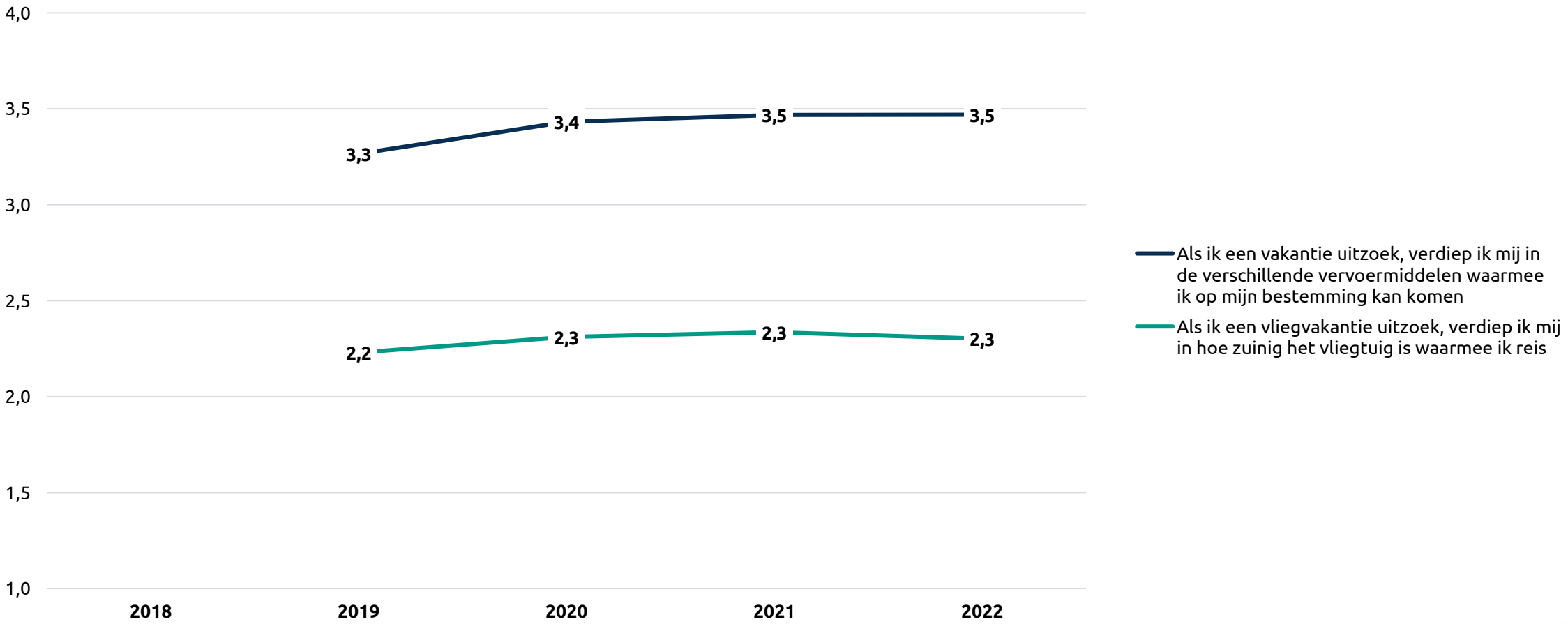
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend bewust vliegen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

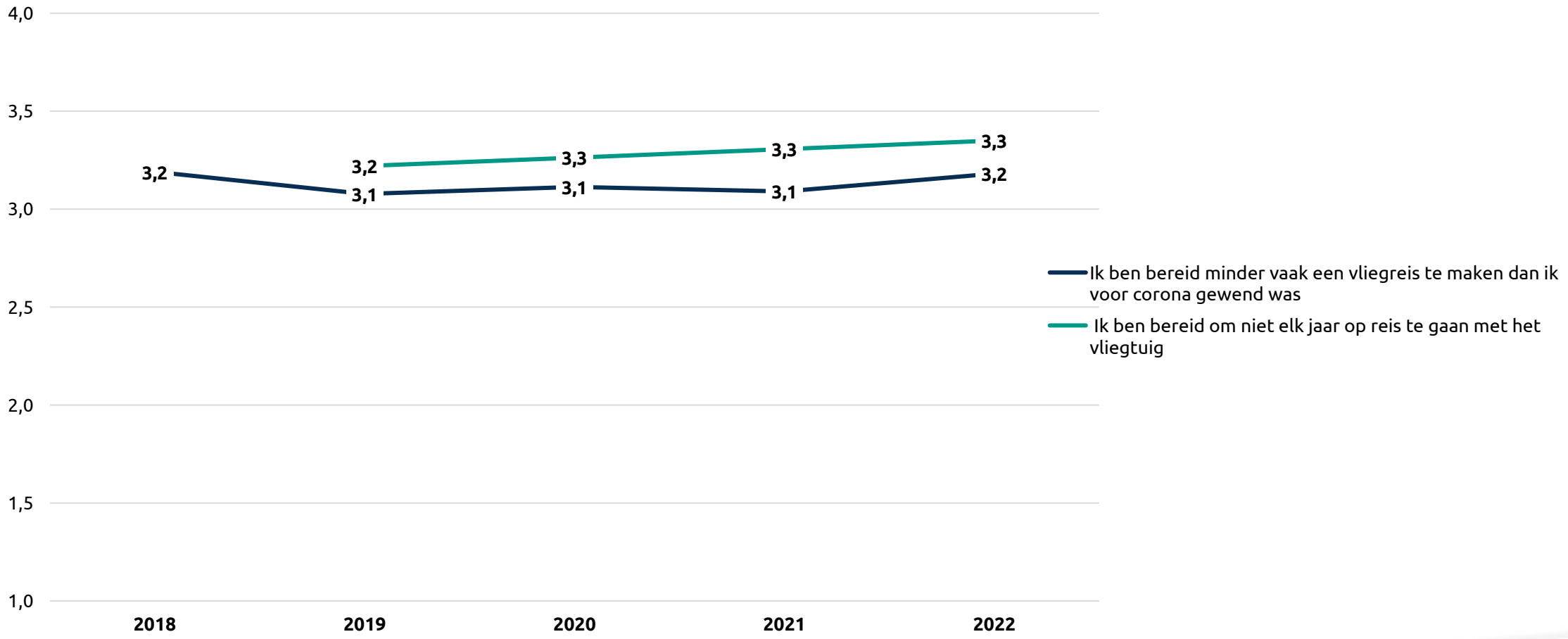
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend minder vliegen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

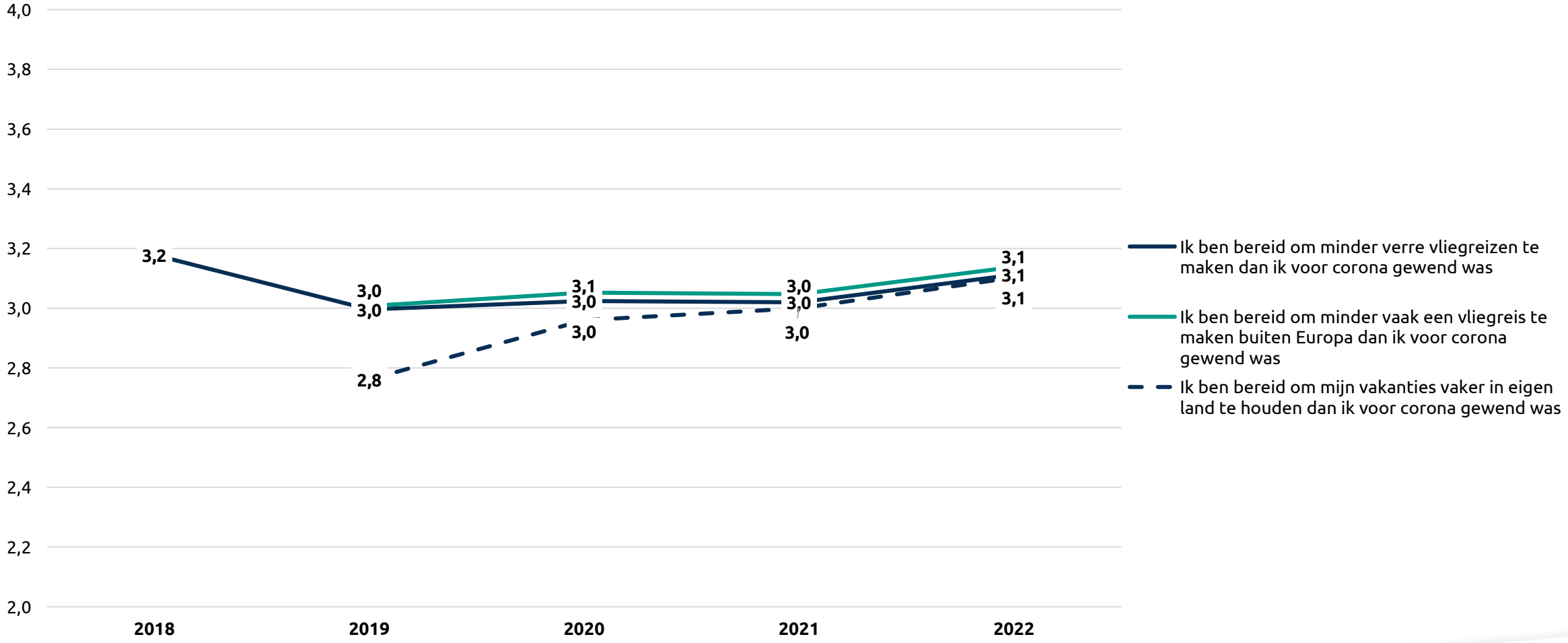
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend verre vluchten

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona weleens privé)

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm

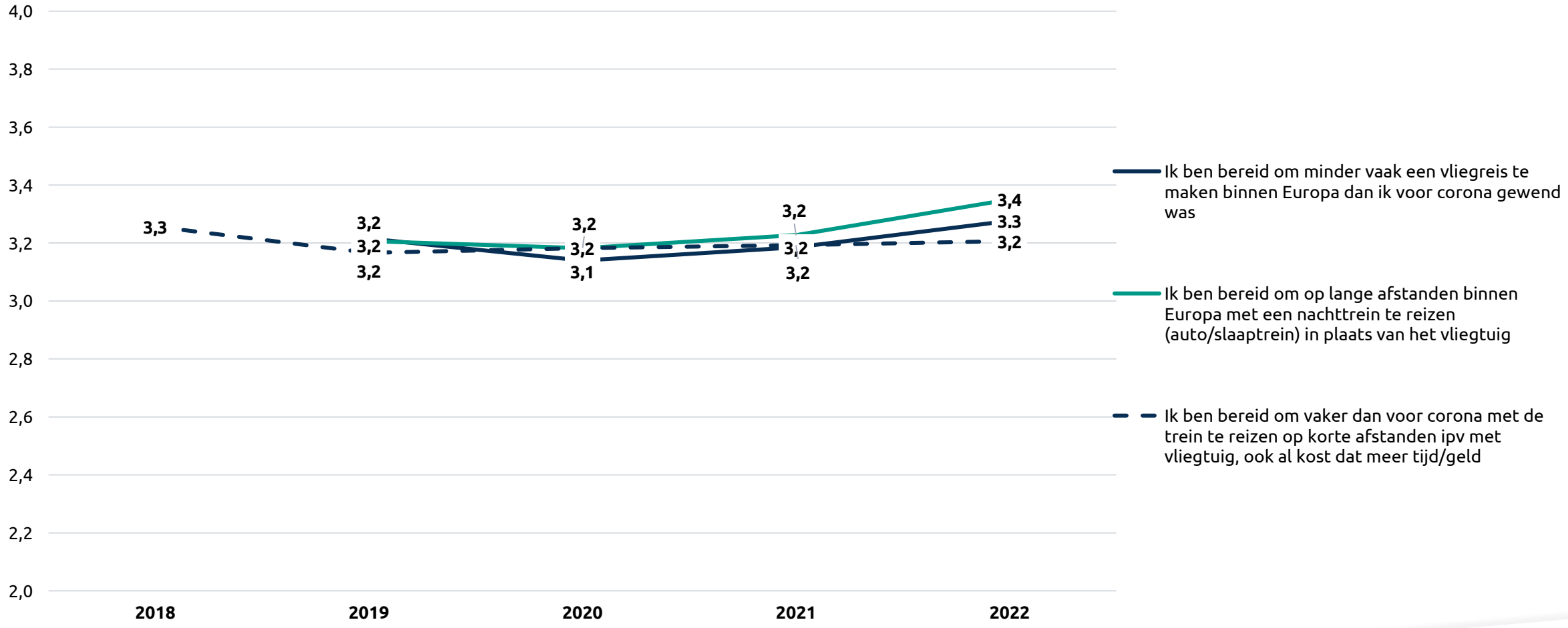


Trend korte vluchten

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

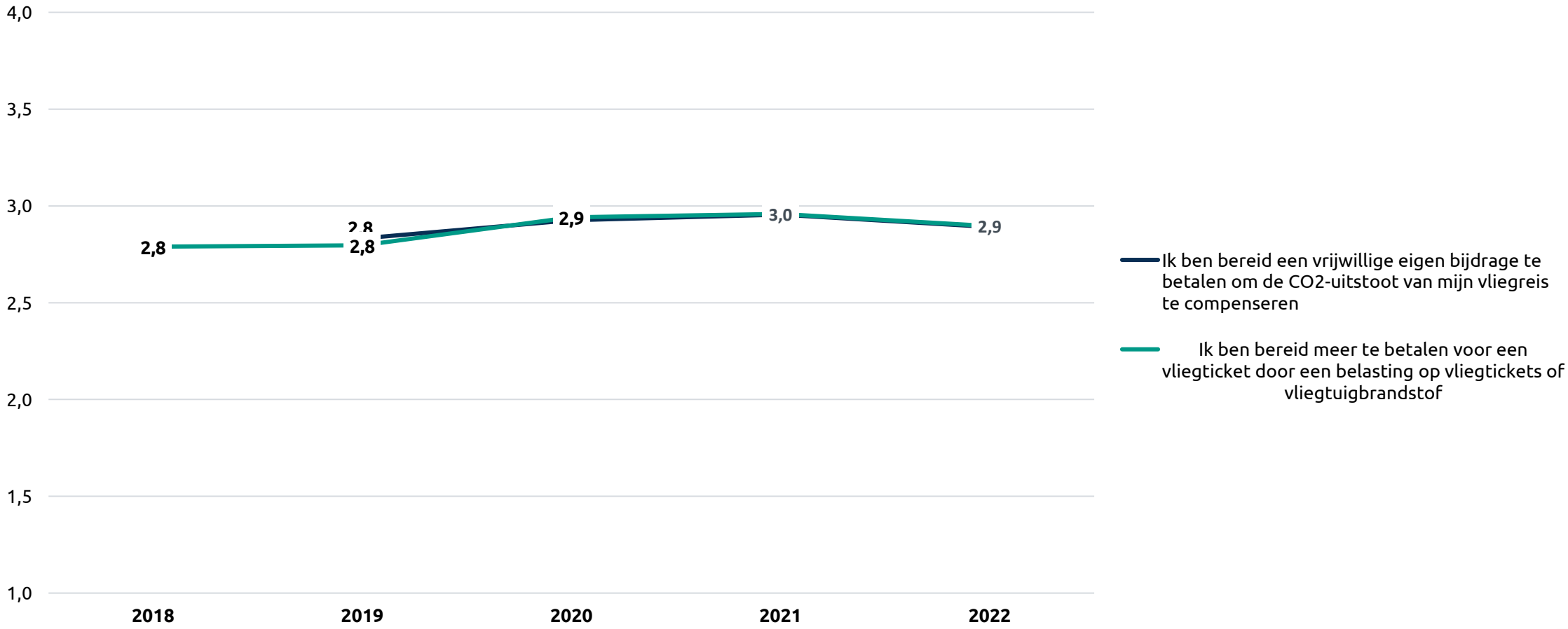
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend eigen financiële bijdrage

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

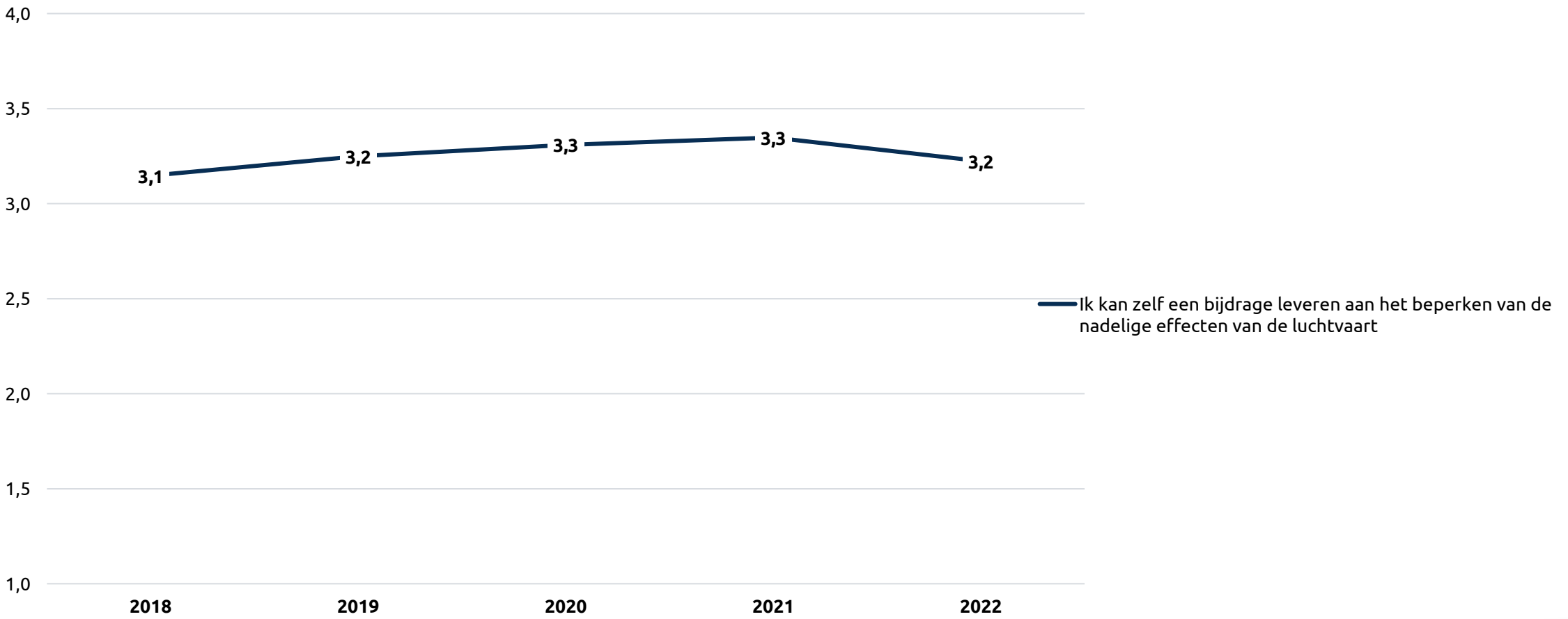
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend eigen effectiviteit

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – vloog voor corona of in het afgelopen jaar weleens privé)

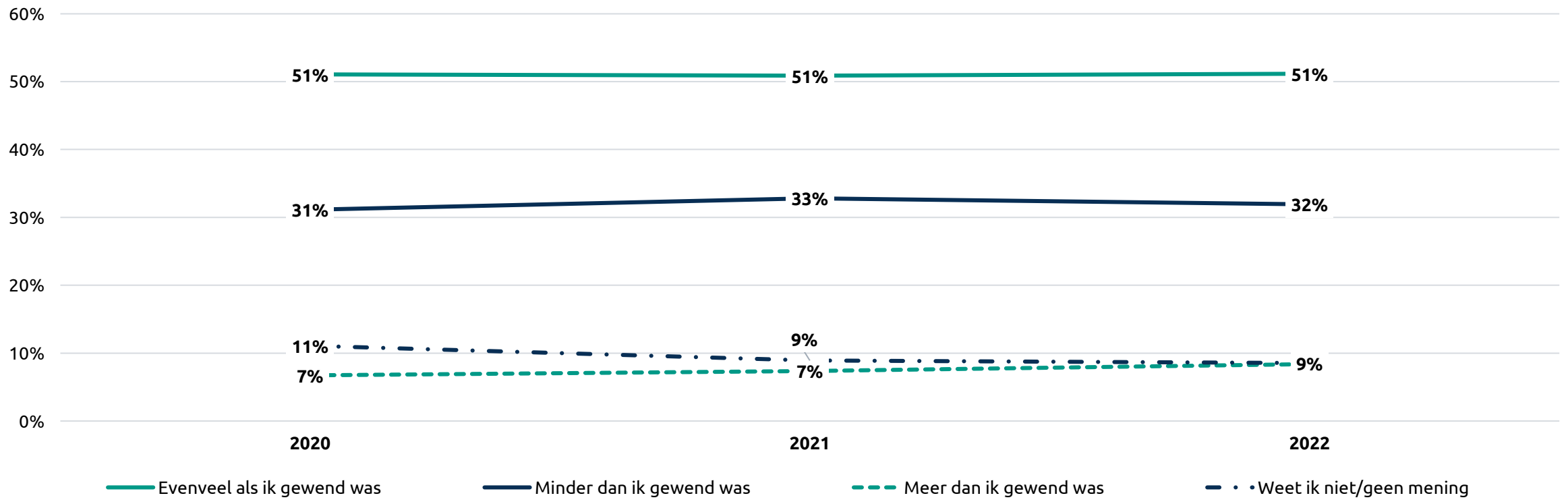
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm



Trend privé vliegintentie na pandemie

Stel dat de coronapandemie helemaal voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend was voor de coronacrisis (voor maart 2020)?
(Basis – vloog voor corona weleens privé)

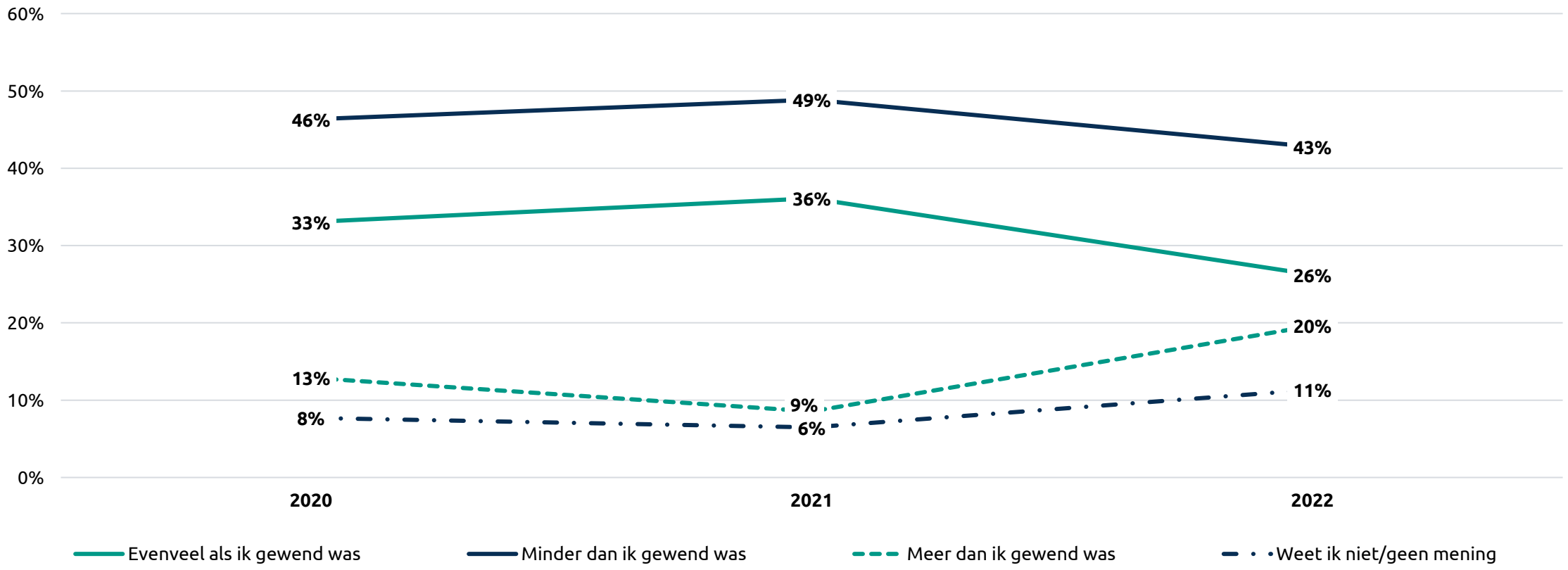
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend zakelijke vliegintentie na pandemie

Stel dat de coronapandemie helemaal voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend was voor de coronacrisis (voor maart 2020)?
(Basis – vloog voor corona weleens privé)

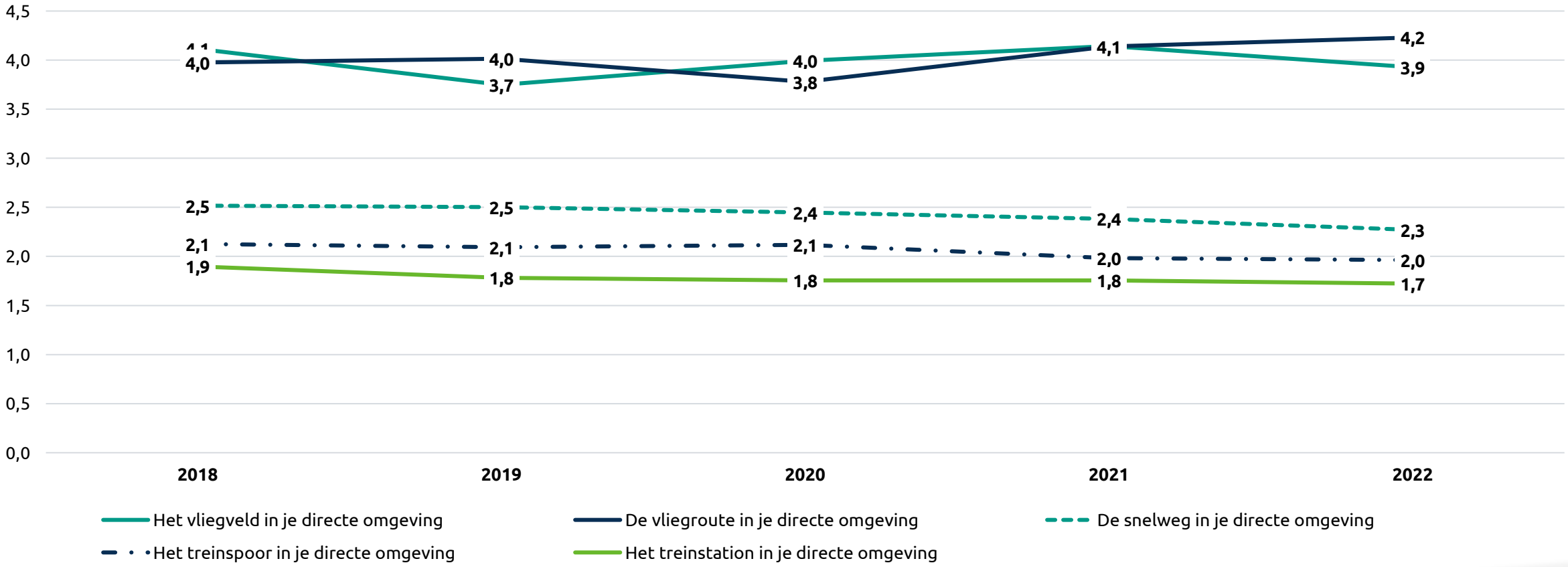
Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend hinderbeleving

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder, 10 voor 'extreem veel hinder'
(Basis – woont binnen 10 km van mobiliteitsvoorziening)

Klik hier voor de resultaten in tabelvorm
Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst





Bijlagen

Digitaal toegankelijke tabellen

Bijlage | Tabellen

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)
KLM	64%	58%
Schiphol	46%	48%
Milieuvervuiling	10%	13%
Drukte/Wachttijden	2%	13%
Transavia	14%	11%
Vliegtuig	16%	10%
Reizen/Vakantie	12%	10%
(Geluids-) overlast	9%	8%
Eindhoven Airport	7%	8%
Vliegen	5%	5%
Luchtvaartmaatschappij/Reisorganisatie	5%	5%
Rotterdam The Hague Airport	6%	5%
Overige antwoorden	20%	10%
Weet niet/geen antwoord	12%	14%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? [Top 5, trend] (Basis - allen)	2019	2020	2021	2022
KLM	62%	63%	69%	64%
Schiphol	53%	52%	47%	46%
Milieuvervuiling	6%	11%	10%	10%
Drukte/Wachttijden	8%	4%	2%	2%
Transavia	13%	11%	17%	14%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)
1	2%	2%
2	1%	2%
3	3%	4%
4	3%	5%
5	8%	11%
6	14%	16%
7	27%	27%
8	24%	18%
9	8%	6%
10	5%	4%
Weet niet/geen mening	6%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen ten opzichte van het oude niveau voor de coronacrisis? (Basis - allen)	2022 (n=1.750)	2021 (n=1.748)
Zeer sterk afnemen	11%	8%
Sterk afnemen	17%	15%
Een beetje afnemen	22%	20%
Hetzelfde blijven	26%	29%
Een beetje kunnen toenemen	9%	12%
Sterk kunnen toenemen	4%	5%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	9%	9%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? (Basis - Vindt dat aantal moet afnemen)	2021 (n=814)	2022 (n=946)
Milieuvervuiling	59%	50%
(Geluids-) overlast omwonenden	9%	10%
Stikstof	0%	8%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	9%	7%
Er moet minder gevlogen worden (algemeen)	4%	6%
Luchtvervuiling	7%	6%
Coronacrisis toont dat minder vliegen mogelijk is/Veel vluchten onnodig	12%	5%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	0%	3%
Te goedkoop	4%	3%
Te veel vliegverkeer/Te druk in luchtruim	2%	3%
Overstaplocatie	0%	2%
Risico op (globale) verspreiding van ziektes	5%	2%
Korte vluchten afschaffen/verminderen	4%	2%
Boeren moeten ook minderen	0%	2%
Belastingvoordeel/Subsidie(trekker)	0%	1%

Bijlage | Tabellen

(vervolg) Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? (Basis - Vindt dat aantal moet afnemen)	2021 (n=814)	2022 (n=946)
Personeelstekort	0%	1%
Nederland is (te) klein	1%	0%
Beperkt economisch belang	1%	0%
Overige antwoorden	6%	4%
Weet niet/geen antwoord	12%	17%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [Top 5, trend] (Basis - Vindt dat aantal moet afnemen)	2018	2019	2020	2021	2022
Milieuvervuiling	59%	69%	46%	59%	50%
(Geluids-) overlast omwonenden	30%	18%	10%	9%	10%
Stikstof	-	-	-	-	8%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	9%	8%	8%	9%	7%
Er moet minder gevlogen worden (algemeen)	-	-	-	4%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? (Basis - Vindt dat aantal gelijk moet blijven)	2021 (n=494)	2022 (n=435)
Economisch belang/Goed voor de economie	12%	13%
De situatie van voor de coronacrisis was prima	14%	9%
Er is vraag naar	6%	8%
Milieuvervuiling	8%	7%
Er zijn genoeg vluchten/Drukte luchtruim	4%	6%
Geen reden om niet gelijk te blijven	0%	6%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	0%	4%
Er zou geen effect van de coronacrisis (moeten) zijn	2%	3%
Werkgelegenheid	4%	2%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	2%	1%
(Geluids-) overlast omwonenden	3%	1%
Personeelstekort	0%	1%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	0%	1%
Alternatieven beter benutten/promoten	1%	1%
Luchtvervuiling	2%	1%

Bijlage | Tabellen

(vervolg) Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? (Basis - Vindt dat aantal gelijk moet blijven)	2021 (n=494)	2022 (n=435)
Afname is niet reëel	3%	0%
Vliegen niet duurder worden/Voor iedereen toegankelijk	2%	0%
Uitbreiding luchthavens tegengaan	4%	0%
Nederland is (te) klein	0%	0%
Overige antwoorden	11%	2%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [Top 5, trend] (Basis - Vindt dat aantal gelijk moet blijven)	2018	2019	2020	2021	2022
Economisch belang/Goed voor de economie	7%	8%	20%	12%	13%
De situatie van voor de coronacrisis was prima	-	-	23%	14%	9%
Er is vraag naar	-	-	13%	6%	8%
Milieuvervuiling	20%	25%	10%	8%	7%
Er zijn genoeg vluchten/Drukte luchtruim	32%	22%	9%	4%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en Naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? (Basis - Vindt dat aantal moet toenemen)	2021 (n=309)	2022 (n=232)
Economisch belang/Goed voor de economie	35%	33%
Er is (meer) vraag naar	14%	13%
Terug naar de situatie van voor de coronacrisis	3%	9%
Werkgelegenheid	3%	7%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	1%	5%
Verduurzamen sector/Overlast inperken	7%	4%
Concurrentiepositie Nederland	4%	4%
Uitbreiding luchtvaart maakt dit mogelijk	2%	4%
Toekomstgericht/Vooruitgang	2%	1%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	0%	1%
Bevolkingsgroei	1%	1%
Toename welvaart in Nederland	1%	1%
Toename toerisme	4%	1%
Meer vluchttijden/bestemmingen aanbieden	1%	0%
Wanneer het weer veilig is om te vliegen	1%	0%

Bijlage | Tabellen

(vervolg) Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en Naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? (Basis - Vindt dat aantal moet toenemen)	2021 (n=309)	2022 (n=232)
Geleden schade inhalen	6%	0%
Voortbestaan luchtvaartmaatschappijen	1%	0%
Overige antwoorden	7%	5%
Weet niet/geen antwoord	26%	30%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en Naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [Top 5, trend] (Basis - Vindt dat aantal moet toenemen)	2018	2019	2020	2021	2022
Economisch belang/Goed voor de economie	47%	43%	45%	35%	33%
Er is (meer) vraag naar	19%	14%	11%	14%	13%
Terug naar de situatie van voor de coronacrisis	-	-	3%	3%	9%
Werkgelegenheid	5%	9%	17%	3%	7%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	5%	4%	0%	1%	5%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens moet afnemen of kunnen toenemen ten opzichte van het oude niveau van voor de coronacrisis?	Zeer sterk afnemen	Sterk afnemen	Een beetje afnemen	Hetzelfde blijven	Een beetje kunnen toenemen	Sterk kunnen toenemen	Zeer sterk kunnen toenemen	Weet niet/geen mening
Op de kleinere, regionale luchthavens in Nederland	6%	9%	18%	30%	19%	5%	2%	10%
Op luchthavens in omringende landen - Duitsland en België	8%	15%	18%	28%	11%	3%	2%	17%
Op Schiphol	12%	19%	21%	25%	10%	4%	1%	9%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben als we het hebben over de luchtvaart?	2018	2019	2020	2021	2022
De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,6	5,7	5,5	5,5	5,4
Bescherming van het klimaat en milieu	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2
Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2
Het beperken van geluidshinder in Nederland	5,0	4,9	4,9	4,9	4,9
Een sterke Nederlandse economie	5,0	5,0	5,1	5,0	4,8
Veel werkgelegenheid in Nederland	4,9	4,9	5,0	4,8	4,7
Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4,7	4,7	4,6	4,6	4,5
Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5
Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland (we doelen hierbij op de reis zelf)	4,6	4,5	4,4	4,4	4,4
Bescherming van de gezondheid van reizigers	-	-	5,4	5,2	4,9

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	4%	7%	26%	39%	14%	10%	3,6
Vliegen duurder maken door de vliegtaks te verhogen	10%	16%	20%	24%	19%	10%	3,3

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	-	3,6	3,5	3,4	3,6

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen	1%	3%	17%	40%	31%	9%	4,1
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	3%	7%	21%	34%	25%	10%	3,8
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	2%	5%	24%	42%	15%	11%	3,7

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	3,5	3,8	3,8	3,8	3,8
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	-	3,8	3,7	3,7	3,7
Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren	1%	1%	12%	43%	35%	8%	4,2
Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond	1%	2%	17%	47%	24%	9%	4,0
Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen	2%	4%	19%	37%	28%	11%	4,0
Beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld waardoor er minder gevlogen kan worden	4%	10%	26%	29%	21%	11%	3,6

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren	4,3	4,3	4,2	4,2	4,2
Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond	-	4,1	4,0	4,0	4,0
Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken	5%	13%	38%	25%	8%	12%	3,2
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken	14%	24%	35%	14%	5%	9%	2,7

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken	3,1	3,2	3,2	3,2	3,2
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken	3,4	2,9	2,7	2,7	2,8

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken	5%	13%	38%	25%	8%	12%	3,2
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken	14%	24%	35%	14%	5%	9%	2,7

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder	3,2	3,3	3,2	3,3	3,3
Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot	-	2,8	2,9	2,8	2,8

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland	5%	12%	31%	31%	9%	12%	3,3

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland	3,2	3,2	3,2	3,1	3,3

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject	0%	2%	23%	48%	12%	14%	3,8

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject	-	-	3,8	3,8	3,8

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Ben jij anders gaan denken over het belang van de volgende type vluchten sinds de corona-uitbraak (maart 2020)?	Ja, ik vind dit type vluchten nu belangrijker	Ja, ik vind dit type vluchten nu minder belangrijk	Nee, ik vind dit type vluchten nog even belangrijk als voor de corona-uitbraak	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Vluchten voor goederenvervoer 2022	10%	18%	53%	18%	2,5
Vluchten voor goederenvervoer 2021	12%	19%	54%	16%	2,5
Vluchten voor bezoek van familie of vrienden 2022	13%	20%	48%	19%	2,4
Vluchten voor bezoek van familie of vrienden 2021	12%	23%	50%	15%	2,4
Vluchten voor vakantie 2022	8%	37%	40%	14%	2,4
Vluchten voor vakantie 2021	7%	41%	40%	12%	2,4
Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen 2022	4%	44%	32%	19%	2,4
Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen 2021	3%	47%	34%	16%	2,4
Zakelijke vluchten 2022	4%	46%	31%	18%	2,3
Zakelijke vluchten 2021	4%	47%	33%	16%	2,3

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes	2%	9%	32%	27%	10%	21%	3,4

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes	-	-	3,4	3,3	3,4

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	1%	2%	13%	29%	47%	7%	4,3
Korte vluchten minder aantrekkelijk maken, bijv. door ze duurder te maken	5%	9%	18%	30%	30%	9%	3,8

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	2018	2019	2020	2021	2022
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	4,1	4,2	4,2	4,2	4,3

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening	Gemiddelde
Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden 's nachts minder geluidsoverlast hebben	2%	7%	28%	35%	20%	9%	3,7

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? (Basis - allen)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)
Kabinet/regering	39%	39%
Luchtvaartmaatschappijen	38%	39%
Luchtvaartindustrie (o.a. bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	32%	34%
Luchthavens	21%	29%
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	19%	18%
Europese Unie	18%	17%
Weet niet/geen mening	12%	13%
Het bedrijfsleven in het algemeen (o.a. import-export bedrijven)	12%	9%
Consumenten die vliegreizen maken	7%	8%
Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)	7%	7%
Brandstofleveranciers	8%	6%
Inwoners van Nederland	8%	6%
Universiteiten en onderzoeksinstituten	8%	6%
Provincies	3%	3%
Gezondheidsinstanties zoals RIVM en Outbreak Management Team	3%	3%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)? Privé. Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting. (Basis - allen)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)
0 keer per jaar privé	85%	67%
>1 tot 2 keer privé	11%	22%
> 2 tot 3 keer privé	2%	7%
>3 tot 5 keer privé	1%	3%
>5 keer privé	0%	2%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)? Privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)	2018	2019	2020	2021	2022
Heeft minstens 1 keer gevlogen	-	57%	31%	15%	33%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2022 en/of 2023 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?	2018	2019	2020	2021	2022
Gemiddelde	-	2,7	2,2	2,4	2,5

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)? Zakelijk. *Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.* (Basis - allen)	2021	2022
0 keer per jaar zakelijk	96%	93%
>1 tot 2 keer zakelijk	3%	3%
> 2 tot 3 keer zakelijk	1%	1%
>3 tot 5 keer zakelijk	0%	1%
>5 keer zakelijk	0%	2%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top 5]	2020	2021	2022
Luchtvaartmaatschappijen	33%	38%	39%
Luchtvaartindustrie (o.a. bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	20%	32%	34%
Luchthavens	23%	21%	29%
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	23%	19%	18%
Kabinet/regering	45%	39%	39%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2022 en/of 2023 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen? (Basis - allen)	2022	2021
Zeker niet	35%	38%
Waarschijnlijk niet	15%	16%
Misschien wel, misschien niet	16%	17%
Waarschijnlijk wel	16%	15%
Zeker wel	12%	9%
Weet ik niet/geen mening	6%	5%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2021 tot en met augustus 2022)? Zakelijk	2018	2019	2020	2021	2022
Heeft minstens 1x gevlogen	-	8%	9%	4%	7%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste doelen voor deze vliegreis/vliegreizen? (Basis - Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)	2021	2022
Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik gemakkelijker/alleen met het vliegtuig heen kon	60%	73%
Ik wilde familie/vrienden in het buitenland bezoeken	24%	24%
Ik moest voor mijn werk vliegen	10%	10%
Ik had het vliegen zo gemist dat ik wilde gaan nu het weer kon	13%	8%
Ik wilde een evenement of culturele instelling bezoeken	7%	7%
Anders, namelijk:	4%	3%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afg 12 mnd geen vliegreis hebt gemaakt? (Basis - Heeft afg 12 mnd niet gevlogen maar wel precorona)	2021 (n=738)	2022 (n=463)
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	32%	36%
Ik zag op tegen het gedoe bij vliegen in coronatijden	44%	32%
Ik vreesde drukte/chaos/personeelstekort en het risico mijn vlucht te missen	0%	27%
Ik vond het risico dat de reis geannuleerd moest/kon worden te groot	37%	24%
Ik durfde het niet aan, omdat de besmettingscijfers hoog waren	38%	24%
Ik wilde naar vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	11%	21%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	10%	18%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	8%	14%
Het is er gewoon niet van gekomen	8%	13%
Ik hoefde voor mijn werk niet meer te vliegen	9%	9%
Anders, namelijk:	9%	9%
Ik durfde het niet aan, omdat ik (nog) niet (volledig) gevaccineerd was tegen corona	26%	6%
Videobellen was een goed alternatief om iemand in het buitenland te spreken	5%	5%
Weet niet/geen mening	1%	3%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

	In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
2021	Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen	7%	14%	15%	45%	14%	3%
2022	Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen	8%	12%	17%	44%	14%	5%
2021	Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis	26%	33%	18%	13%	5%	6%
2022	Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis	27%	32%	19%	13%	4%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	2018	2019	2020	2021	2022
Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen st vliegen	-	**3,3**	3,4	3,5	3,5
Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis	-	**2,2**	2,3	2,3	2,3

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

	In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
2021	Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor corona gewend was	9%	21%	25%	28%	10%	7%
2022	Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor corona gewend was	12%	17%	20%	29%	14%	8%
2021	Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	10%	16%	21%	29%	17%	7%
2022	Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	12%	14%	19%	29%	20%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	2018	2019	2020	2021	2022
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor corona gewend was	3,2	3,1	3,1	3,1	3,2
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	-	3,2	3,3	3,3	3,3

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

	In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
2021	Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik voor corona gewend was	10%	22%	25%	22%	12%	10%
2022	Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik voor corona gewend was	12%	15%	23%	24%	14%	12%
2021	Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik voor corona gewend was	9%	23%	26%	21%	11%	9%
2022	Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik voor corona gewend was	12%	18%	21%	25%	14%	10%
2021	Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik voor corona gewend was	11%	23%	25%	25%	10%	6%
2022	Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik voor corona gewend was	13%	18%	21%	30%	12%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	2018	2019	2020	2021	2022
Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik voor corona gewend was	3,2	3,0	3,0	3,0	3,1
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik voor corona gewend was		3,0	3,1	3,0	3,1
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik voor corona gewend was		2,8	3,0	3,0	3,1

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

	In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
2021	Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor corona gewend was	8%	18%	27%	27%	12%	9%
2022	Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor corona gewend was	11%	14%	22%	29%	16%	8%
2021	Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig	11%	14%	22%	29%	14%	9%
2022	Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig	10%	12%	21%	32%	16%	8%
2021	Ik ben bereid om vaker dan voor corona met de trein te reizen op korte afstanden ipv met vliegtuig, ook al kost dat meer tijd/geld	9%	17%	24%	29%	12%	9%
2022	Ik ben bereid om vaker dan voor corona met de trein te reizen op korte afstanden ipv met vliegtuig, ook al kost dat meer tijd/geld	11%	14%	26%	27%	14%	9%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	2018	2019	2020	2021	2022
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor corona gewend was	-	3,2	3,1	3,2	3,3
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig	-	3,2	3,2	3,2	3,4
Ik ben bereid om vaker dan voor corona met de trein te reizen op korte afstanden ipv met vliegtuig, ook al kost dat meer tijd/geld	3,3	3,2	3,2	3,2	3,2

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

	In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
2021	Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	16%	19%	23%	28%	9%	5%
2022	Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	16%	19%	24%	26%	8%	8%
2021	Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof	15%	21%	23%	27%	10%	4%
2022	Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof	17%	20%	23%	27%	8%	6%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	2018	2019	2020	2021	2022
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	-	2,8	2,9	3,0	2,9
Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof	2,8	2,8	2,9	3,0	2,9

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

	In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
2021	Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart	7%	12%	26%	34%	13%	7%
2022	Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart	9%	14%	23%	34%	9%	12%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?	2018	2019	2020	2021	2022
Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart	3,1	3,2	3,3	3,3	3,2

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Stel dat de coronapandemie voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan voor corona?	2021 (n=955)	2022 (n=961)
Evenveel als ik gewend was	51%	51%
Minder dan ik gewend was	33%	32%
Meer dan ik gewend was	7%	8%
Weet ik niet/geen mening	9%	9%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Stel dat de coronapandemie voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan voor corona?	2018	2019	2020	2021	2022
Evenveel als ik gewend was	-	-	51%	51%	51%
Minder dan ik gewend was	-	-	31%	33%	32%
Meer dan ik gewend was	-	-	7%	7%	8%
Weet ik niet/geen mening	-	-	11%	9%	9%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Stel dat de coronapandemie voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan voor corona? (Basis - Vloog voor corona weleens zakelijk)	2021 (n=167)	2022 (n=174)
Evenveel als ik gewend was	36%	26%
Minder dan ik gewend was	49%	43%
Meer dan ik gewend was	9%	20%
Weet ik niet/geen mening	6%	11%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Stel dat de coronapandemie voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen, verwacht je dan evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan voor corona? (Basis - Vloog voor corona weleens zakelijk)	2018	2019	2020	2021	2022
Evenveel als ik gewend was	-	-	33%	36%	26%
Minder dan ik gewend was	-	-	46%	49%	43%
Meer dan ik gewend was	-	-	13%	9%	20%
Weet ik niet/geen mening	-	-	8%	6%	11%

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats van vanuit Nederland? (Basis - Vliegt weleens privé)	2022 (n=1.003)
Als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland	48%
Als ik daar meer keuze heb uit vluchten dan in Nederland	21%
Als het vliegen daar duurzamer is dan in Nederland (bijv. schonere brandstof)	16%
Als het vliegveld daar comfortabeler is dan in Nederland	34%
Als het vliegveld daar beter bereikbaar is dan in Nederland (bijv. kortere reistijd)	31%
Als de totale vliegtijd naar mijn eindbestemming dan korter is (bijv. directe vlucht)	32%
Nooit, ik vlieg alleen vanuit Nederland	15%
Anders, namelijk:	2%
Weet niet/geen mening	7%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Als de luchtvaart in Nederland minder ruimte krijgt, gaan vliegreizigers mogelijk vaker uitwijken naar buurlanden. Sta je er positief of negatief tegenover als vliegreizigers dan vaker uitwijken naar buurlanden en waarom? (Basis - allen)	2022
Negatief, want...	21%
Niet positief, niet negatief, want...	14%
Positief, want...	12%
Weet niet/geen mening	53%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

Kun je voor elk van de volgende zaken aangeven, hoe ver van je huis de dichtstbijzijnde locatie zich bevindt?		Dichterbij dan 500 meter	Tussen 500 meter en 1 kilometer	Tussen 1 en 5 kilometer	Tussen 5 en 10 kilometer	Tussen 10 en 25 kilometer	Verder dan 25 kilometer	Ik kan geen schatting geven
2021	**Een vliegveld (n=1.748)**	1%	0%	5%	10%	22%	54%	8%
2022	**Een vliegveld (n=1.750)**	0%	1%	5%	12%	19%	51%	11%
2021	**Een vliegroute (n=1.748)**	9%	6%	10%	10%	10%	22%	32%
2022	**Een vliegroute (n=1.750)**	8%	7%	10%	11%	8%	22%	33%
2021	**Een snelweg (n=1.748)**	9%	21%	40%	14%	8%	3%	5%
2022	**Een snelweg (n=1.750)**	8%	18%	38%	17%	8%	3%	9%
2021	**Een treinspoor (n=1.748)**	12%	18%	34%	17%	10%	4%	6%
2022	**Een treinspoor (n=1.750)**	10%	18%	32%	16%	11%	4%	9%
2021	**Een treinstation (n=1.748)**	7%	18%	37%	18%	11%	4%	5%
2022	**Een treinstation (n=1.750)**	6%	17%	35%	17%	13%	4%	8%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig?		Zeer onveilig	Onveilig	Niet veilig, niet onveilig	Veilig	Zeer veilig	Weet niet/geen mening
2022	Het vliegveld in je directe omgeving	1%	7%	23%	44%	18%	7%
2022	De vliegroute in je directe omgeving	3%	6%	24%	37%	24%	5%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder, 10 voor 'extreem veel hinder' (Basis – woont binnen 10 km van mobiliteitsvoorziening)	2018	2019	2020	2021	2022
Het vliegveld in je directe omgeving	4,1	3,7	4,0	4,1	3,9
De vliegroute in je directe omgeving	4,0	4,0	3,8	4,1	4,2
De snelweg in je directe omgeving	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3
Het treinspoor in je directe omgeving	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0
Het treinstation in je directe omgeving	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7

Klik hier om terug te gaan naar de trendgrafiek

Bijlage | Tabellen

Waarom ervaar je het wonen in de buurt van een vliegveld als onveilig? (Basis - Heeft vliegveld binnen 10 kilometer, vindt dit onveilig)	2022
Vanwege geluidsoverlast	77%
Vanwege luchtvervuiling	61%
Vanwege risico neerstorten vliegtuig	47%
Weet niet/geen mening	0%
Anders, namelijk:	0%

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Auteursrecht

Het auteursrecht op dit rapport ligt bij de opdrachtgever. Voor het vermelden van de naam Motivaction in publicaties op basis van deze rapportage - anders dan integrale publicatie - is echter schriftelijke toestemming vereist van Motivaction International B.V.

Beeldmateriaal

Motivaction heeft datgene gedaan wat redelijkerwijs van ons verwacht kan worden om de rechthebbenden op beeldmateriaal te achterhalen. Mocht u desondanks menen recht te kunnen doen gelden op gebruikt beeldmateriaal, neem dan contact op met Motivaction.

Pers- en publicatiebeleid

Het vermelden van de naam van Motivaction in persberichten en/of andere publicaties over door Motivaction uitgevoerd onderzoek is gebonden aan een aantal voorwaarden, zoals vastgelegd in ons Pers- en publicatiebeleid.



Motivaction International B.V.

Marnixkade 109F
1015ZL Amsterdam

Postbus 15262
1001MG Amsterdam

020 589 83 83

info@motivaction.nl

www.motivaction.nl

Weet wat mensen drijft.

motivaction
insights and strategy