

Luchtvaart in Nederland

*Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek,
meting 2021 (vierde meting, deze vond plaats tijdens de COVID-19-pandemie)*



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Projectnummer
M211414

Datum
3 november 2021

Auteurs: *Lieke Bos, MSc.*
Drs. Bram van der Lelij

Postadres
Postbus 15262
1001 MG Amsterdam
E moti@motivaction.nl
T +31 (0)20 589 83 83
W www.motivaction.nl

Bezoekadres
Marnixkade 109
1015 ZL Amsterdam

Inhoudsopgave

1	Achtergrond	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doelstelling onderzoek	1
2	Samenvatting en conclusies	2
3	Methode en opzet	7
3.1	Achtergrond	7
3.2	Doelgroep en steekproef	7
3.3	Vragenlijstaanpassingen en veldwerk	7
3.4	Toelichting bij de (statistische) duiding van de resultaten	7
4	Luchtvaart in Nederland	10
4.1	Associaties met de luchtvaart	10
4.2	Draagvlak voor luchtvaart in Nederland	11
4.3	Draagvlak voor groei en krimp	12
4.4	Belang van type vluchten	17
5	Waarden en belangen	19
5.1	Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland	19
6	Maatregelen	21
6.1	Draagvlak voor verschillende maatregelen	21
6.1.1	Financiële maatregelen voor vliegreizigers	21
6.1.2	Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen	21
6.1.3	Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond	22
6.1.4	Verleggen van vliegroutes naar stedelijk- of natuurgebied	23
6.1.5	Direct of indirect vliegen	23
6.1.6	Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens	24
6.1.7	Verdeling van luchtvaartgroei	24
6.1.8	Verdeling van luchtvaartkrimp	25
6.1.9	Overige maatregelen	26
7	Vlieggedrag en handelingsperspectief	28
7.1	Verantwoordelijke actoren	28
7.2	Vlieggedrag	30
7.2.1	Privévluchten	30
7.2.2	Zakelijke vluchten	31
7.2.3	Invloed van corona op keuze wel of niet te vliegen	32
7.3	Bereidheid tot eigen bijdrage van vliegreizigers	34
7.4	Beleving van vliegen in tijden van corona	39
7.4.1	Zorgen over persoonlijke gevolgen	39
7.4.2	Bezinning op vliegen en alternatieven	40
7.4.3	Verwachte impact persoonlijke financiën op vliegen	41
7.4.4	Vliegprognose	41
8	Hinderbeleving	43
8.1	Beleving van hinder	43

8.2	Acceptatie van hinder	43
Bijlage 1: Subgroepen		47
	Voorstanders van groei luchtvaart	47
	Voorstanders van krimp luchtvaart	50
	Omwonenden van de vier luchthavens	54
	Niet-vliegers	56
	Incidentele privévliegers	57
	Frequente privévliegers	58
	Hoogfrequente privévliegers	61
	Zakelijke vliegers	64
Bijlage 2: Vragenlijst		67
Bijlage 3: Auteursrecht		77

1 Achtergrond

1.1 Aanleiding

In 2018 heeft Motivaction in opdracht van het ministerie van IenW een eerste onderzoek gedaan (0-meting) naar de opvattingen van het algemeen Nederlands publiek en van omwonenden van luchthavens over het thema luchtvaart. IenW wil bezien of er eventueel veranderingen zijn opgetreden in publieksopvattingen en vlieggedrag tot en met 2021. In 2019 is een eerste herhalingsmeting uitgevoerd van het kwantitatieve deel van het onderzoek uit 2018. In 2020 is een tweede herhalingsmeting uitgevoerd, waarbij voor het eerst aandacht is besteed aan de impact van de coronapandemie. Dit jaar - 2021 - vindt een derde herhalingsmeting (3-meting) plaats, waarin we opnieuw kijken naar de invloed van de pandemie.

De resultaten van dit draagvlakonderzoek worden gebruikt bij beleidsontwikkeling.

1.2 Doelstelling onderzoek

De doelstelling van de 3-meting is vierledig. Inzicht geven in:

- De opinie over en het draagvlak voor (de ontwikkeling van) de luchtvaart in Nederland;
- Het vlieggedrag en de houding ten aanzien van maatregelen met betrekking tot de luchtvaart;
- Mogelijke verschillen in opinies, houding en gedrag tussen omwonenden van luchthavens (Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad) en niet-omwonenden;
- Ontwikkelingen (trends) in opinies, houding en gedrag in de periode 2018-2021.

2 Samenvatting en conclusies

Sinds 2018 onderzoeken we jaarlijks in augustus het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. De derde en vierde meting vonden plaats tijdens de coronapandemie, een periode waarin veel minder gevlogen werd dan de voorgaande jaren.

Uit deze meting - onder een representatieve steekproef van 1.748 Nederlanders (18-75 jaar) - komt naar voren dat de bevolking in 2021 nog even positief is als in 2020 over de luchtvaart in Nederland in het algemeen. Wel zijn Nederlanders iets minder positief dan in de jaren vóór corona (2018 en 2019). Verder is het draagvlak voor krimp van de luchtvaart in 2021 iets afgenomen, na een sterke eerdere toename in 2020. Wel is de groep die vindt dat het aantal vluchten na de coronacrisis moet afnemen ten opzichte van het niveau van voor de coronacrisis, nog steeds veel groter dan de groep die vindt dat het aantal vluchten juist moet kunnen toenemen. Toekomstige metingen zullen moeten uitwijzen of het draagvlak voor krimp dominant blijft als de onzekerheden bij vliegen in coronatijd afnemen.

Veiligheid en ecologie (natuur, milieu en landschap) zien Nederlanders nog steeds als topprioriteiten voor de luchtvaart. Gezondheid van reizigers, economie en werkgelegenheid worden dit jaar minder urgent gevonden dan in 2020. Het draagvlak voor maatregelen om de luchtvaart duurzamer te maken, blijft onverminderd groot, vooral als het technologische innovaties in de luchtvaart betreft, zoals stillere en zuinigere vliegtuigen en duurzamere brandstoffen (71%).

Net als vorig jaar verwacht nog steeds een derde van de vliegreizigers na de coronacrisis minder te gaan vliegen dan ze daarvoor gewend waren. Een iets grotere groep, ongeveer vier op de tien, geeft aan bereid te zijn om minder te gaan vliegen dan zij voor corona gewend waren. De groep die bereid is tot minderen, is sinds de eerste meting in 2018 even groot gebleven, dus de coronapandemie lijkt hier geen invloed op te hebben gehad. Het is daarom moeilijk te voorspellen of Nederlanders ook echt hun vliegfrequentie in de toekomst zullen terugschroeven.

Een derde van alle Nederlanders die voor corona weleens vlogen, is bezorgd ook bij volledige vaccinatie besmet te raken. Een grote groep vloog ook niet meer in de afgelopen 12 maanden: zij gaven als reden dat ze geen zin hadden in 'gedoe' dat vliegen tijdens de coronapandemie met zich meebrengt of dat ze de (gezondheids)risico's te hoog vonden. De mogelijke nadelen die vliegen in coronatijd met zich meebrengt, worden dit jaar wel een stuk minder gevoeld dan in 2020. Zo zijn Nederlanders die voor corona weleens vlogen nu minder bang om besmet te raken of om vast komen te zitten in het buitenland.

Nederlanders geven aan sinds het begin van de coronapandemie anders naar de noodzakelijkheid van bepaalde typen vluchten te zijn gaan kijken. Zo stelt bijna de helft vluchten voor zakelijke doeleinden en vluchten voor het bezoek aan culturele instellingen en evenementen nu minder belangrijk te vinden dan voorheen.

Hieronder gaan we nader in op de belangrijkste resultaten en conclusies. We spreken hierbij (en in de rest van het rapport) alleen van verschillen tussen metingen als die statistisch significant zijn.

Draagvlak voor de luchtvaart in Nederland

Nederlanders zijn in 2021 nog even positief over de luchtvaart als in 2020

- De (kleine) daling in de waardering van de luchtvaart in 2020, heeft zich dit jaar niet doorgezet. Nog steeds zijn ongeveer acht op de tien Nederlanders (79%) in het algemeen positief over de luchtvaart in Nederland.

Draagvlak voor (blijvende) krimp luchtvaart in 2021 iets gedaald, maar nog wel dominant

- Tijdens de coronacrisis is het aantal vluchten in Nederland zeer sterk gedaald. Hoewel er nu weer meer gevlogen wordt dan aan het begin van de coronacrisis in 2020, is het aantal vluchten nog niet op het niveau van voor de coronacrisis. Ongeveer vier op de tien Nederlanders (43%) vinden dat na de coronacrisis het aantal vluchten vanuit en naar Nederland moet afnemen ten opzichte

van het niveau voor de coronacrisis. Een vijfde (19%) vindt daarentegen dat het aantal vluchten moet kunnen toenemen en 29% is voor stabiliteit. Verder heeft 9% hier geen mening over¹.

- Het draagvlak voor groei heeft na een scherpe daling in 2020 weer iets aan terrein gewonnen: in 2020 vond 14% dat het aantal vluchten moest kunnen stijgen, nu is dat 19%. Het draagvlak voor groei ligt echter nog steeds aanzienlijk lager dan in 2018 en 2019. Toen vond 35% nog dat het aantal vluchten moest kunnen stijgen. In lijn hiermee is ook het draagvlak voor krimp na een sterke toename in 2020 nu weer wat afgenomen. In 2020 was nog bijna de helft voor krimp (49%), nu is dat gedaald naar 43%. Wel blijft het draagvlak voor krimp dus veel groter dan het draagvlak voor groei.
- Voorstanders van groei noemen uit zichzelf als reden hiervoor het vaakst economische belangen. Milieubelangen zijn de meest genoemde reden door voorstanders van krimp.
- Naast een *voorkeur* voor groei of krimp is gevraagd hoe *acceptabel* men groei van het aantal vluchten (post-corona versus pre-corona) zou vinden. Deze acceptatie van groei is gelijk aan 2020: 28% zou groei van de luchtvaart acceptabel vinden, 40% niet, een kwart (24%) is neutraal en 8% weet dit niet. Ten opzichte van de jaren *voor* corona (2018 en 2019) is de acceptatie voor groei nog wel lager. In 2018 en 2019 gaf nog 38% aan groei *acceptabel* te vinden.

Vluchten voor zaken en evenementen als minder belangrijk geschat sinds de corona-uitbraak

- Nederlanders geven zelf aan dat zij het belang van verschillende type vluchten anders zijn gaan wegen sinds de corona-uitbraak. Zo geeft bijna de helft (47%) aan zakelijke vluchten en vluchten voor het bezoeken van culturele instellingen of evenementen minder belangrijk te zijn gaan vinden. Voor vakantievluchten is dat vier op de tien (41%), eveneens vier op de tien vinden die nog even belangrijk.
- Vluchten voor het bezoeken van familie/vrienden en voor goederenvervoer zijn volgens de helft even belangrijk gebleven sinds de corona-uitbraak (respectievelijk 50% en 54%) en ongeveer een tiende (12%) zegt deze vluchten zelfs belangrijker te zijn gaan vinden.

Waarden en belangen

Veiligheid en ecologie blijven topprioriteit; gezondheid van reizigers, economie en werkgelegenheid iets minder belangrijk dan in 2020

- Evenals bij de voorgaande metingen zien we dat Nederlanders veel verschillende waarden belangrijk vinden als het gaat om de luchtvaart. Net als in eerdere jaren wordt veiligheid gemiddeld genomen nog altijd als belangrijkste waarde erkend, gevolgd door milieu en natuur en landschap.
- De bescherming van de gezondheid van reizigers, de economie en de werkgelegenheid worden iets minder belangrijk gevonden en ook iets minder dan in 2020.
- De minste prioriteit ligt nog steeds bij reisgemak en bereikbaarheid.

Mogelijke maatregelen voor de toekomst

Draagvlak voor financiële maatregelen voor vliegreizigers gelijk aan 2020

- Ongeveer de helft (51%) van de Nederlanders is voor het goedkoper maken van vliegen met zuinigere en stille vliegtuigen, 17% is hiertegen. Dit is onveranderd ten opzichte van 2020.
- De afgelopen jaren was er een stijgende trend in het draagvlak voor de invoering van de vliegtaks, maar deze trend is nu gestabiliseerd. Net als in 2020 zijn circa vier op de tien Nederlanders (43%) positief over het invoeren van een vliegtaks en is een kwart (25%) hier tegen.

¹ Hierbij moet wel de kanttekening worden geplaatst dat het voor respondenten moeilijk kan zijn om onderscheid te maken tussen groei ten opzichte van de situatie voor corona (waar de vraag eigenlijk over gaat) en ten opzichte van de huidige situatie (waarin de luchtvaart nog ver onder het niveau van voor corona ligt).

Draagvlak voor verduurzaming luchtvaart blijft onverminderd groot

- Maatregelen die de luchtvaart verduurzamen, maar waarbij niet expliciet genoemd wordt dat vliegen hierdoor duurder wordt voor consumenten, krijgen net als in eerdere jaren vaak brede steun van de Nederlandse bevolking.
- Zo is er veel draagvlak voor de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere vliegtuigmotoren (80%), het verduurzamen op vliegvelden van de afhandeling op de grond (72%), luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (71%) en het ontwikkelen van elektrische en hybride vliegtuigen (67%).
- Verder zijn zes op de tien (61%) er voorstander van om de aankomst of het vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken, duurder te maken. Een even grote groep (58%) is ook voor het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen.
- Het beperken van geluidshinder boven natuurgebieden heeft nog steeds een groter draagvlak dan boven stedelijke gebieden. Een derde (33%) is positief over het zoveel mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidshinder in natuurgebieden te beperken (19% is negatief). Een vijfde (19%) is positief over het vliegen boven natuurgebieden om geluidshinder in stedelijke gebieden te beperken (37% is negatief).
- Het beperken van CO₂-uitstoot heeft meer draagvlak dan het beperken van geluidshinder. Ruim een derde (36%) is voor het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad of natuur (18% is tegen). Circa een vijfde (21%) vliegt liever om stad en natuur heen om geluidshinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (34% is hier negatief over).

Draagvlak voor verplaatsen van vluchten naar kleinere luchthavens daalt, maar blijft nog altijd hoger dan voor verplaatsing naar Schiphol

- Voor het eerst sinds de 0-meting in 2018 is het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland licht gedaald: 37% was in 2020 voorstander, 34% in 2021 en 20% was in 2020 tegenstander, 24% in 2021. Wel is het draagvlak hiervoor nog altijd groter dan het verplaatsen van vluchten van de kleinere luchthavens naar Schiphol: 23% is voor, 29% is tegen.
- Het verplaatsen of uitbreiden van Schiphol naar een vliegveld op een eiland in de Noordzee, vindt een derde (34%) een goed idee, een kwart (28%) juist niet. Het draagvlak hiervoor is lager dan in 2020 (38% voor, 25% tegen).

Nog steeds veel draagvlak voor stimuleren van de trein als alternatief vervoersmiddel voor korte afstanden

- Nog steeds is ongeveer driekwart (74%) van de Nederlanders positief over het stimuleren van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden.
- Hiernaast zijn zes op de tien (58%) positief over het voorspelbaarder maken van vliegverkeer, zodat er minder afgeweken hoeft te worden van geplande trajecten (2% is tegen). Vliegverkeer beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes vinden minder mensen een goed idee (34% is positief, 12% negatief).

Vlieggedrag en handelingsperspectief

Luchtvaartsector aanzienlijk vaker verantwoordelijk gehouden voor toekomstbestendige luchtvaart dan in 2020

- Nederlanders denken nu vaker dan in 2020 dat luchtvaartmaatschappijen (38% vs. 33%) en de luchtvaartindustrie (32% vs. 20%) verantwoordelijk zijn voor oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst.
- Het kabinet/de regering wordt *minder* vaak verantwoordelijkheid toegekend (39% vs. 45%); mogelijk komt dit door de demissionaire status van het kabinet ten tijde van dit onderzoek. Ook

het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt nu iets minder vaak als verantwoordelijke gezien (19% vs. 23%).

Derde van de Nederlanders die pre-corona privé vlogen en helft van de zakelijke vliegers verwacht post-corona minder te vliegen

- Er is (uiteraard) een dalende trend te zien in het aantal privé vluchten dat Nederlanders maken. In de afgelopen 12 maanden (september 2020 t/m augustus 2021) vlogen Nederlanders gemiddeld 0,3 keer voor privédoeleinden, zoals vakanties of bezoek aan familie of vrienden (dit is inclusief niet-vliegers). In 2020 vloog men gemiddeld nog 0,6 keer per jaar voor privédoeleinden en in 2019 was dit nog 1,2 keer per jaar. Wel is het aantal dat verwacht het komende jaar te gaan vliegen hoger dan in 2020 (24% vs. 18%).
- Het aantal zakelijke vluchten is gemiddeld gezien stabiel ten opzichte van vorig jaar. Gemiddeld vlogen Nederlanders het afgelopen jaar 0,2 keer voor zakelijke doeleinden.
- Net als in 2020 denkt de helft (51%) van de Nederlanders die weleens privé vlogen (pre-corona), dat zij *na de coronacrisis* weer evenveel gaan vliegen als dat zij gewend waren. Een derde (33%) verwacht echter minder te gaan vliegen en 7% juist meer.
- Voor zakelijke vliegers geldt dat de helft (49%) verwacht na de coronacrisis juist minder zakelijk te gaan vliegen dan zij gewend waren. Ruim een derde (36%) denkt weer even veel te gaan en 9% denkt vaker.

Driekwart van de pre-corona vliegers, vloog laatste jaar niet; zij zagen op tegen gedoe bij vliegen in coronatijd

- Van de Nederlanders die in de drie jaren voor corona wel eens vlogen (56%), vloog 27% ook in de afgelopen 12 maanden. Zij kozen hier vooral voor omdat ze naar een vakantiebestemming wilden waar ze gemakkelijker of alleen met het vliegtuig heen konden (60%). De risico's rondom corona werden (tamelijk) laag gevonden, omdat men wist welke voorzorgsmaatregelen zij konden nemen (32%), mensen al corona gehad hadden of gevaccineerd waren (30%) en/of omdat de besmettingscijfers laag waren (28%).
- Van degenen die pre-corona vlogen, vloog 73% het afgelopen jaar juist niet. Zij zagen nu vaak op tegen het gedoe bij vliegen in coronatijd (44%), durfden een vliegreis niet aan omdat de besmettingscijfers hoog waren (38%) en/of vonden het risico dat de reis geannuleerd kon worden te groot (37%).

Minder zorgen om gevolgen van corona bij vlieggreizen

- Circa vier op de tien Nederlanders (44%) die voor corona weleens vlogen, zeggen bang te zijn om vast te komen te zitten in het buitenland als zij een vliegreis maken. Dit is aanzienlijk minder dan in 2020 (60%).
- Ook is deze groep nu minder vaak bang dat reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering (38% vs. 47%) en maken zij zich minder vaak zorgen om besmet te raken met corona als zij een vliegreis zouden maken (33% vs. 46%) dan in 2020.
- Toch geeft ook nog een derde (34%) aan zich ook als zij (volledig) gevaccineerd zijn, zorgen zouden maken om besmet te raken tijdens een vliegreis. Een ongeveer even grote groep (32%) maakt zich hier geen zorgen over na (volledig) gevaccineerd te zijn.

Vier op de tien pre-corona privévliegers bereid om minder te vliegen; stabiel sinds 2018

- Bijna vier op de tien (37%) Nederlanders die voor corona weleens vlogen, geven aan zich tijdens de coronacrisis (meer) te zijn gaan realiseren hoe schadelijk vliegen is voor het milieu. Een ongeveer even grote groep (35%) geeft bovendien aan zich (meer) te zijn gaan beseffen dat zij prima zonder vlieggreizen kunnen.
- Zoals we zagen verwacht - net als in 2020 - een derde (33%) van de mensen die pre-corona weleens privé vlogen na de pandemie minder te gaan vliegen dan zij daarvoor gewend waren. Maar hun *bereidheid* om minder te vliegen, is sinds de eerste meting in 2018 onveranderd: ongeveer vier op de tien (38%) zegt bereid te zijn om minder vaak een vliegreis te maken dan

voorheen. Ook de bereidheid om *niet elk jaar* met het vliegtuig op vakantie te gaan, is onveranderd. Nog steeds geeft bijna de helft (46%) aan hiertoe bereid te zijn.

- De groep vliegreizigers die denkt zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart is ook al sinds 2019 stabiel: 47% denkt zelf een bijdrage te kunnen leveren.

Bereidheid om aanpassingen te maken in eigen vlieggedrag onveranderd ten opzichte van 2020

- Net als in 2020 geeft een meerderheid (60%) van de Nederlanders die voor corona privévluchten maakten aan zich te verdiepen in verschillende mogelijke vervoermiddelen voor een vakantiebestemming, maar slechts een klein deel (17%) verdiept zich in het geval van een vliegvakantie in hoe zuinig het vliegtuig is.
- De bereidheid om ook daadwerkelijk de trein als alternatief vervoersmiddel te gebruiken in plaats van een korte vlucht, is bij 41% aanwezig (net als de eerdere jaren).
- De bereidheid om op vakantie te gaan in eigen land was in 2020 iets omhoog gegaan, maar is nu onveranderd: ongeveer een derde (35%) is hiertoe bereid.
- Daarnaast is wederom bijna twee vijfde (37%) van de privévliegers bereid om een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. De bereidheid om meer te betalen voor een vliegticket door een belasting is gelijk aan 2020 (37% is hiertoe bereid), maar hoger dan *voor corona* in 2019 (33% was toen bereid).

Hinderbeleving

Meer hinder ervaren van vliegroutes, ondanks dat vliegverkeer nog niet op 'normale' niveau zit

- Net als in 2020, zeggen Nederlanders die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een vliegveld of vliegroute te wonen, daarvan meer overlast te ervaren dan degenen die binnen een straal van 10 kilometer van een snelweg, treinspoor of treinstation wonen. Ten opzichte van 2020 is de ervaren hoeveelheid geluidshinder alleen toegenomen voor vliegroutes. Nadat hier vorig jaar een dip in zat - waarschijnlijk doordat er toen aanzienlijk minder gevlogen werd door de coronacrisis - is de ervaren hinder nu weer op het niveau van 2019 en 2018. Dit is opmerkelijk, want de huidige hoeveelheid vliegverkeer is nog steeds veel minder dan pre-corona.
- Luchtvaart kan tot verschillende soorten overlast leiden. Net als voorgaande jaren zien we dat meer hinder door luchtverontreiniging (56%), geluidsoverlast (49%) en horizonvervuiling (48%) het vaakst onacceptabel zouden worden gevonden. In 2020 werden alle vormen van overlast minder acceptabel gevonden dan in het jaar daarvoor, maar de resultaten zijn nu stabiel (gelijk aan 2020).

Omwonenden

Omwonenden zijn even positief over de luchtvaart in het algemeen, maar vinden toekomstige groei bovengemiddeld vaak *acceptabel*

- Omwonenden binnen 10 kilometer van de luchthavens Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Lelystad en Eindhoven zijn even positief als gemiddeld over de luchtvaart in Nederland, maar vinden eventuele toekomstige groei (ten opzichte van pre-corona) vaker acceptabel dan de totale bevolking (37% vs. 28%).
- Zij geven wat betreft de luchtvaart vaker dan gemiddeld prioriteit aan werkgelegenheid en bereikbaarheid van hun regio en minder vaak aan bescherming van milieu en klimaat.
- Omwonenden vlogen tijdens corona even vaak voor privédoeleinden en voor zakelijke doeleinden als niet-omwonenden.
- Omwonenden die pre-corona weleens vlogen, willen na de coronacrisis vaker een inhaalslag maken door extra veel te vliegen dan gemiddeld (17% vs. 9%).

3 Methode en opzet

Het onderzoek werd uitgevoerd door middel van een online kwantitatieve vragenlijst. Onderwerpen die aan bod kwamen waren onder meer de houding ten opzichte van luchtvaart 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 en ervaren hinder van luchtvaart.

3.1 Achtergrond

Het huidige onderzoek borduurt voort op het onderzoek naar draagvlak voor luchtvaart in Nederland uit 2018 en de herhaalmetingen in 2019 en 2020. Het onderzoek in 2018 bestond uit een verkennend, kwalitatief onderzoek in de vorm van een online community: een afgesloten, online omgeving waarin in een week tijd vijf opdrachten voorgelegd zijn aan respondenten om de breedte van de sentimenten, meningen en argumenten rondom de (toekomst van de) luchtvaart in Nederland in kaart te brengen. Op deze kwalitatieve fase volgde een toetsend, kwantitatief onderzoek waarin inzichten uit het kwalitatieve onderzoek zijn meegenomen. De vragenlijst die in 2018 op deze manier tot stand kwam, is als basis genomen voor de herhaalonderzoeken in 2019, 2020 en nu in 2021. In 2020 zijn er enkele vragen toegevoegd over de vliegbeleving in tijden van corona. Deze zijn in 2021 wederom uitgevraagd.

3.2 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 $n=1.748$ 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 (zoals jonge mannen en lager opgeleide inwoners van regio Oost-Nederland) zwaarder meetellen en groepen die oververtegenwoordigd zijn in de steekproef minder gewicht krijgen.

3.3 Vragenlijstaanpassingen en veldwerk

De luchtvaart is 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, welke ook in 2021 nog steeds relevant zijn. 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 (bijvoorbeeld 2021-2022 versus de huidige situatie of versus de situatie pre-corona?). 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. Waar de vraagtekst in de 2- en 3-meting afwijkt ten opzichte van die in de 1-meting in 2019, is dit in de rapportage aangegeven. Daarnaast zijn er in 2021 nog extra vragen toegevoegd over de ervaren noodzakelijkheid van verschillende type vluchten sinds de coronapandemie en in hoeverre mensen hun keuze om te vliegen af laten hangen van de coronamaatregelen. Bijlage 3 bevat de gehele vragenlijst.

Het veldwerk werd uitgevoerd van 23 tot en met 30 augustus. In 2020 was dit van 24 tot en met 30 augustus, in 2019 van 5 tot en met 12 augustus en in 2018 van 31 juli tot en met 7 augustus.

3.4 Toelichting bij de (statistische) duiding van de resultaten

In deze rapportage bespreken we de resultaten van het onderzoek op *totaalniveau*, dus voor de gehele Nederlandse bevolking ($n=1.748$). We tonen die in grafieken of tabellen en gaan tekstueel

beknopt in de op de belangrijkste uitkomsten. Waar relevant maken we de vergelijking met eerdere metingen en worden statistisch significante verschillen tussen metingen toegelicht. Alleen bij significante verschillen mag je aannemen dat er tussen de metingen ook echt sprake is van verschillen.

Bij vragen waarbij we alleen percentages rapporteren (geen schaalgemiddelden) worden significante verschillen tussen *percentages* in de grafieken aangeduid met een groene asterisk (*, een significante toename ten opzichte van het vorige jaar) of een rode asterisk (*, een significante afname). Als percentages in de grafieken niet optellen tot 100%, dan komt dit door afrondingsverschillen.

Bij vragen met antwoordschalen (zoals stellingen) zijn alleen de verschillen tussen *schaalgemiddelden* getoetst. Deze gemiddelden zijn de cijfers links voor de grafieken. Als gemiddelden significant verschillen van het vorige jaar is dit aangegeven in de grafieken door middel van een **groene rechthoek** (significante toename) of **rode rechthoek** (significante afname).

Ter illustratie noemen we hieronder hoe de grafiek in paragraaf 4.2 gelezen moet worden:

- Het schaalgemiddelde was in 2020 7,0 en in 2019 7,1. In 2020 ligt dit gemiddelde statistisch significant lager, aangeduid met de rode rechthoek om de verdeling van de antwoordopties. Nederlanders zijn dus in 2020 gemiddeld genomen (iets) negatiever (of minder positief) over luchtvaart dan zij in 2019 waren.
- In 2018 was het schaalgemiddelde 7,2. In 2019 lag het gemiddelde (7,1) statistisch niet significant lager dan in 2018, want er staat geen rode rechthoek om de verdeling van de antwoordopties in 2019. Nederlanders zijn in 2019 dus niet negatiever geworden over de luchtvaart dan in 2018. Dat dit verschil (net) niet significant is en het verschil tussen 2020 en 2019 wel komt overigens doordat bij de toetsing rekening wordt gehouden met de exacte getallen (inclusief cijfers achter de komma) en met de spreiding in de gegeven antwoorden (de standaarddeviatie).
- In 2021 geeft circa 78% de luchtvaart een 6 of hoger (de som van de percentages bij de betreffende antwoordopties). In de tekst bij de grafiek noemen we overigens het getal 79%. Dat verschil komt doordat in de tekst genoemde percentages gebaseerd zijn op niet-afgeronde percentages (dus ook rekening wordt gehouden met cijfers achter de komma).

De hoofdtekst van de rapportage doet verslag van de resultaten voor de totale Nederlandse bevolking. In de bijlage van het rapport beschrijven we hoe enkele *subgroepen* de luchtvaart in Nederland beleven en wat hun achterliggende motivaties en achtergrondkenmerken zijn. De subgroepen en onderliggende steekproefomvang (ongewogen n) waarvan we de resultaten beschrijven, zijn:

- Voorstanders van luchtvaartgroei (n=326)
- Voorstanders van luchtvaartkrimp (n=760)
- Omwonenden (n=247)
- Niet-vliegers (n=777)
- Incidentele privévliegers (n=633)
- Frequentie privévliegers (n=210)
- Hoogfrequente privévliegers (n=111)
- Zakelijke vliegers (n=167)

Hierbij gaan we in op punten waarop deze groepen significant verschillen van de rest van het Nederlands publiek.

Voor een goede duiding van de resultaten is de volgende achtergrondinformatie van belang:

- De kwantitatieve resultaten over de Nederlandse bevolking zijn gebaseerd op een grote, representatieve steekproef (n=1.748) en kunnen dus gegeneraliseerd worden naar de totale Nederlandse bevolking van 18 tot en met 75 jaar. Met de huidige steekproefgrootte kunnen we stellen dat de gevonden resultaten voor de totale steekproef een maximale afwijking van 2,3 procentpunt hebben van de totale populatie. Dat wil zeggen dat als in de data een percentage van 50% wordt gevonden, dit in de werkelijke populatie met 95% zekerheid tussen 47,7 en 52,3% ligt.
- In de bijlage worden uitspraken gedaan over diverse *subgroepen*, zoals hoogfrequente privévliegers, zakelijke vliegreizigers en omwonenden. De resultaten daarvan zijn minder betrouwbaar dan die van de totale bevolking, omdat ze gebaseerd zijn op kleinere steekproeven. Zo is de maximale afwijking in de gevonden percentages bij hoogfrequente privévliegers (n=111) 9,3 procentpunt.

- Onder *omwonenden* verstaan we in dit rapport omwonenden van vier luchthavens: Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. Daarbij zijn alleen omwonenden geselecteerd die binnen een gebied wonen met een geluidsbelasting door luchtvaart van minimaal 48 Lden (Amsterdam) of 40 Lden (Eindhoven, Rotterdam en Lelystad). De vier groepen zijn in de analyse samengenomen in een totale groep omwonenden en worden dus niet apart besproken.

In dit rapport worden ook uitspraken gedaan over de *overlast* die Nederlanders zeggen te ervaren van diverse mobiliteitsvoorzieningen: vliegvelden, vliegroutes, snelwegen, treinstations en treinsporen. Omdat we ons hierbij baseren op de eigen inschatting van respondenten, zeggen deze resultaten niets over de objectieve omgevingsbelasting.

4 Luchtvaart in Nederland

Dit hoofdstuk gaat over de basishouding van Nederlanders tegenover de luchtvaart in Nederland. Achtereenvolgens gaan we in op associaties bij luchtvaart en draagvlak voor luchtvaart(groei).

4.1 Associaties met de luchtvaart

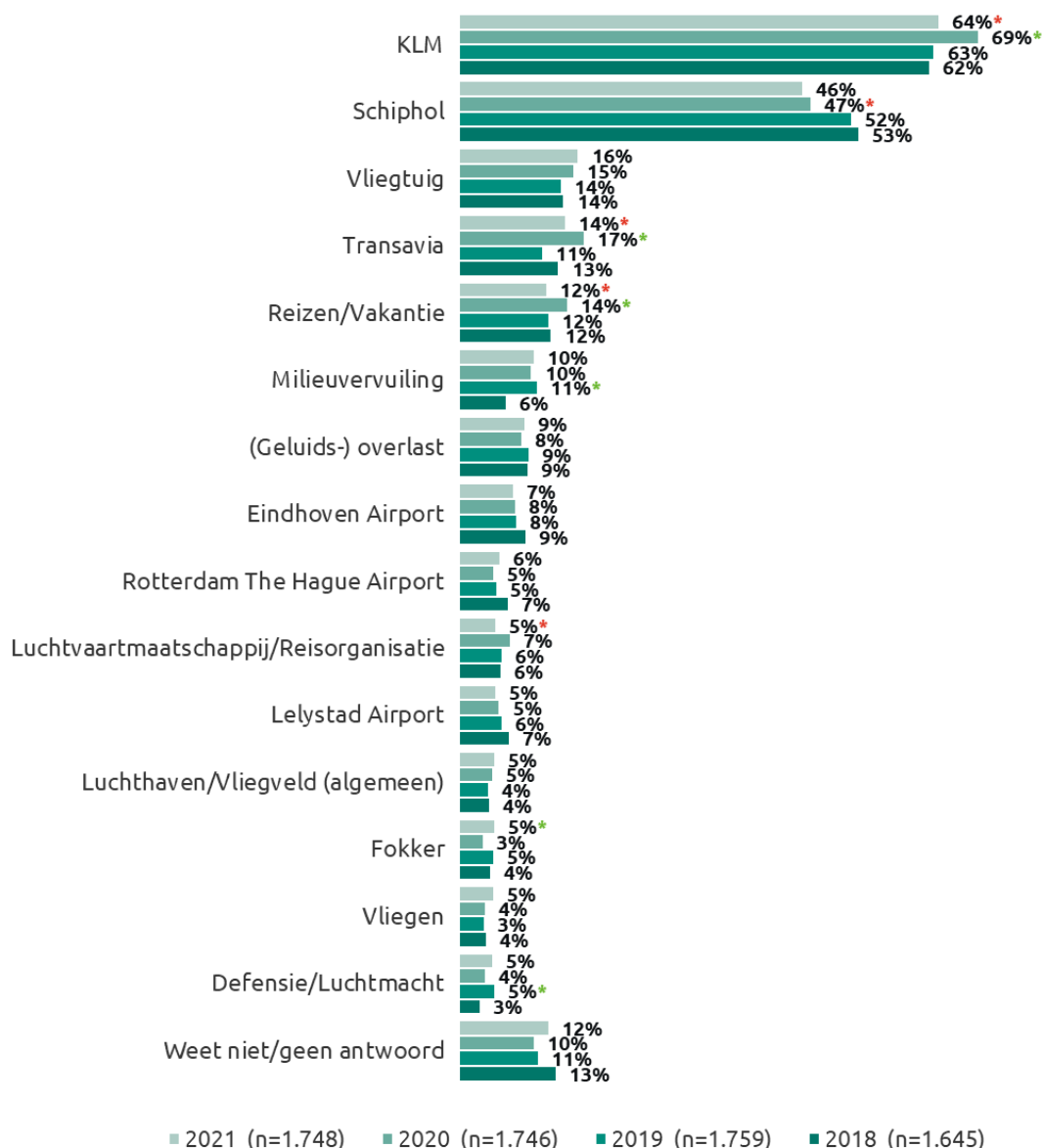
Nederlanders associëren luchtvaart nog steeds voornamelijk met KLM, al is de associatie met KLM wel gedaald ten opzichte van 2020

Net als bij alle voorgaande metingen denken Nederlanders bij de term luchtvaart voornamelijk aan KLM (64%) en Schiphol (46%). Op flinke afstand volgen ook associaties zoals vliegtuig (16%), Transavia (14%) en reizen/vakantie (12%). Vergeleken met de vorige metingen zien we een schommeling in het aantal associaties met KLM. Deze waren in 2020 gestegen (van 63% in 2019 naar 69% in 2020), maar zijn nu weer gedaald naar het niveau van 2019 (nu 64%). Hetzelfde geldt voor de associaties met Transavia (14% vs. 17% in 2020 vs. 11% in 2019) en reizen/vakantie (12% vs. 14% in 2020 vs. 12% in 2019).

Een totaaloverzicht van de meest genoemde associaties staat in de figuur op de pagina hieronder.²

² Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld. Onder 'overige antwoorden' vallen antwoorden die weinig voorkwamen, zoals 'polderbaan', 'luchtvaartshows', of 'beenruimte'. In de grafiek zijn alleen de antwoorden getoond die in 2021 door minstens 5% zijn genoemd.

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

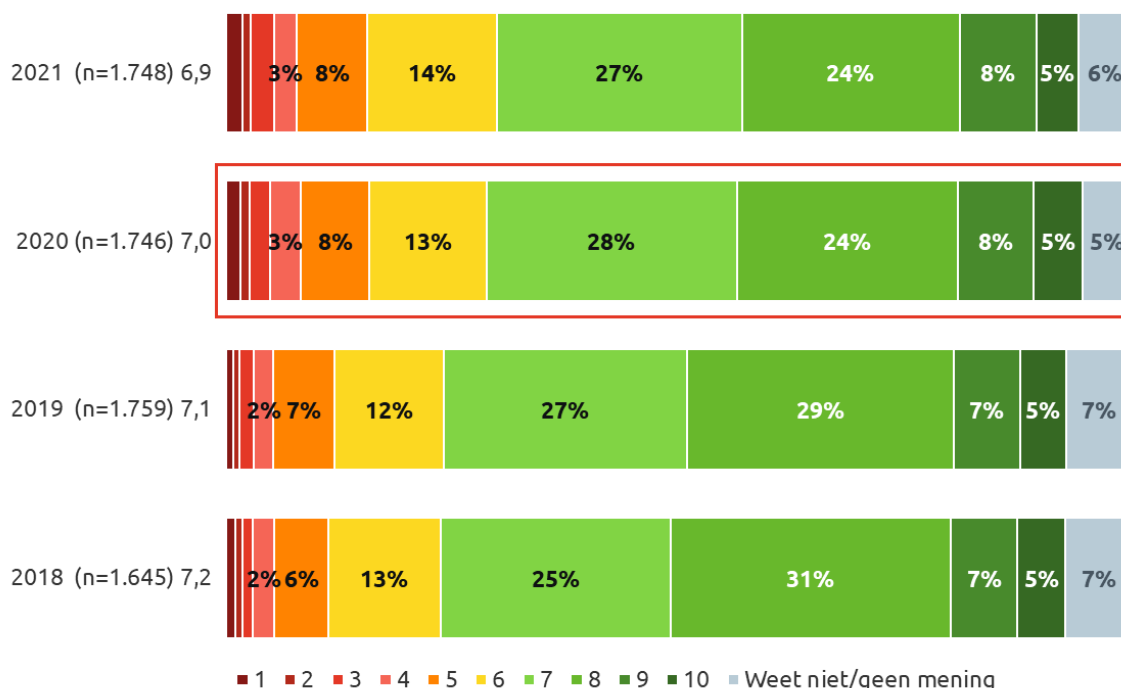


4.2 Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Nederlanders staan gemiddeld nog even positief tegenover luchtvaart als in 2020

De draagvlakscore voor de luchtvaart in Nederland is gemiddeld 6,9 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor 'zeer negatief' en 10 voor 'zeer positief'. Net als in 2020 staan circa acht op de tien (79%) Nederlanders eerder positief dan negatief tegenover de luchtvaart. Zij geven de luchtvaart een 6 of hoger. 37% is zeer positief (8 of hoger). Een kleine groep (5%) is zeer negatief (3 of lager).

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



3 of lager:
 2021 in totaal 5%
 2020 in totaal 5%
 2019 in totaal 3%
 2018 in totaal 3%

4.3 Draagvlak voor groei en krimp

Vier op de tien Nederlanders willen na coronacrisis afname in aantal vluchten ten opzichte van voor de coronacrisis; dit zijn er iets minder dan vorig jaar

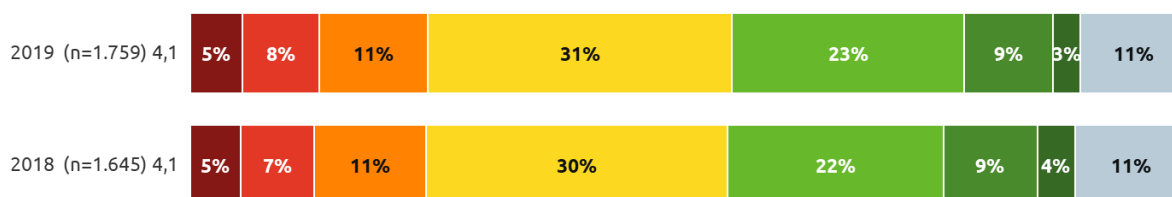
Er is een schommeling te zien in het draagvlak voor groei- of krimp van de luchtvaart. Waar het draagvlak voor krimp vorig jaar flink toenam (49% vs. 24% in 2019), is dit nu weer iets gedaald (43%) en is het draagvlak voor groei iets toegenomen (19% vs. 14%). Mogelijk komt de stijging in het aantal dat de luchtvaart liever ziet groeien, doordat er nog altijd minder vluchten zijn dan vóór de coronapandemie. Voor sommigen is het moeilijk om onderscheid te maken tussen groei ten opzichte van de situatie voor corona en de huidige situatie. Mensen geven in de toelichting bijvoorbeeld het antwoord "Gewoon weer terug naar oude niveau". Toch is het draagvlak voor krimp (43%) nog steeds aanzienlijk groter dan het draagvlak voor groei (19%).³ Daarnaast vindt ongeveer drie tiende (29%) dat het aantal vluchten gelijk moet blijven.

³ Vanwege de grote daling in vliegverkeer tijdens de coronacrisis is de vraagstelling in de 2- en 3-meting iets aangepast. Hierdoor houden we het referentiepunt voor de gewenste groei/krimp zoveel mogelijk gelijk over de metingen, namelijk het vliegvolume pre-corona. Zie de nieuwe en oude vraagstelling boven de getoonde grafieken.

Na de coronacrisis moet het aantal vluchten vanuit en naar Nederland ten opzichte van de coronacrisis...
(Basis - allen)



In hoeverre vind je dat het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen?



■ 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

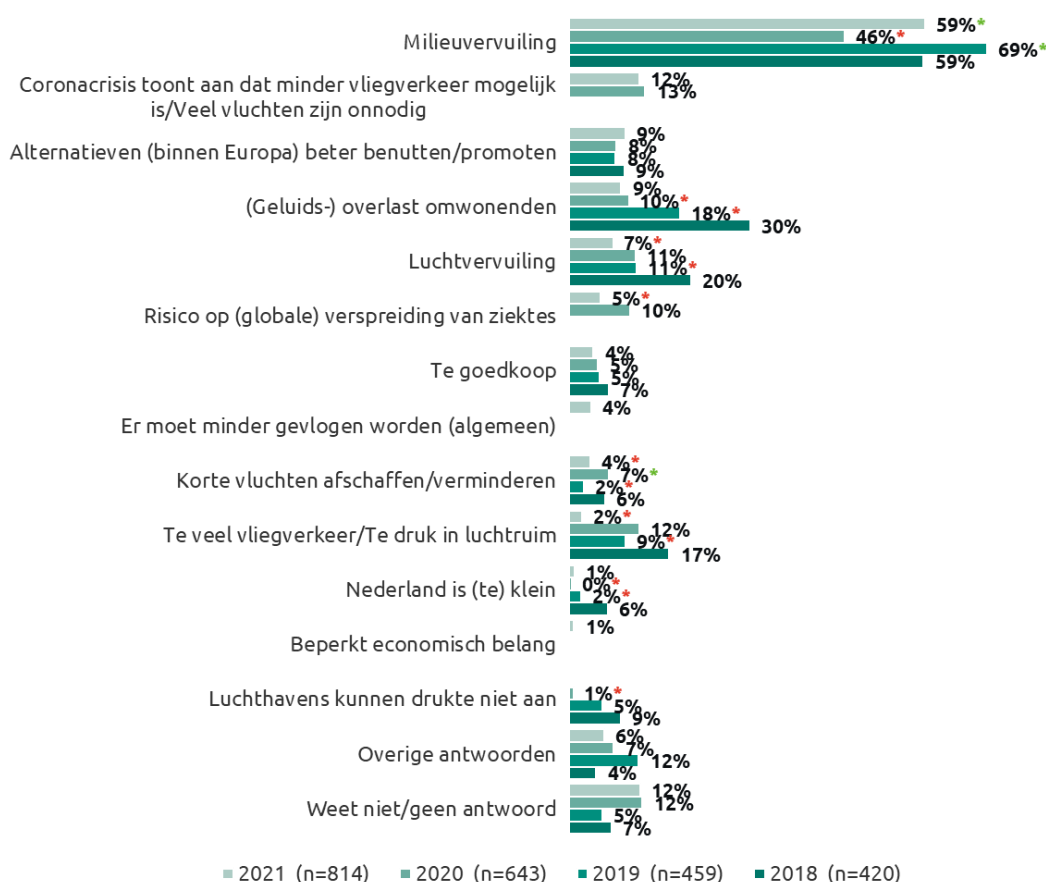
Milieuvervuiling blijft de belangrijkste reden voor voorstanders van krimp

Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen ten opzichte van de pre-coronasituatie, noemen spontaan nog steeds het vaakst milieuvervuiling als reden hiervoor (59%). Het aantal voorstanders van krimp dat milieuvervuiling als reden noemt, schommelt de laatste jaren wel. Waar dit bij de vorige meting nog gedaald was (van 69% in 2019 naar 46% in 2020), zien we nu weer een stijging (59% vs. 46% in 2020).

Verder zien we een sterke daling in het aantal voorstanders van krimp dat als reden noemt dat er te veel vliegverkeer is (2% vs. 12% in 2020). Ook is de groep die het risico op (globale) verspreiding van ziektes als reden noemt, gedaald ten opzichte van 2020 (5% vs. 10%).⁴

⁴ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is. In 2020 is de vraagstelling iets aangepast, analoog aan de voorgaande vraag over wenselijkheid van groei/krimp: "Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis zou moeten afnemen ten opzichte van voor de coronacrisis?". In de huidige meting is de vraagstelling van 2020 aangehouden.

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen?
 (Basis - Het aantal vluchten van en naar NL moet afnemen)



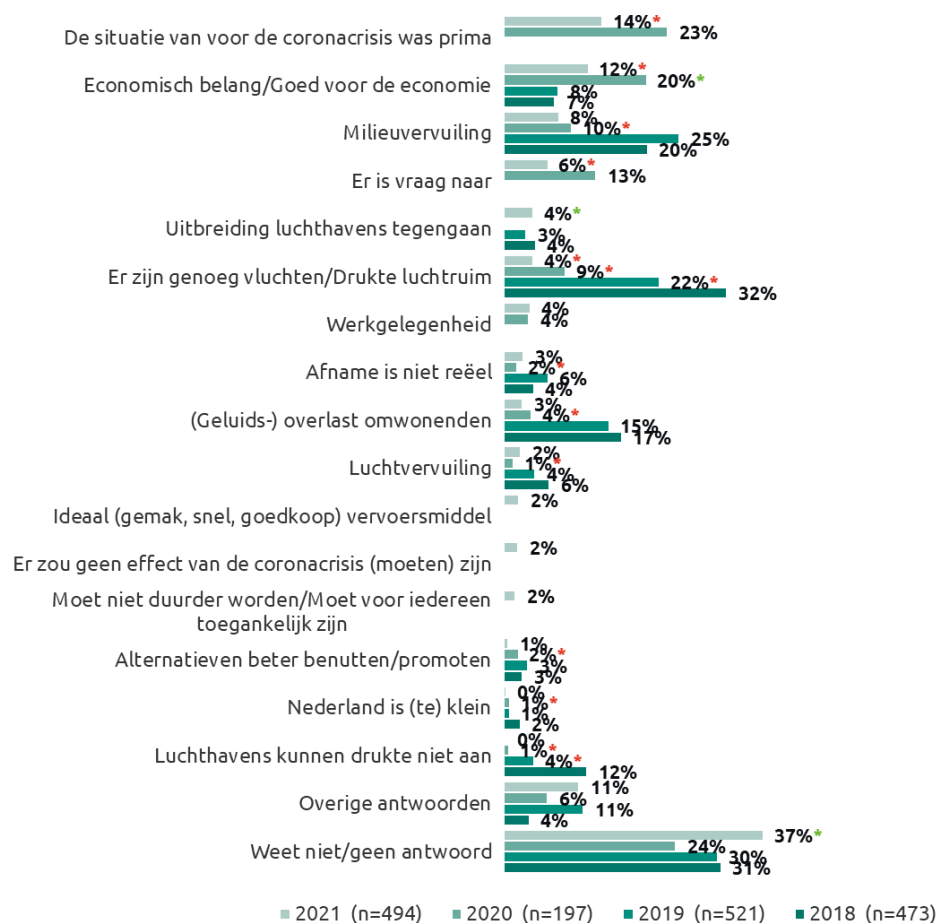
Tevredenheid over situatie pre-corona en economisch belang blijven meest genoemde argumenten om aantal vluchten gelijk te houden, maar wel in minder mate dan in 2020

Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk moet blijven aan de situatie pre-corona, noemen net als in 2020 nog het vaakst als reden hiervoor dat de situatie voor corona prima was (14%) en dat het van economisch belang is (12%). Echter, is het aantal mensen dat deze redenen als argument voor stabiliteit noemt wel gedaald ten opzichte van vorig jaar (respectievelijk 23%, 20%). Ook noemen voorstanders voor stabiliteit nu minder vaak als argument dat er vraag is naar vluchten (6% vs. 13% in 2020).

Een argument dat nu weer vaker als reden voor stabiliteit genoemd wordt dan in 2020 is om de uitbreiding van luchthavens tegen te gaan (4% vs. 0%). Daarnaast geeft 37% aan het antwoord op deze vraag niet te weten. Dit is gestegen ten opzichte van 2020 (37% vs. 24%). Aangezien het bij deze vraag gaat om een doorvraag bij respondenten die niet voor groei én niet voor krimp zijn, is het goed denkbaar dat een relatief groot deel van deze groep geen uitgesproken mening heeft over de kwestie.⁵

⁵ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is. In 2020 is de vraagstelling iets aangepast, analoog aan de voorgaande vraag over wenselijkheid van groei/krimp: "Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis gelijk zou moeten blijven ten opzichte van voor de coronacrisis?". In de huidige meting is de vraagstelling van 2020 aangehouden.

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? (Basis - allen)



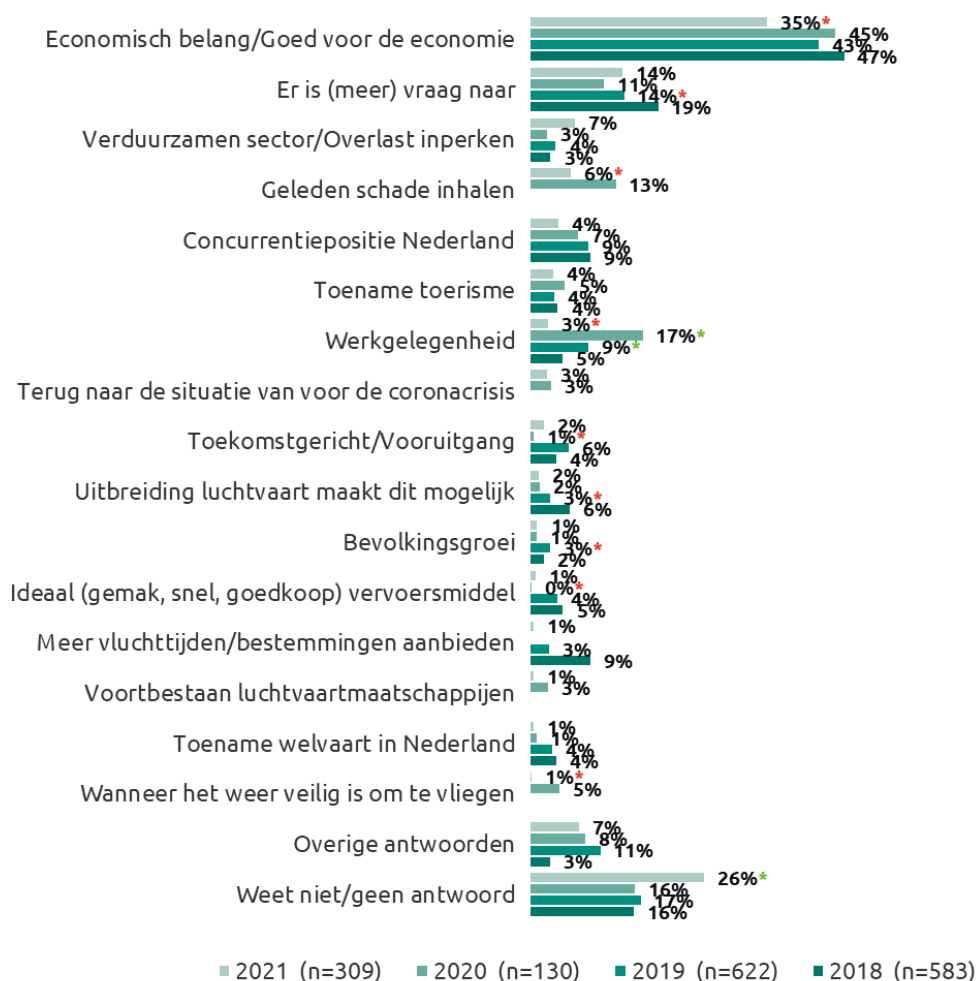
Economisch belang blijft de voornaamste reden bij voorstanders van groei, maar aandeel neemt wel af

Net als bij de voorgaande metingen noemen voorstanders van groei van de luchtvaart (ten opzichte van de situatie pre-corona) veruit het vaakst als reden dat groei goed is voor de economie. Hoewel dit nog steeds de meest genoemde reden is, wordt dit wel minder vaak genoemd dan in 2020 (35% vs. 45%). Ook het aantal voorstanders van groei dat benoemt dat groei goed is voor de werkgelegenheid, is aanzienlijk gedaald (3% vs. 17% in 2020), terwijl dit voorgaande jaren juist steeg (5% in 2018, 9% in 2019 en 17% in 2020). Een groter deel van de voorstanders geeft nu aan niet te weten *waarom* de luchtvaart zou moeten groeien (26% vs. 16% in 2020).⁶

⁶ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is. In 2020 is de vraagstelling iets aangepast, analoog aan de voorgaande vraag over wenselijkheid van groei/krimp: "Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis zou moeten kunnen toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis?". In de huidige meting is de vraagstelling van 2020 aangehouden.

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

(Basis - allen)



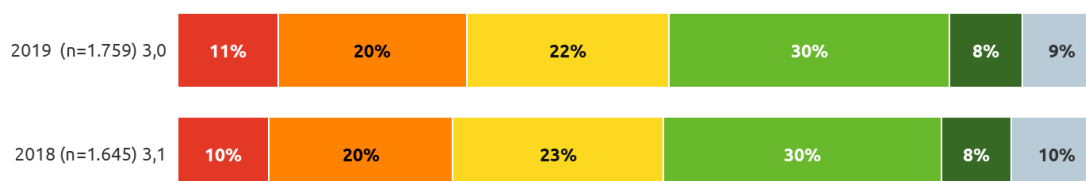
Acceptatie van groei van de luchtvaart gelijk aan 2020

Hoewel we eerder zagen dat het draagvlak voor een *voorkeur* voor groei van de luchtvaart in Nederland weer iets was toegenomen, zien we geen verschil in de *acceptatie* als het aantal vluchten toe zou nemen. Ongeveer drie op de tien (28%) vinden het nog steeds acceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland na de coronacrisis toeneemt ten opzichte van voor de coronacrisis. Vier op de tien (40%) vinden dit nog steeds niet acceptabel. Ongeveer een kwart is neutraal (24%) en 8% weet het niet. Dit beeld is onveranderd ten opzichte van 2020. In 2018 en 2019 lag de acceptatie wel hoger (38%).

In hoeverre vind je het acceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland na de coronacrisis toeneemt ten opzichte van voor de coronacrisis?
 (Basis - allen)



In hoeverre vind je dat het acceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren toeneemt?



■ Zeker niet acceptabel ■ Niet acceptabel ■ Niet acceptabel, niet onacceptabel ■ Wel acceptabel ■ Zeker wel acceptabel ■ Weet niet/geen mening

4.4 Belang van type vluchten

Bijna de helft vindt zakelijke vluchten en vluchten voor evenementen nu minder belangrijk

Veel Nederlanders zeggen door de coronacrisis anders te zijn gaan denken over het belang van verschillende type vluchten⁷. Zo zegt bijna de helft (47%) *zakelijke vluchten* en *vluchten voor het bezoeken van culturele instellingen of evenementen* nu minder belangrijk te vinden dan voor de corona-uitbraak. Als verklaring waarom zakelijke vluchten nu minder belangrijk gevonden worden, noemen respondenten vooral dat de coronacrisis heeft uitgewezen dat vergaderen op afstand/online ook heel goed mogelijk is, waardoor een zakelijke vlucht overbodig blijkt. Degenen die aangaven dat zij vluchten voor bezoek van culturele instellingen/evenementen nu minder belangrijk vinden, noemen onder andere dat het vervuילend is om hiervoor te vliegen, dat er alternatieve vervoersmiddelen zijn, dat men veel online kan volgen of recreatie dicht bij huis kan zoeken.

Daarnaast geven vier op de tien (41%) aan *vluchten voor vakantie* nu minder belangrijk te vinden dan voor de corona-uitbraak. Ook hier wordt als toelichting vaak gegeven dat mensen dit type vlucht minder belangrijk zijn gaan vinden omdat het slecht is voor het milieu, we dicht bij huis op vakantie kunnen en dat er alternatieve vervoersmiddelen mogelijk zijn. Ook worden hier bezwaren genoemd als het risico op virusbesmettingen (overbrengen).

Over *vluchten voor het bezoeken van familie/vrienden* en voor *goederenvervoer* zijn de meningen meer verdeeld. Ongeveer de helft zegt deze vluchten nog even belangrijk te vinden (respectievelijk 50%, 54%) en een tiende (12%) nu belangrijker. Degenen die vluchten voor familiebezoek nu belangrijker vinden, noemen vooral dat veel families elkaar nu heel lang niet hebben kunnen zien en dat de behoefte daarom groot is nu. Degenen die goederenvervoer nu belangrijker vinden, noemen onder anderen als reden hiervoor de economie, en de (tijdens corona) gebleken afhankelijkheid van producten uit het buitenland en het belang van snelle leveringen.

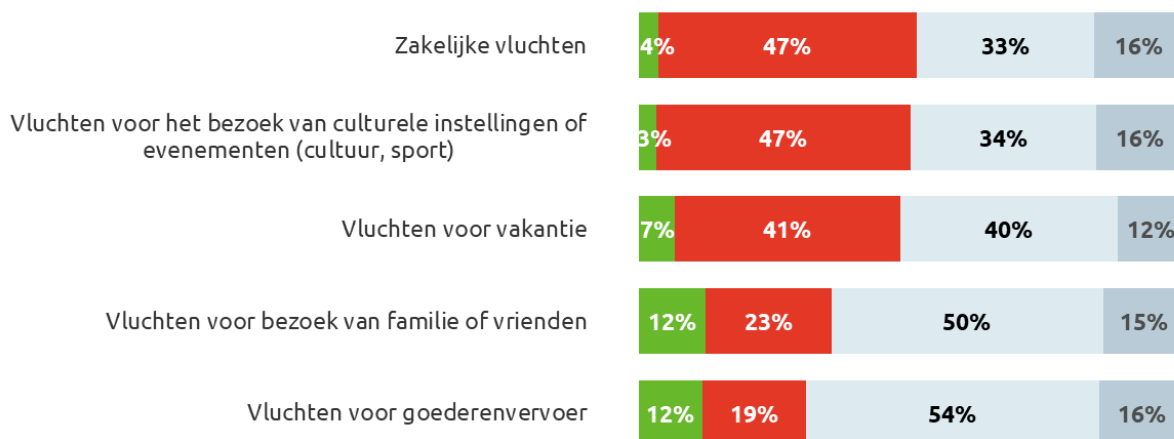
Circa een kwart (23%) vindt daarentegen vluchten voor familiebezoek nu minder belangrijk en 19% vindt vluchten voor goederenvervoer nu minder belangrijk dan voorheen. Mensen die vluchten voor familiebezoek nu juist minder belangrijk vinden, geven bijvoorbeeld als reden dat er nog altijd

⁷ Deze vraag is toegevoegd in 2021.

besmettingsgevaar heerst, er ook ge(video)beld kan worden, men via social media contact kan onderhouden en dat er andere vervoersmiddelen beschikbaar zijn. Degenen die goederenvluchten nu minder belangrijk vinden geven onder anderen aan dat we meer lokaal moeten kopen/producen en dat er alternatieve manieren zijn om goederen te vervoeren.

Ben jij anders gaan denken over het belang van de volgende typen vluchten sinds de corona-uitbraak?

(Basis - allen, n=1.748)



- 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

5 Waarden en belangen

In dit hoofdstuk gaan we in op de waarden die Nederlanders belangrijk vinden voor de luchtvaart in Nederland. In het onderzoek zijn verschillende waarden (en belangen) voorgelegd die een rol kunnen spelen bij (het draagvlak voor) de luchtvaart in Nederland. Deze waarden zijn voortgekomen uit de kwalitatieve onderzoeksfase uit 2018 (zie ook paragraaf 3.1 voor meer informatie). In 2020 is vanwege de coronacrisis een nieuwe waarde toegevoegd: de bescherming van de gezondheid van reizigers (o.a. minimaliseren kans verspreiding infectieziekten).

Voor elk van de waarden is gevraagd hoeveel prioriteit die moet krijgen bij de luchtvaart in Nederland op een schaal van 1 (totaal geen prioriteit) tot 7 (de allerhoogste prioriteit). Daarbij is in de vraagstelling een onderscheid gemaakt tussen de prioriteit voor Nederland en de prioriteit voor de eigen regio. Respondenten konden desgewenst bij meerdere waarden aangeven dat die de allerhoogste prioriteit moeten hebben.

5.1 Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland

Veiligheid en ecologie blijven topprioriteit; gezondheid van reizigers weer iets minder belangrijk

In de huidige meting zien we wat verschuivingen ten opzichte van de vorige meting in 2020 in het belang dat Nederlanders hechten aan verschillende waarden als het gaat over de luchtvaart. De top-3 belangrijkste waarden bestaat anno 2021 uit veiligheid, op een gedeelte tweede plek milieu en natuur/landschap, en ten derde de gezondheid van reizigers.

1. Nederlanders geven, net als in 2020, de meeste prioriteit aan *veiligheid*. Gemiddeld krijgt dit een prioriteitsscore van 5,5 voor het land en een 5,3 voor de eigen regio (beiden op een schaal van 1: totaal geen prioriteit, tot 7: allerhoogste prioriteit). Nog steeds vindt circa één op de vijf (21%) dat veiligheid de allerhoogste prioriteit moet krijgen. De gemiddelde prioriteitsscores van dit aspect daalden van 2019 naar 2020, maar zijn nu gelijk gebleven.
2. Op een gedeelte tweede plek komen *milieu* en *natuur en landschap* (ecologie). Milieu scoort gemiddeld een 5,4 zowel op landelijk als regionaal niveau. 24% vindt dat bescherming van milieu en klimaat de allerhoogste prioriteit moet hebben (dit is hoger dan in 2020, toen was dit 21%). Regionaal is dit 23% (ook hoger dan in 2020: 19%). Natuur en landschap scoort op landelijk niveau eveneens een 5,4 en op regionaal niveau een 5,3. Ruimte voor natuur en landschap in Nederland wordt door 19% de allerhoogste prioriteit gevonden. Voor de eigen regio is dat 18%.
3. Op een derde plek staat nu de *bescherming van de gezondheid van reizigers*. Dit scoort gemiddeld een 5,2; dit is lager dan in 2020, toen dit aspect nog gemiddeld een 5,4 kreeg. Het aantal mensen dat de bescherming van de gezondheid van reizigers nu de allerhoogste prioriteit vindt, is ook gedaald ten opzichte van 2020 (16% vs. 20%).

Naast een daling in de prioritering van de *gezondheid van reizigers*, geven Nederlanders in 2021 ook in mindere mate prioriteit aan de *landelijke*- (5,0 vs. 5,1 in 2020) en *regionale economie* (4,8 vs. 5,0), de *landelijke*- (4,8 vs. 5,0) en *regionale werkgelegenheid* (4,7 vs. 4,9) en een *goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland* (4,5 vs. 4,6). In de vorige meting waren de prioriteit voor de economie en werkgelegenheid nog toegenomen, waarschijnlijk door de verslechterde economische situatie. De schommeling in het belang van deze aspecten kan komen doordat mensen nu minder onzekerheid hebben over de economische situatie dan een jaar geleden, toen de coronacrisis net begonnen was.

Het *beperken van geluidhinder in de eigen regio* krijgt anno 2021 juist meer prioriteit dan in 2020 (4,8 vs. 4,7).

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben als we het hebben over de luchtvaart? (Basis – allen)⁸

Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)		Allerhoogste prioriteit (%)		(Zeer) hoge prioriteit (%)	
		2021 (n=1.748)	2020 (n=1.746)	2021 (n=1.748)	2020 (n=1.746)	2021 (n=1.748)	2020 (n=1.746)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5.5	5.5*	21%	23%	59%	56%
	De veiligheid van de luchtvaart in jouw regio	5.3	5.4*	18%	20%*	54%	55%
Milieu	Bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen	5.4	5.3	24%*	21%	48%	51%
	Een goede milieu- en luchtkwaliteit in jouw regio	5.4*	5.3	23%*	19%	52%	54%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5.4	5.3	19%	18%	56%	58%
	Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio	5.3	5.3	18%	17%	55%	56%
Gezondheid reizigers	Bescherming van de gezondheid van reizigers	5.2*	5.4	16%*	20%	56%	57%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	5.0*	5.1*	9%*	13%*	56%	57%
	Een sterke economie in jouw regio	4.8*	5.0*	8%	10%*	50%*	55%
Beperking geluidhinder	Het beperken van geluidhinder in Nederland	4.9	4.9	10%	10%	51%	51%
	Het beperken van geluidhinder in jouw regio	4.8*	4.7	10%	11%	47%*	42%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4.8*	5.0*	8%	11%*	53%*	57%
	Veel werkgelegenheid in jouw regio	4.7*	4.9*	7%*	9%*	49%*	53%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4.6	4.6	4%	5%	48%	49%
	Een goede bereikbaarheid van jouw regio vanuit het buitenland	4.2	4.3	3%	4%	35%	34%*
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4.5*	4.6	4%	5%*	46%	46%*
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit jouw regio	4.2	4.3	3%	4%	34%	34%
Reisgemak	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit Nederland	4.4	4.4*	3%	5%	41%	40%*
	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit jouw regio	4.2	4.3*	3%	4%	36%	36%*

* Significant lager dan in de voorgaande meting

* Significant hoger dan in de voorgaande meting

⁸ Ter bevordering van de leesbaarheid van de tabel zijn de resultaten van de 0- en 1-meting in 2018 en 2019 hier niet weergegeven. Wel staat gemarkeerd (*) als 2020 significant verschilt van 2019.

6 Maatregelen

In dit hoofdstuk gaan we in op mogelijke maatregelen voor de toekomst van de luchtvaart en het draagvlak daarvoor. In de vragenlijst zijn de maatregelen die opgenomen waren in de vragenlijsten uit 2018, 2019 en 2020 opnieuw voorgelegd. We tonen in de grafieken steeds de steun voor maatregelen anno 2021. In de tekst bespreken we daarnaast of er verschillen zijn in de steun voor maatregelen met eerdere metingen en of er dus sprake is van *trends*, *schommelingen* of *stabiliteit* over de jaren heen.

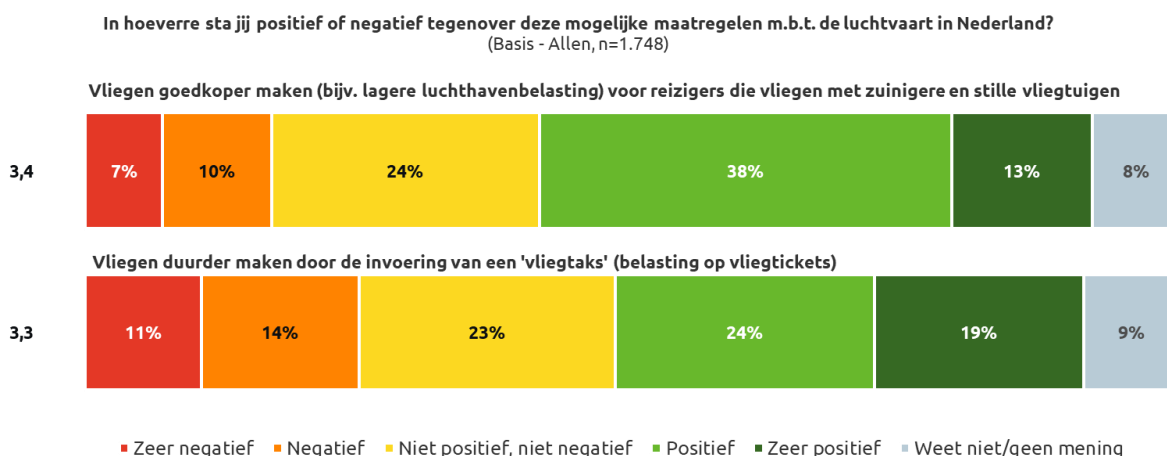
6.1 Draagvlak voor verschillende maatregelen

6.1.1 Financiële maatregelen voor vliegreizigers

Helpt is nog steeds voor goedkopere vluchten met zuinige en stille vliegtuigen en vier tiende positief over vliegtaks

De helft (51%) van de Nederlanders staat positief tegenover het idee om vliegen goedkoper te maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stille vliegtuigen, 17% vindt dit geen goed idee. Het draagvlak voor deze maatregel daalde tussen 2019 en 2020 (56% positief in 2019 vs. 53% in 2020), maar is nu *gelijk gebleven*.⁹

Circa vier op de tien (43%) Nederlanders staan positief tegenover het idee van een vliegtaks. Een kwart (25%) is hier tegen. Na een *stijgende trend* in het draagvlak voor de invoering van een vliegtaks (in 2018 was 34% positief, 37% in 2019 en 44% in 2020), is de ontwikkeling van het draagvlak nu *onveranderd* ten opzichte van 2019.



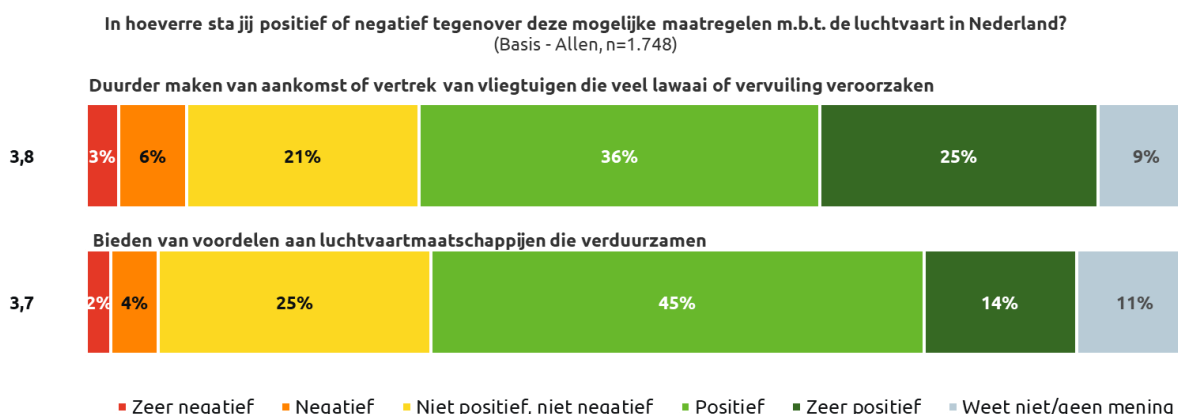
6.1.2 Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen

Nog steeds zijn zes op de tien voor het duurder maken van lawaaiërigere en vervuilende vluchten en voor het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen

Zes op de tien (61%) Nederlanders zijn er voorstander van om vluchten van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken, duurder te maken. 9% is hier tegen. Nadat het draagvlak voor deze maatregel aanzienlijk *steeg* tussen 2018 en 2019 (52% vs. 61% positief), is het draagvlak nu sinds 2019 *stabiel*.

⁹ Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

Eveneens vinden circa zes op de tien (58%) het een goed idee om voordelen te bieden aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen. 7% is hiertegen. Het draagvlak voor deze maatregel *daalde* in 2020 iets ten opzichte van 2019 (64% vs. 59% positief), maar is nu *onveranderd*.¹⁰



6.1.3 Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond

Draagvlak voor verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond onveranderd positief

Nederlanders blijven in het algemeen zeer positief over maatregelen gericht op verduurzaming van vliegtuigen of de afhandeling op de grond.

Net als in 2020 zijn acht op de tien (80%) te spreken over het ontwikkelen van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren. Slechts 2% is hier negatief over. Hoewel het draagvlak voor deze maatregel nu *gelijk is* aan 2020, *schommelde* dit in de vorige metingen nog wel. Van 2018 naar 2019 was er een lichte stijging te zien (81% positief vs. 83%), maar dit daalde in 2020 weer (81% positief).

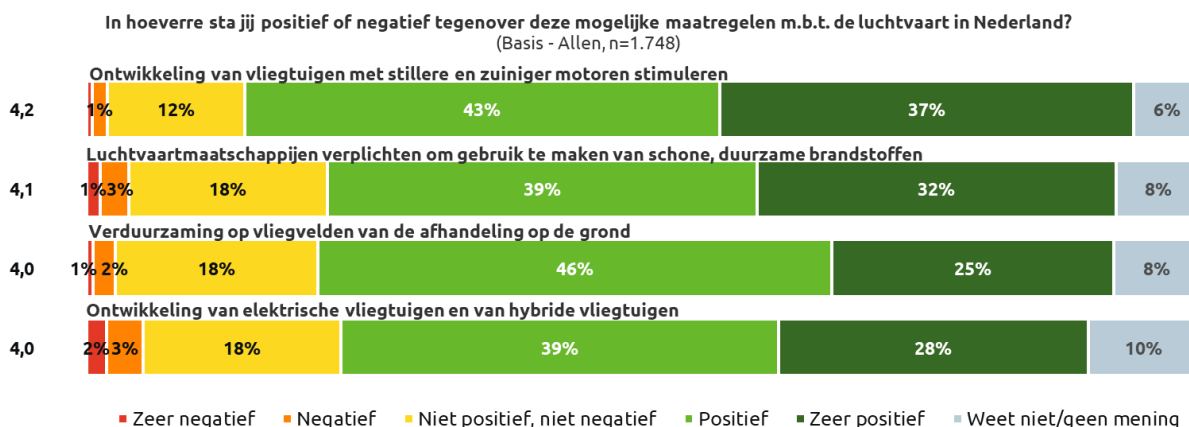
Verder zijn zeven op de tien (71%) Nederlanders te spreken over het idee om luchtvaartmaatschappijen te verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen. 4% is hier tegen. Dit beeld is al sinds 2019 *stabiel*. Alleen in 2018 was het draagvlak voor deze maatregel nog iets hoger (78% positief).

Eveneens zeven op de tien (72%) Nederlanders geven aan positief te zijn over verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond. 3% is hier negatief over. In 2020 was er nog sprake van een *kleine daling* betreffende het draagvlak voor deze maatregel ten opzichte van 2019¹¹ (75% vs. 73% positief), maar nu is het draagvlak *onveranderd*.

Tot slot is twee derde (67%) positief over de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen; 5% is hierover negatief. Het draagvlak voor deze maatregel is al sinds 2018 *stabiel*.

¹⁰ Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

¹¹ Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

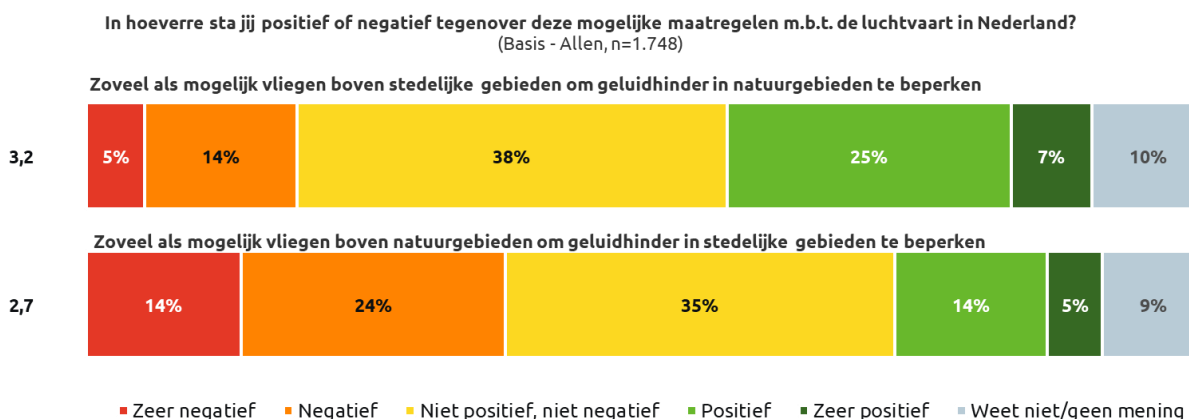


6.1.4 Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied

Nog steeds meer draagvlak voor geluidsreductie boven natuurgebieden dan stedelijke gebieden

Over de maatregel om zoveel mogelijk te vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken, is 33% positief en 19% negatief. 38% heeft geen mening. Dit beeld is al sinds 2018 *hetzelfde*.

Ook het draagvlak voor het tegenovergestelde - zoveel mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken - is *gelijk aan 2020*. Nog steeds is circa vier tiende (37%) negatief en een vijfde (19%) positief. De jaren daarvoor was er een *dalende trend* te zien. In 2019 daalde het draagvlak voor deze maatregel aanzienlijk (22% positief vs. 41% in 2018). In 2020 was een nog even grote groep positief over de maatregel als in 2019 (22%), maar het aantal mensen dat hier negatief tegenover stond steeg flink (37% negatief vs. 29% in 2019). Het beeld in 2021 is *onveranderd* ten opzichte van 2020.

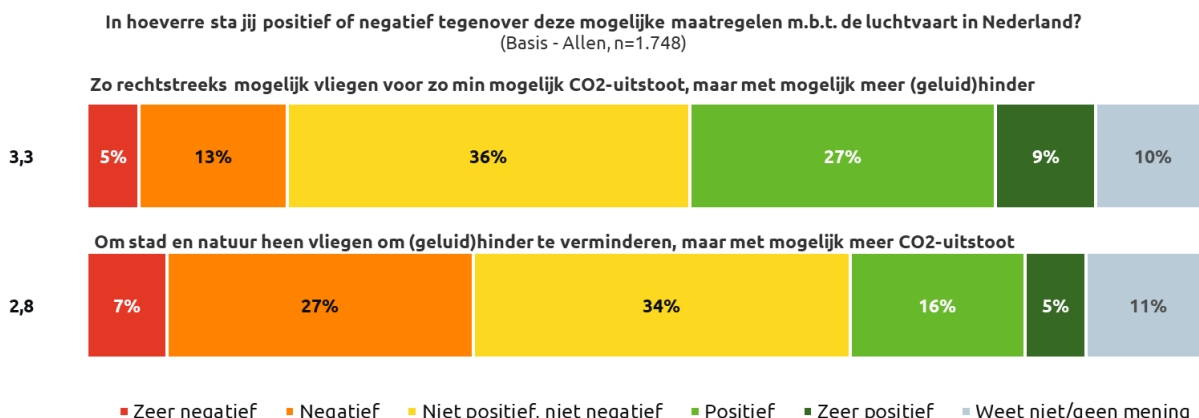


6.1.5 Direct of indirect vliegen

Nog steeds is beperken CO₂-uitstoot populairder dan beperken (geluid)hinder

Ruim een derde (36%) is voor het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder (18% is tegen). Het draagvlak is *gelijk aan 2020*, maar *schommelde* voor die tijd: tussen 2019 en 2018 steeg het draagvlak voor deze maatregel (34% positief in 2018 vs. 39% in 2019), maar tussen 2019 en 2020 daalde dit weer naar het oude niveau (35% positief in 2020).

De maatregel om stad en natuur heen te vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot heeft een (nog) lager draagvlak: 21% is hier positief over, 34% negatief. Het draagvlak voor deze maatregel is al sinds 2019¹² *stabiel*.

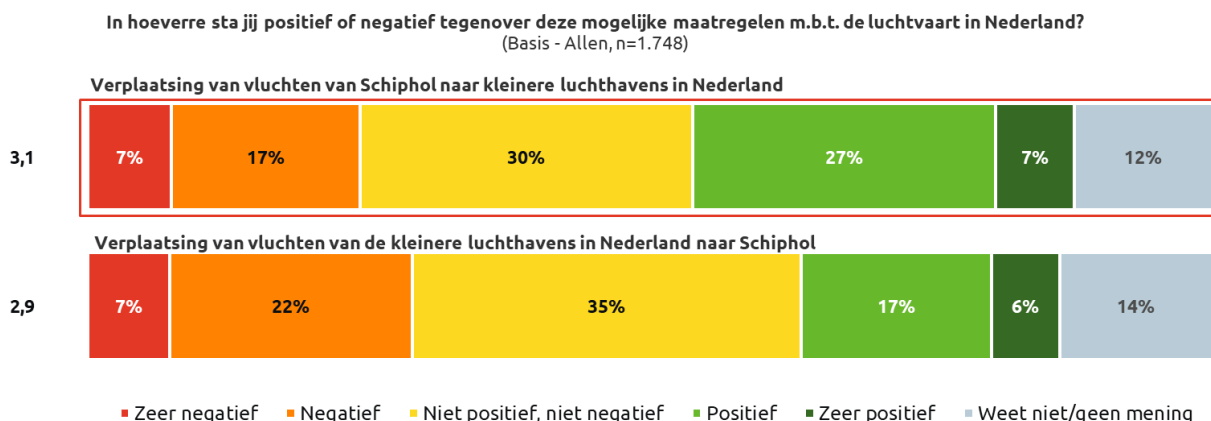


6.1.6 Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens

Draagvlak voor verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens neemt af, maar is nog altijd groter dan het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten naar Schiphol

Voor het eerst sinds de 0-meting in 2018 is het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland iets *gedaald*. Circa een derde (34%) is voor het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland. Een kwart (24%) is hier tegen. In 2020 was 37% hier nog voorstander van en was 20% tegen.

Het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten van de kleinere luchthavens in Nederland naar Schiphol is al sinds 2018 *stabiel*. Circa een kwart (23%) is hier voor, 29% is tegen.



6.1.7 Verdeling van luchtvaartgroei

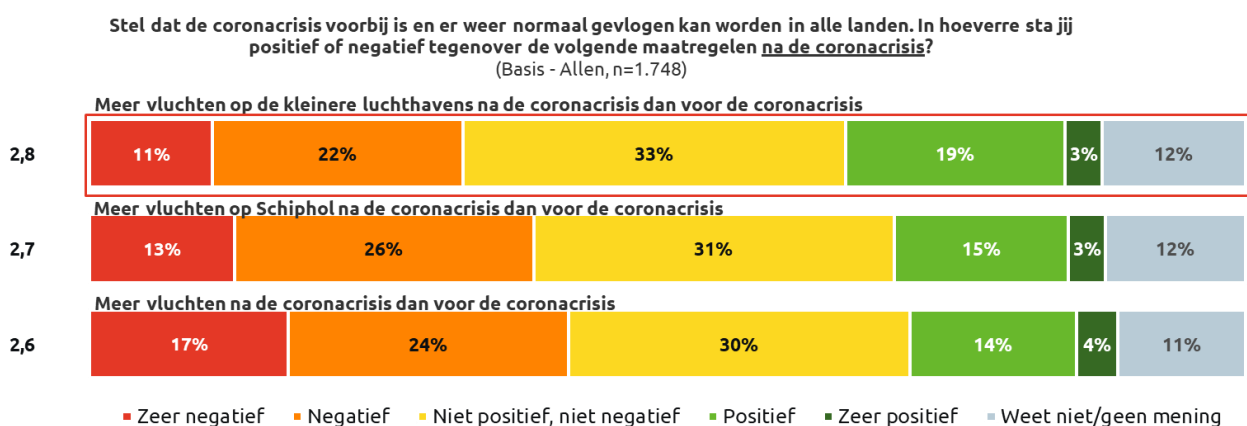
Draagvlak voor toename aantal vluchten op de kleinere luchthavens daalt, maar blijft groter dan voor toename vluchten op Schiphol

In paragraaf 4.3 zagen we dat in 2021 de steun voor luchtvaartgroei in Nederland vergeleken met de situatie pre-corona iets is gestegen ten opzichte van 2020 (van 14% naar 19%). Als we de vraag iets anders formuleren zien we in 2021 een vergelijkbaar aantal voorstanders van groei: twee op de tien (18%) zijn in het algemeen positief over een toename van het aantal vluchten na de coronacrisis ten opzichte van voor de coronacrisis.

¹² In 2018 werd deze stelling nog niet voorgelegd.

In het draagvlak voor een toename van het aantal vluchten *op de kleinere luchthavens* na de coronacrisis ten opzichte van voor de coronacrisis, zien we een *dalende trend*. In 2019¹³ was nog 35% positief over een toename in het aantal vluchten op kleinere luchthavens, in 2020 was dat 26% en nu nog 'maar' 22%.

Het draagvlak voor een toename van het aantal vluchten *op Schiphol* is echter nog lager dan voor een toename bij kleinere luchthavens. 18% is positief over meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan hiervoor. Dit is *gelijk* aan 2020. Tussen 2019¹⁴ en 2020 was er nog sprake van een *afname* in het draagvlak (21% positief vs. 20%).



6.1.8 Verdeling van luchtvaartkrimp

Draagvlak voor vermindering aantal vluchten Schiphol blijft hoger dan voor kleinere luchthavens

In paragraaf 4.1 zagen we dat in 2021 de steun voor luchtvaartkrimp in Nederland vergeleken met de situatie pre-corona iets is gedaald gestegen ten opzichte van 2020 (van 49% naar 43%). Als we de vraag iets anders formuleren zien we in 2021 een vergelijkbaar aantal voorstanders van krimp: vier op de tien (44%) zijn in het algemeen positief over een afname van het aantal vluchten na de coronacrisis ten opzichte van voor de coronacrisis.

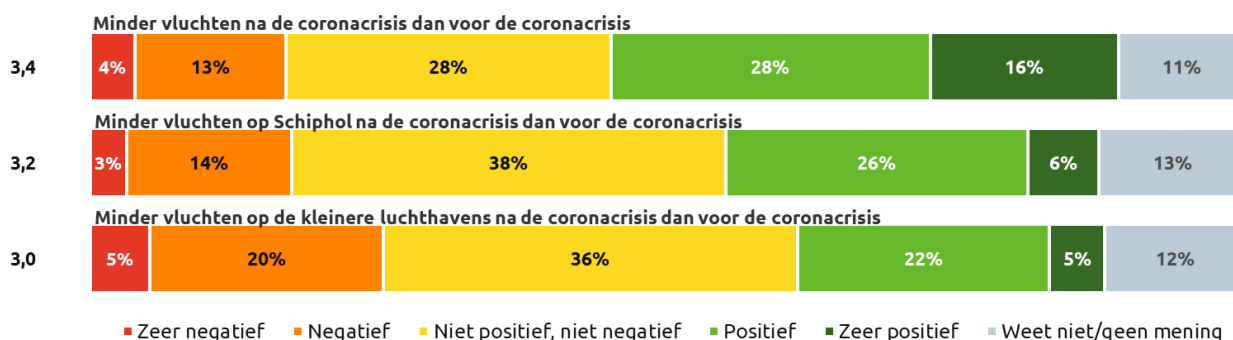
Als we kijken waar die vluchten dan moeten verminderen, dan zien we dat het draagvlak voor minder vluchten op Schiphol iets hoger is dan voor een vermindering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens. 32% is voor een afname van het aantal vluchten op Schiphol en 27% is voor een afname voor het aantal vluchten op de kleinere luchthavens. Het draagvlak voor deze laatste maatregel is al sinds 2019¹⁵ *stabiel*. Het draagvlak voor een afname van het aantal vluchten op Schiphol *nam toe* tussen 2019 en 2020 (3,2 vs. 3,1 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief), maar is nu *gelijk* gebleven.

¹³ In 2019 luidde de stelling: 'Meer vluchten op de kleinere luchthavens'. Vanwege de coronacrisis is vanaf 2020 gespecificeerd dat dit gaat over de 'normale' situatie en niet die ten tijden van de crisis. In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

¹⁴ In 2019 luidde de stelling: 'Meer vluchten op Schiphol'. Vanwege de coronacrisis is vanaf 2020 gespecificeerd dat dit gaat over de 'normale' situatie en niet die ten tijden van de crisis. In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

¹⁵ In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

Stel dat de coronacrisis voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen. In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende maatregelen na de coronacrisis?
 (Basis - Allen, n=1.748)



6.1.9 Overige maatregelen

Draagvlak voor stimuleren trein voor korte afstanden blijft groot; draagvlak om Schiphol te verplaatsen naar of uit te breiden op eiland in Noordzee daalt

Circa driekwart (74%) van de Nederlanders vindt het een goed idee om de trein een aantrekkelijker vervoersmiddel te maken als alternatief voor korte vliegafstanden (4% is negatief). Het draagvlak *steeg* tussen 2018 en 2019 (4,1 vs. 4,2 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief), maar is nu al sinds 2019 *stabiel*.

Zes op de tien (58%) vinden het een goed idee om vliegverkeer voorspelbaarder te maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject (2% is tegen). In 2020 was het draagvlak voor deze maatregel *iets afgenomen* ten opzichte van 2019 (3,8 vs. 3,8 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief; 10% vs. 15% zeer positief¹⁶), maar dit is nu *onveranderd*.

Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes, vindt circa een derde (34%) een goed idee (12% niet). Dit is gelijk aan 2020¹⁷.

Het draagvlak om Schiphol te verplaatsen naar of uit te breiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee, is wel *gedaald* ten opzichte van eerdere metingen. 34% is hier een voorstander van, 28% niet (gemiddeld 3,1 vs. 3,2 (2020) vs. 3,2 (2019) vs. 3,3 (2018) gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief; 34% positief vs. 38% (2020) vs. 39% (2019) vs. 42% (2018)).

Ten slotte is ruim een kwart (28%) positief over de maatregel om zoveel mogelijk te vliegen vanaf één luchthaven in plaats van spreiden over meerdere luchthavens in Nederland, maar een ongeveer even grote groep (26%) is hier negatief over. Dit beeld is *onveranderd* ten opzichte van 2020.¹⁸

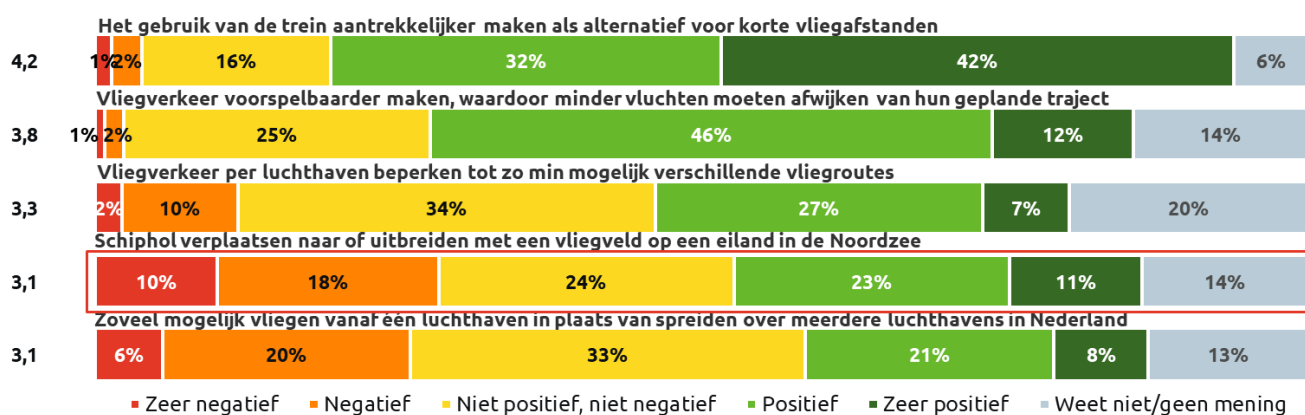
¹⁶ In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

¹⁷ Deze stelling is voor het eerst voorgelegd in 2020.

¹⁸ Deze stelling is voor het eerst voorgelegd in 2020.

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

(Basis - Allen, n=1.748)



7 Vlieggedrag en handelingsperspectief

In dit hoofdstuk gaan we in op de rol die Nederlanders zien voor verschillende actoren in de Nederlandse luchtvaart. Ten eerste geven we inzicht in welke spelers verantwoordelijk worden gevonden voor het aandragen van oplossingen voor de toekomst van de luchtvaart. Ten tweede gaan we in op het vlieggedrag van Nederlanders (in tijden van corona) en de rol die de coronasituatie had bij hun overwegingen om wel of niet te vliegen. Ten derde gaan we in op de bijdrage die Nederlanders zelf bereid zijn te leveren om negatieve gevolgen van luchtvaart te beperken. Ten vierde gaan we in op de beleving van vliegen in tijden van corona.

7.1 Verantwoordelijke actoren

Luchtvaartsector wordt vaker verantwoordelijk gehouden voor oplossingen

Waar vorig jaar nog 45% het kabinet/de regering verantwoordelijk hield voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst, is dat nu *gedaald* naar 39%. Mogelijk komt dit doordat het kabinet momenteel al enige maanden demissionair is en mensen weinig horen over politieke besluitvorming (op het gebied van luchtvaart), maar er is respondenten niet naar hun motieven gevraagd.

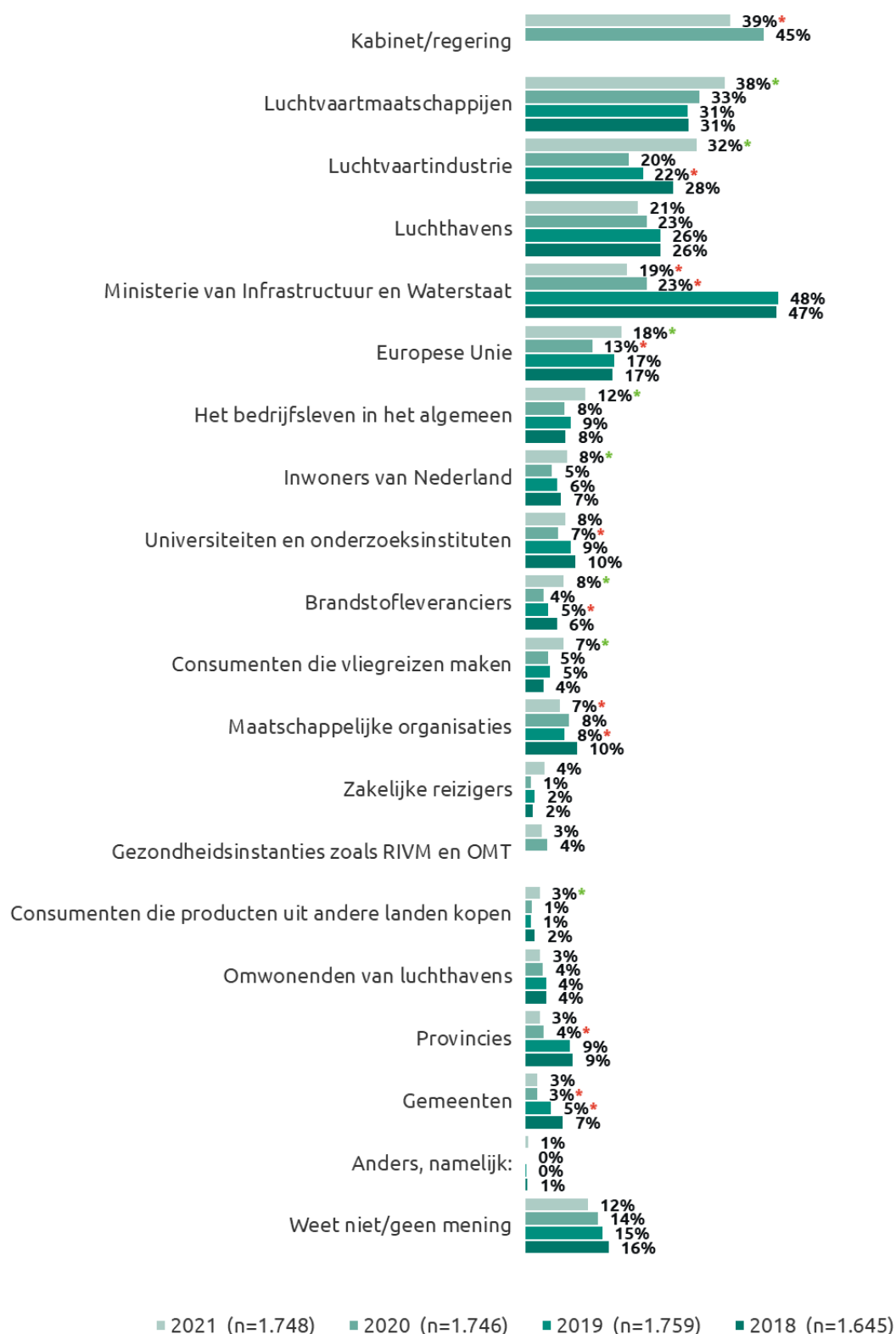
We zien verder ook een *daling* in de verantwoordelijkheid die wordt toegekend aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (19% in 2021, 23% in 2020, 48% in 2019). Die scherpe daling tussen 2019 en 2020 is overigens waarschijnlijk (mede) gekomen doordat we in 2020 voor het eerst het kabinet als geheel hebben toegevoegd, waardoor een deel van de respondenten daar naar uitweek.

Vaker dan in 2020 leggen Nederlanders de verantwoordelijkheid voor oplossingen nu bij de luchtvaartmaatschappijen (38% vs. 33% in 2020) en de luchtvaartindustrie (32% vs. 20%).

Verder zien we een *schommeling* in de verantwoordelijkheid die wordt toegekend aan de Europese Unie: hier zagen we in de vorige meting nog een daling (13% in 2020 vs. 17% in 2019), maar nu is er weer sprake van een stijging (18% in 2021 vs. 13% in 2020) naar het niveau van 2019.

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

(Basis - allen)



7.2 Vlieggedrag

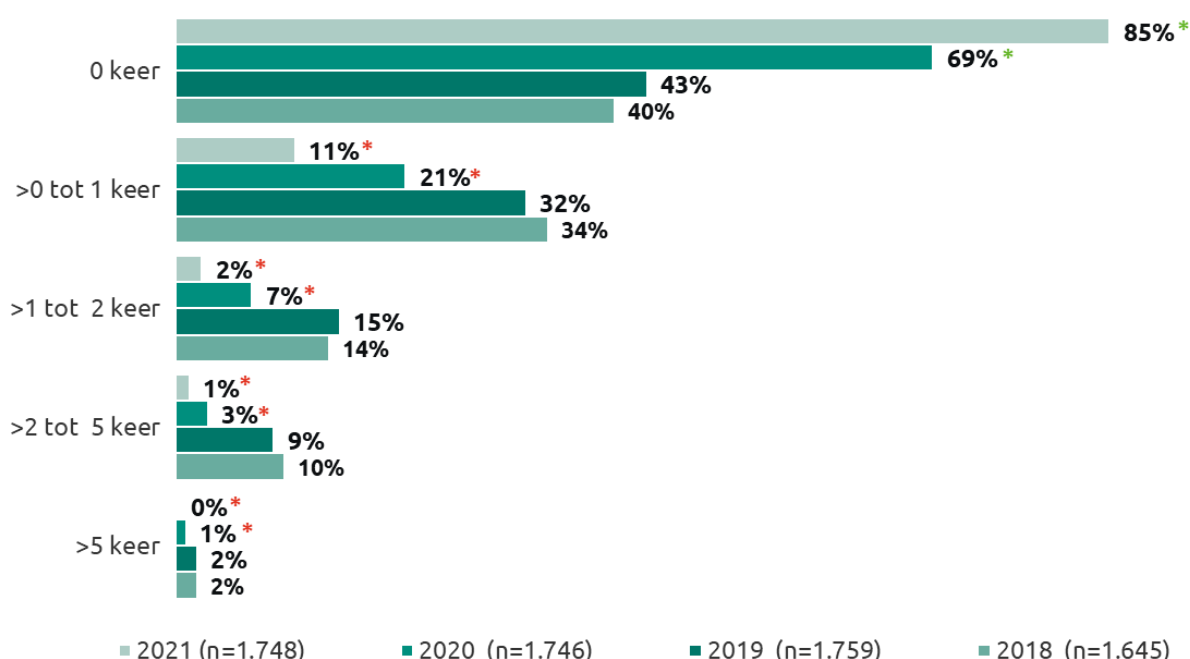
7.2.1 Privévluchten

Dalende trend in het aantal privévluchten

Gedurende de afgelopen 12 maanden (september 2020 t/m augustus 2021) vlogen Nederlanders gemiddeld 0,3 keer voor privédoeleinden, zoals vakanties of bezoek aan familie of vrienden (dit is inclusief de mensen die helemaal niet - dus 0 keer - vlogen). Ruim acht op de tien Nederlanders (85%) vlogen deze periode geen enkele keer privé en 15% vloog dus wel. Een tiende (11%) vloog maximaal één keer, 4% vloog vaker.

Het aantal privévluchten is door het aanblijven van de coronacrisis, *wederom gedaald*. In 2020 vloog men gemiddeld 0,6 keer in de afgelopen 12 maanden voor privédoeleinden en in 2019 was dit nog 1,2 keer per jaar.¹⁹

Hoe vaak heb je gevlogen in de periode tussen september 2020 tot en met augustus 2021? Privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)
 (Basis - allen)

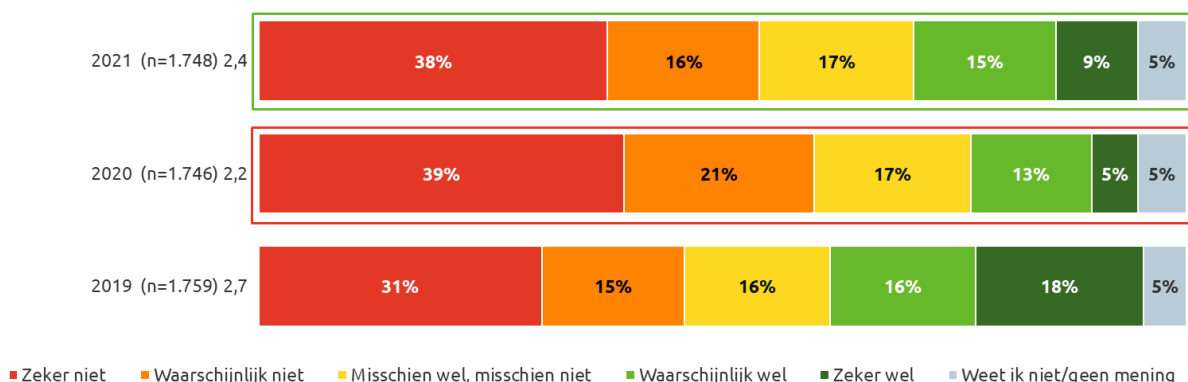


Wel is de intentie om de komende periode te gaan vliegen nu weer hoger dan een jaar geleden

Circa een kwart (24%) van de Nederlanders verwacht in de rest van 2021 of in 2022 een vliegreis te maken voor privédoeleinden. Dit is hoger dan de verwachting in 2020 (18%). Ongeveer de helft (54%) verwacht in deze periode geen vliegreis voor privédoeleinden meer te maken (vs. 60% in 2020).

¹⁹ Eerdere jaren vroegen we naar het gemiddelde per jaar, met als instructie dat men het gemiddelde van de afgelopen drie jaar kan nemen. Sinds de 2-meting in 2020 hebben we specifiek naar de afgelopen 12 maanden gevraagd (september 20xx tot en met augustus 20xx), omdat een gemiddelde per jaar (op basis van de laatste drie jaar) ons in 2020 moeilijk uitvraagbaar leek vanwege de grote trendbreuk in het vliegvolume aan het begin van de coronacrisis (vanaf maart 2020).

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van dit jaar en/of volgend jaar met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
 (Basis - allen)

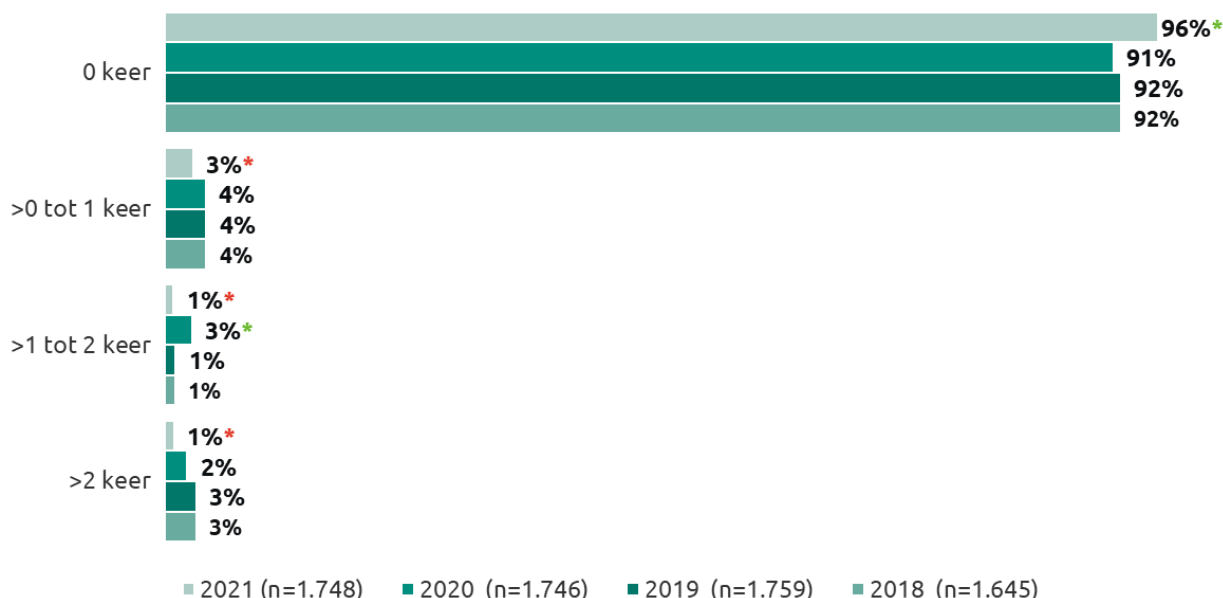


7.2.2 Zakelijke vluchten

Gemiddeld aantal zakelijke vluchten nog steeds stabiel

Gemiddeld genomen vlogen Nederlanders de afgelopen 12 maanden (september 2020 t/m augustus 2021) 0,2 keer voor hun werk (inclusief degenen die helemaal niet – dus 0 keer - vlogen). Gemiddeld gezien is dit *gelijk* aan 2020 (gemiddeld 0,3 keer per jaar) en de jaren daarvoor, maar het aantal mensen dat nu geen enkele keer zakelijk vloog is wel gestegen: 96% vloog nooit zakelijk, versus 91% in 2020²⁰. Daarnaast vloog 3% maximaal één keer zakelijk en 2% vaker.

Hoe vaak heb je gevlogen in de periode tussen september 2019 tot en met augustus 2020? Voor zaken
 (Basis - allen)



²⁰ Zie ook vorige voetnoot.

7.2.3 Invloed van corona op keuze wel of niet te vliegen

Verre vakantiebestemming voornaamste reden om recent het vliegtuig te pakken

Van alle Nederlanders vloog 56% in de drie jaren voor corona wel eens (privé of zakelijk) en daarvan vloog 27% ook tussen september 2020 en augustus 2021 (dus tijdens de pandemie). In totaal vloog dus 15% van alle Nederlanders zowel in de drie jaar voor corona als in de afgelopen 12 maanden. Deze mensen noemen het vaakst als belangrijkste doel van hun recente vluchten dat zij naar een vakantiebestemming wilden waar zij gemakkelijker/alleen met het vliegtuig heen konden (60%). Daarnaast wilde een kwart (24%) familie of vrienden in het buitenland bezoeken. Ongeveer een tiende had het vliegen zo gemist dat ze weer wilden gaan nu het weer kon (13%) en 10% moest voor hun werk vliegen. 7% vloog om een evenement of culturele instelling te bezoeken. 4% vloog om een ander doel.

Wat waren de belangrijkste doelen voor deze vliegreis/vliegreizen? Meerder antwoorden mogelijk
 (Basis - vloog pre-corona weleens privé of zakelijk én vloog afg. 12 maanden privé of zakelijk, n=266)

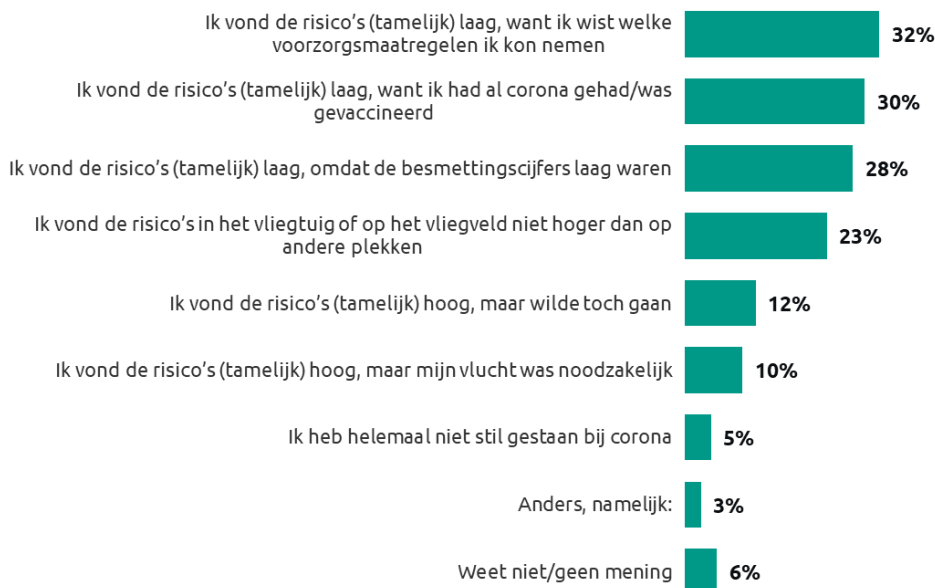


Vliegers in coronatijd vonden de risico's omtrent besmetting veelal laag

Van de mensen die in de drie jaren voor corona en in de afgelopen 12 maanden (tijdens de pandemie) vlogen, geven ongeveer drie op de tien aan dat zij de risico's rondom corona (tamelijk) laag vonden omdat zij wisten welke voorzorgsmaatregelen ze konden nemen (32%), zij al corona hadden gehad of al gevaccineerd waren (30%) en/of omdat de besmettingscijfers laag waren (28%). Daarnaast geeft circa een kwart (23%) aan dat ze de risico's in het vliegtuig of op de luchthaven niet hoger vonden dan op andere plekken. Ongeveer een tiende vond de risico's (tamelijk) hoog, maar wilde toch gaan (12%) en/of vond de vlucht noodzakelijk (10%). 5% zegt helemaal niet stil gestaan te hebben bij corona.

Op welke manier speelde corona een rol in jouw beslissing om te vliegen in de afgelopen 12 maanden? Meerdere antwoorden mogelijk

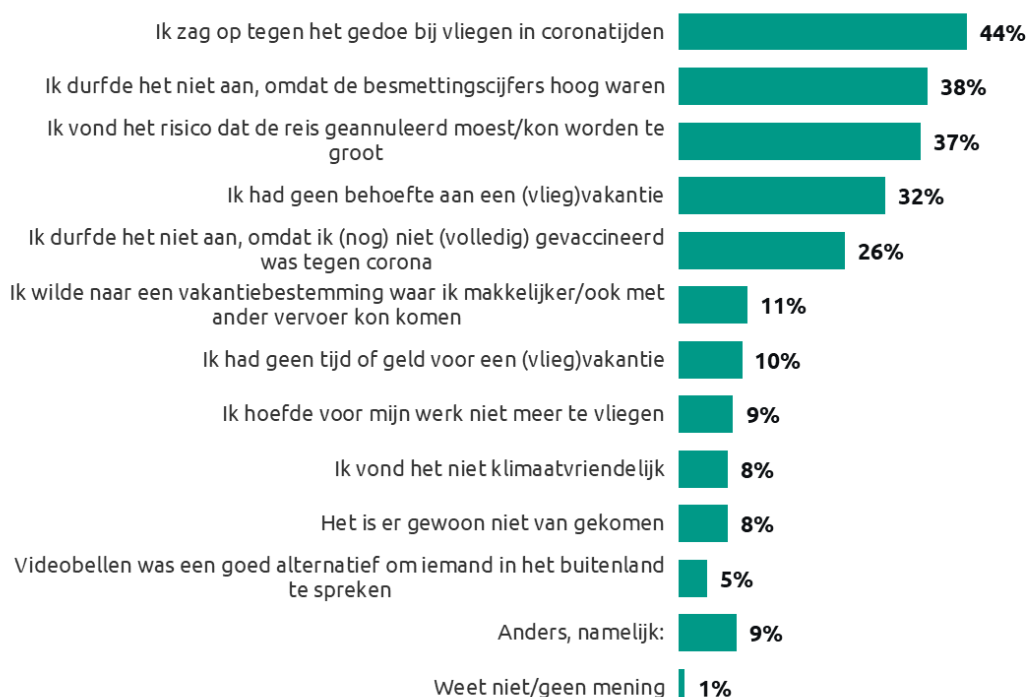
(Basis - vloog pre-corona weleens privé of zakelijk én vloog afg. 12 maanden privé of zakelijk, n=266)



Nederlanders die normaal wel maar de afgelopen 12 maanden niet vlogen, vonden corona te veel gedoe en te veel gezondheidsrisico's opleveren

Van alle Nederlanders die in de drie jaren voor corona wel eens (privé of zakelijk) vlogen (56%), vloog 73% niet tussen september 2020 en augustus 2021 (dus tijdens de pandemie). In totaal vloog dus 41% van alle Nederlanders wel in de drie jaar voor corona maar niet in de afgelopen 12 maanden. Van deze mensen zeggen circa vier op de tien dat zij opzagen tegen het gedoe bij vliegen in coronatijden (44%), dat zij het niet aandurfdën omdat de besmettingscijfers hoog waren (38%) en/of dat zij het risico dat de reis geannuleerd moest worden te groot vonden (37%). Daarnaast geeft 32% aan geen behoefte te hebben gehad aan een (vlieg)vakantie en durfde een kwart (26%) het niet aan omdat zij (nog) niet (volledig) gevaccineerd waren tegen corona. In mindere mate noemt deze groep als reden om het afgelopen jaar niet te vliegen dat de vakantiebestemming makkelijker/ook met ander vervoer te bereiken was (11%), dat er geen tijd of geld was voor een (vlieg)vakantie (10%), dat er voor werk niet meer gevlogen hoefde te worden (9%), dat het niet klimaatvriendelijk is (8%), dat het er gewoon niet van gekomen is (8%) en dat videobellen een goed alternatief was om iemand in het buitenland te spreken (5%).

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt?
 (Basis - vloog pre-corona weleens privé of zakelijk, maar vloog de afgelopen 12 maanden niet, n=705)



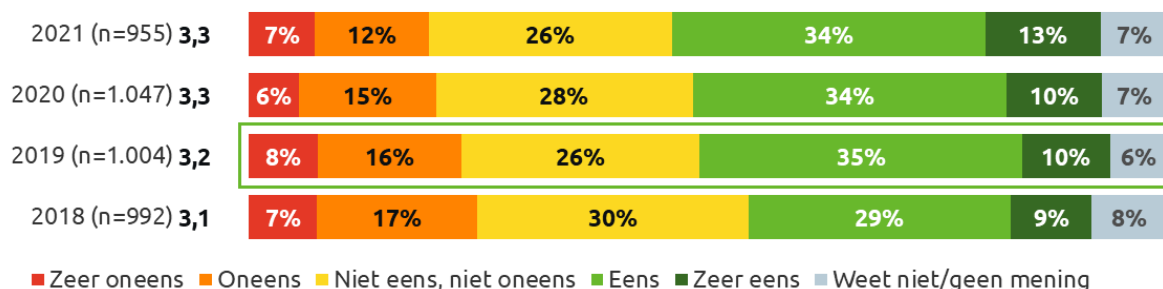
7.3 Bereidheid tot eigen bijdrage van vliegreizigers

Eigen effectiviteit: vliegreizigers denken nog even vaak bij te kunnen dragen aan beperking van nadelige effecten luchtvaart; bijna de helft is hiervan overtuigd

Aan Nederlanders die in de drie jaren voor de coronacrisis weleens voor privédoeleinden vlogen (55% van alle Nederlanders), is gevraagd in hoeverre en op welke wijze zij bereid zijn bij te dragen aan het verminderen van de negatieve gevolgen van luchtvaart. Het aandeel dat aangeeft een eigen bijdrage te kunnen leveren, is *gelijk* gebleven aan 2020. 47% denkt zelf een bijdrage te kunnen leveren. In de paragrafen hieronder bespreken we tot welke bijdrage privévlieggers bereid zijn.

Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart

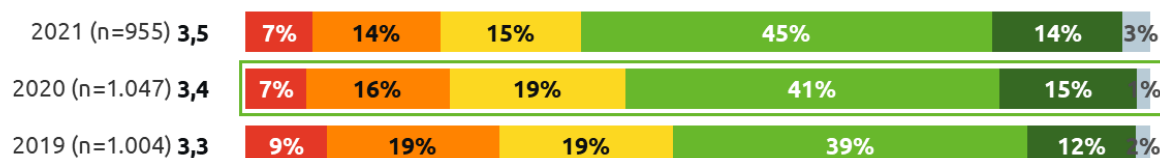
(Basis - Vloog pre-corona weleens)



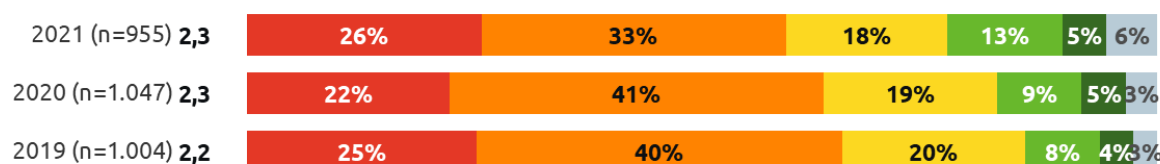
Bewust vliegen: meerderheid verdiept zich in verschillende mogelijke vervoersmiddelen voor vakantiebestemming, maar slechts een klein deel kijkt naar hoe zuinig het vliegtuig is

Een meerderheid (60%) van de Nederlanders die pre-corona weleens voor privédoeleinden vlogen, verdiept zich in de verschillende vervoersmiddelen waarmee zij op hun bestemming kunnen komen als zij een vakantie uitzoeken. Dit is *onveranderd* ten opzichte van 2020. Bijna één op de vijf (17%) verdiept zich bij het uitzoeken van een vliegvakantie in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee wordt gereisd. Een meerderheid (59%) doet dit niet. Ook dit is *onveranderd* ten opzichte van 2020.

Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoersmiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen (Basis - Vloog pre-corona weleens)



Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis (Basis - Vloog pre-corona weleens)

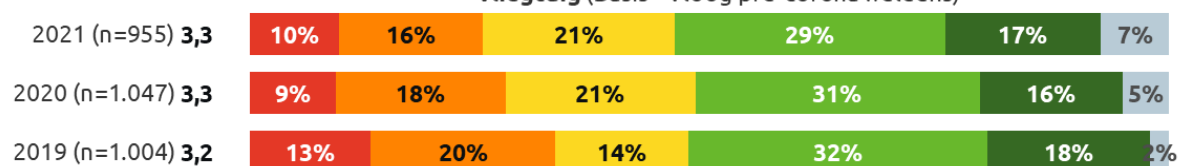


■ Zeer oneens ■ Oneens ■ Niet eens, niet oneens ■ Eens ■ Zeer eens ■ Weet niet/geen mening

Vliegfrequentie: de bereidheid om minder te gaan vliegen is al sinds 2019 stabiel: ongeveer vier op de tien zeggen hiertoe bereid te zijn

*Net als in 2020*²¹ geeft bijna de helft (46%) van de privévliegers aan na de coronacrisis bereid te zijn om niet elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan. 25% is hier niet toe bereid. Daarnaast zijn ongeveer vier op de tien (38%) bereid om na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken dan zij voorheen gewend waren. 30% is daar niet toe bereid. Ook dat is vrijwel onveranderd ten opzichte van 2020²².

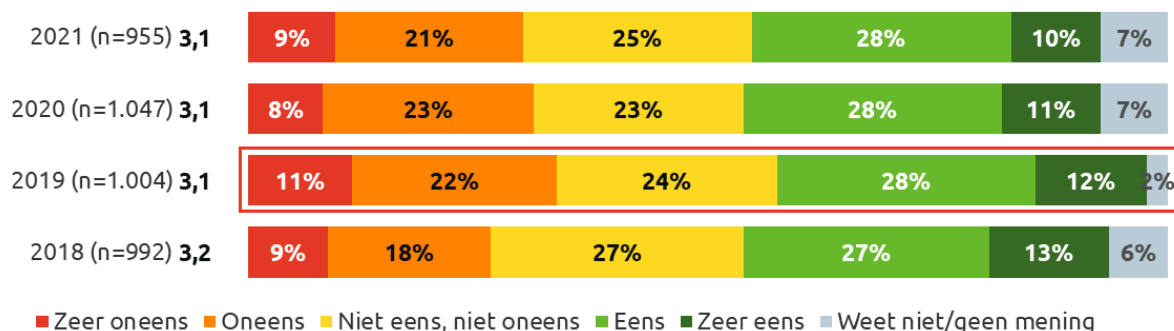
Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (Basis - Vloog pre-corona weleens)



²¹ In 2019 luidde de stelling nog: ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig.

²² In de eerdere metingen luidde de stelling nog: ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken

Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens)



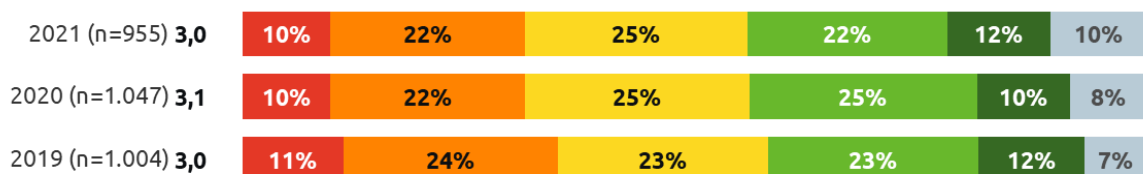
Verre vluchten: wederom is ongeveer een derde bereid om minder vaak een verre vliegreis te maken

Een derde (34%) van de mensen die voor de coronacrisis weleens vlogen voor privédoelen, zegt bereid te zijn minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan zij gewend waren voor de coronacrisis. Een ongeveer even grote groep (31%) is hier niet toe bereid. Dit is *gelijk* aan de eerdere metingen²³.

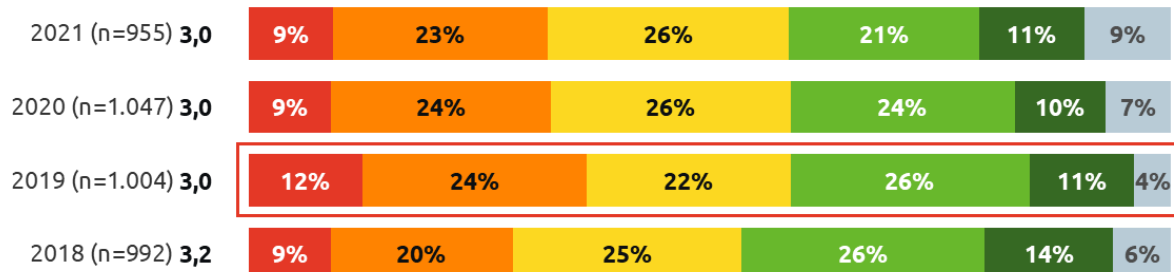
Daarnaast geven drie op de tien (32%) aan bereid te zijn om minder verre vliegreizen te maken. Eveneens drie op de tien (32%) zijn hier niet toe bereid. Ook de bereidheid om minder verre vliegreizen te maken is al sinds 2019²⁴ *stabiel*.

Ook de bereidheid om vaker op vakantie te gaan in Nederland in plaats van in het buitenland is dit jaar *gelijk* gebleven. Net als vorig jaar²⁵ zegt ongeveer een derde (35%) bereid te zijn om dit te doen, maar geeft een even grote groep aan (34%) hier niet toe bereid te zijn. De bereidheid ligt wel hoger dan in 2019 (28%).

Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens)



Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens)

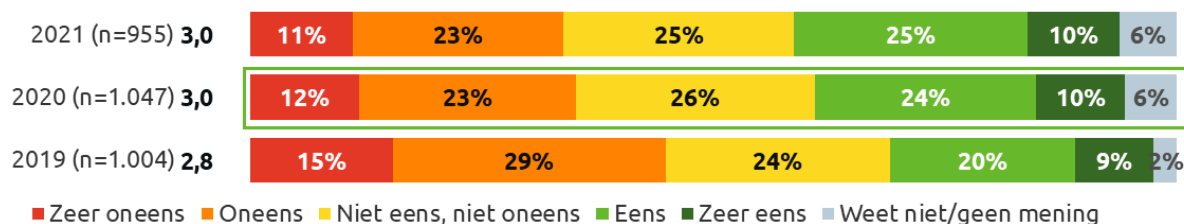


²³ In 2019 luidde de stelling nog: ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa.

²⁴ In 2018 en 2019 luidde de stelling nog: ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken.

²⁵ In 2019 luidde de stelling nog: ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden.

Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens)

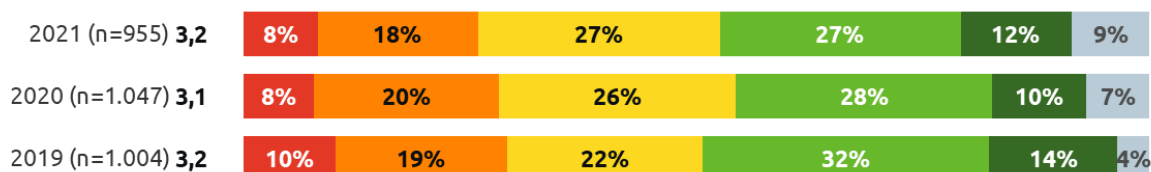


Korte vluchten: bereidheid om minder korte vluchten te maken en de trein als alternatief te gebruiken is nog altijd even hoog: circa vier op de tien is hiertoe bereid

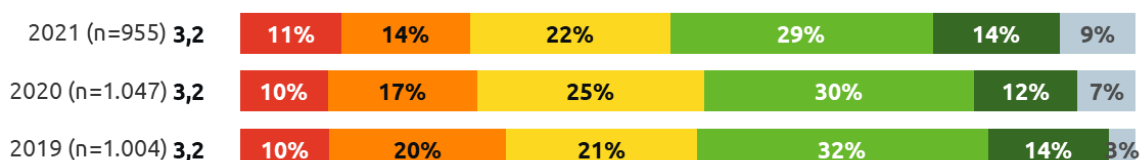
Bijna vier op de tien (39%) privévliegers is bereid om na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa; een kwart (26%) niet. Dit is al sinds 2019²⁶ *stabiel*.

Ook de bereidheid om in plaats van het vliegtuig de nachttrein te nemen op lange afstanden binnen Europa is *stabiel* gebleven de afgelopen jaren. 43% is hiertoe bereid, 26% niet. De bereidheid om vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ondanks dat dat meer tijd of geld kost, is ongeveer even groot. 41% staat hier positief tegenover, 26% niet. Ook dit is *niet veranderd* ten opzichte van vorig jaar.

Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens)

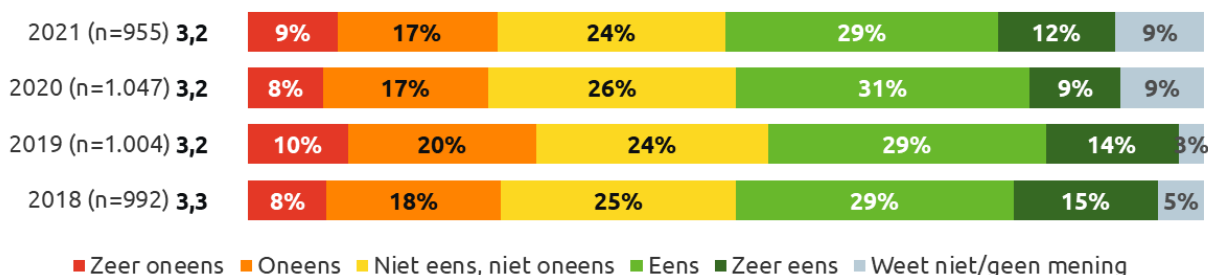


Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (Basis - Vloog pre-corona weleens)



²⁶ In 2019 luidde de stelling nog: ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa.

Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld (Basis - Vloog pre-corona weleens)

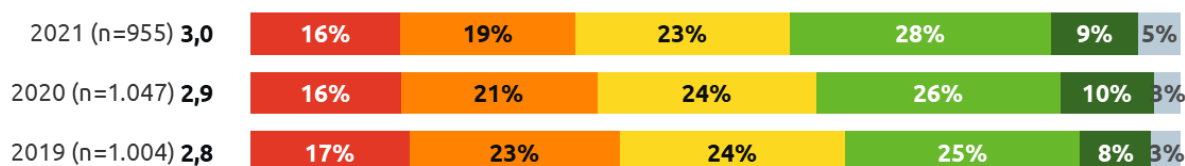


Eigen financiële bijdrage: ongeveer twee vijfde is bereid om een financiële bijdrage te leveren voor milieubelasting

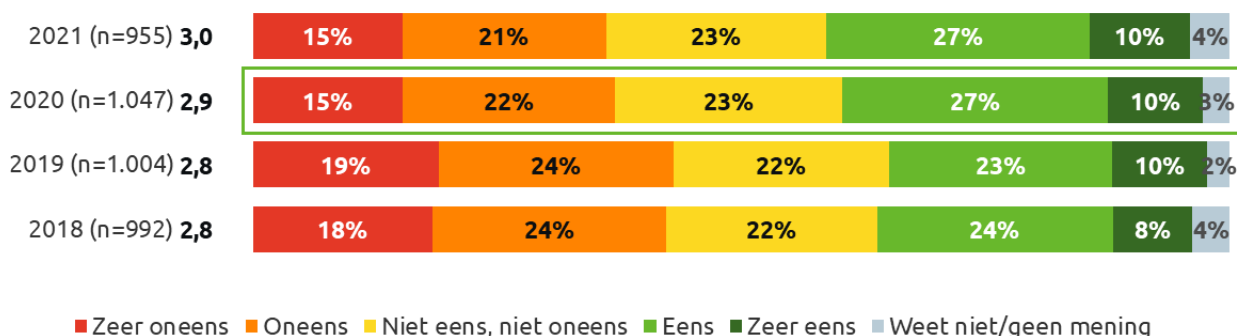
Bijna vier op de tien (37%) privévliegers geven aan bereid te zijn om een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. Een ongeveer even grote groep (35%) is dit niet. De bereidheid is gelijk aan vorig jaar, maar wel hoger dan in 2019 (33%).

De bereidheid om meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof, is nog *even hoog* als in 2020: 37% is hiertoe bereid, 36% niet. In 2019 was de bereidheid minder: 33% bereid en 43% niet.

Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (Basis - Vloog pre-corona weleens)



Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (Basis - Vloog pre-corona weleens)



7.4 Beleving van vliegen in tijden van corona

7.4.1 Zorgen over persoonlijke gevolgen

Minder zorgen om gevolgen van corona bij vlieggreizen

Vaker dan in 2020 denken Nederlanders (die voor corona weleens vlogen) nu dat je nooit zeker kunt weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is: 73% denkt dat je dat nooit zeker kunt weten (vs. 70% in 2020), 6% denkt van wel (eveneens 6% in 2020).

Ruim vier op de tien (45%) denken dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over Nederland (23% denkt van niet). Dit is nog *even veel* als in 2020. De angst voor de gevolgen van corona bij een vliegreis, is echter afgenomen. Circa vier op de tien (44%) Nederlanders die voor corona weleens vlogen, zeggen bang te zijn om vast te komen te zitten in het buitenland als zij een vliegreis maken. Dit is aanzienlijk *minder* dan in 2020 (60% was hier toen bang voor). Ook is deze groep *minder vaak* bang dat reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering (38% vs. 47%) en maken zij zich minder vaak zorgen om besmet te raken met corona als zij een vliegreis zouden maken (33% vs. 46%).

Net als in 2020, denkt ongeveer één op de vijf (19%) dat als de coronapandemie voorbij is en zij een vliegreis zouden maken, er een risico is dat ze besmet raken met een andere, nieuwe infectie. 41% denkt van niet.

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vlieggreizen en corona?	Gemiddelde score (1-5)		(Zeer) eens (%)		(Zeer) Oneens (%)	
Basis – vloog voor corona weleens	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)
Zorgen over persoonlijke gevolgen						
Je kunt nooit zeker weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is	3.9*	3.8*	73%	70%	6%	6%
Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten over Nederland	3.3	3.2	45%	44%	23%	25%
Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie	3.2*	3.6	44%*	60%	25%*	16%
Ik ben bang dat mijn reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie	3.2*	3.5	38%*	47%	21%*	17%
Ik maak me zorgen dat ik besmet raak met corona als ik binnenkort een vliegreis zou maken	2.9*	3.3	33%*	46%	40%*	28%
Als de coronapandemie voorbij is en ik een vliegreis zou maken, denk ik dat ik risico loop besmet te raken met een andere, nieuwe infectie	2.7	2.7	19%	21%	41%	41%

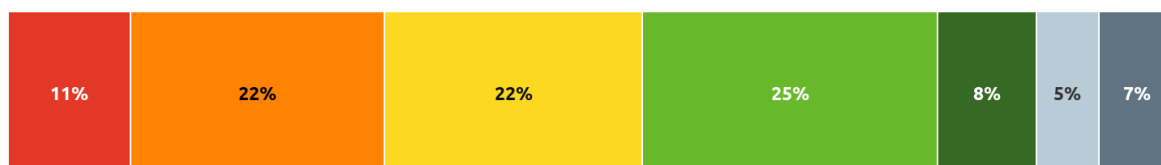
* Significant lager dan in de voorgaande meting

* Significant hoger dan in de voorgaande meting

Een derde maakt zich ook na vaccinatie zorgen om besmet te raken met corona tijdens een vliegreis

Hoewel de zorgen om de effecten van corona bij vlieggreizen zijn afgenomen, geeft toch een derde (34%) van de vliegreizigers aan zich ook als zij (volledig) gevaccineerd zijn, zorgen te maken om besmet te raken tijdens een vliegreis. Een ongeveer even grote groep (32%) maakt zich hier geen zorgen over na (volledig) gevaccineerd te zijn. Ongeveer een kwart (22%) heeft hier geen duidelijke mening over, 5% weet het niet en 7% geeft aan dat dit niet van toepassing is/zij zich niet laten vaccineren.

In hoeverre ben je het eens met de volgende stelling over vlieggreizen en corona?
 Ook als ik (volledig) gevaccineerd ben, maak ik me zorgen besmet te raken als ik een vliegreis zou maken
 (Basis - Vloog pre-corona weleens privé of zakelijk, n=971)



■ Zeet oneens ■ Oneens ■ Niet eens, niet oneens ■ Eens ■ Zeet eens ■ Weet niet/geen mening ■ Niet van toepassing/ik laat me niet vaccineren

7.4.2 Bezinning op vliegen en alternatieven

Bezinning op vliegen en alternatieven onveranderd ten opzichte van de vorige meting

De bezinning op het vliegen en alternatieven voor vliegen tijdens de coronacrisis, is *op geen enkel gebied veranderd* ten opzichte van 2020. Nog steeds geven circa vier op de vliegreizigers aan dat zij vakantie in eigen lang (meer) zijn gaan waarderen (43%), dat zij meer zijn gaan beseffen dat communicatie op afstand (videoconferencing) een goed alternatief is voor een vliegreis (40%), dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn (38%) en hoe schadelijk vliegen voor klimaat en milieu is (37%). Ook geeft ruim een derde (35%) aan (meer) te zijn gaan beseffen dat ze eigenlijk prima zonder vlieggreizen kunnen. Ongeveer een vijfde zegt tijdens de coronacrisis gemerkt te hebben dat communicatie op afstand *geen* goed alternatief is voor een vliegreis (23%) en dat zij zich (meer) zijn gaan beseffen dat ze niet zonder vlieggreizen kunnen (20%). Een tiende (9%) heeft het vliegen zo gemist dat ze na de coronacrisis een inhaalslag willen gaan maken door extra veel te gaan vliegen.

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vlieggreizen en corona?	Gemiddelde score (1-5)		(Zeer) eens (%)		(Zeer) Oneens (%)	
Basis – vloog voor corona weleens	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)
Bezinning op vliegen en alternatieven						
Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen	3.3	3.2	43%	39%	20%	23%
Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand een goed alternatief is voor een vliegreis	3.3	3.3	40%	37%	19%	20%
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vlieggreizen, zoals auto en trein	3.2	3.1	38%	34%	25%	28%
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vlieggreizen kan	3.1	3.1	35%	34%	29%	28%
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu	3.0	2.9	37%*	31%	32%	35%
Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand <u>geen</u> goed alternatief is voor een vliegreis	2.8	2.9	23%	24%	32%	31%
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vlieggreizen kan	2.4	2.4	20%	19%	54%	57%
Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen	2.0	1.9	9%	9%	69%	71%

* Significant lager dan in de voorgaande meting

* Significant hoger dan in de voorgaande meting

7.4.3 Verwachte impact persoonlijke financiën op vliegen

Groep die verwacht meer te gaan vliegen doordat financiële situatie beter wordt, groeit

16% van de Nederlanders die voor corona weleens vlogen, verwacht na de coronacrisis minder te gaan vliegen omdat hun financiële situatie slechter zal zijn. Dat aantal is gedaald ten opzichte van 2020 (20%). In lijn daarmee zijn er nu meer vliegers die verwachten na de coronacrisis meer te gaan vliegen omdat hun financiële situatie beter zal zijn (13% vs. 10%).

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vliegreizen en corona?	Gemiddelde score (1-5)		(Zeer) eens (%)		(Zeer) Oneens (%)	
Basis – vloog voor corona weleens	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)	2021 (n=971)	2020 (n=1.069)
Verwachte impact persoonlijke financiën						
Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn	2.5*	2.7	16%*	20%	53%*	46%
Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn	2.3*	2.2	13%*	10%	56%*	61%

* Significant lager dan in de voorgaande meting

* Significant hoger dan in de voorgaande meting

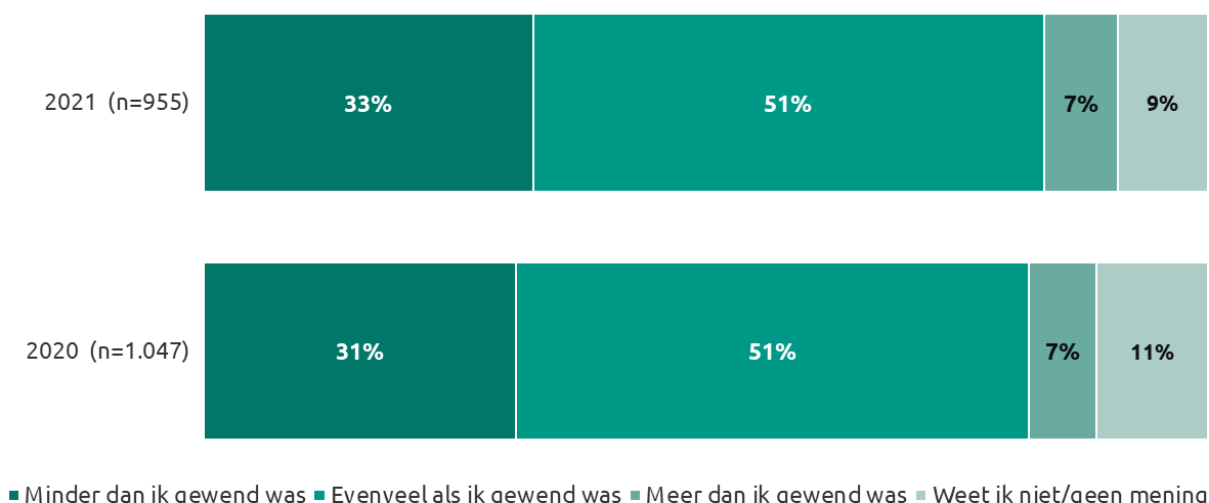
7.4.4 Vliegprognose

Circa een derde verwacht na de coronacrisis minder te gaan vliegen; zelfde beeld als in 2020

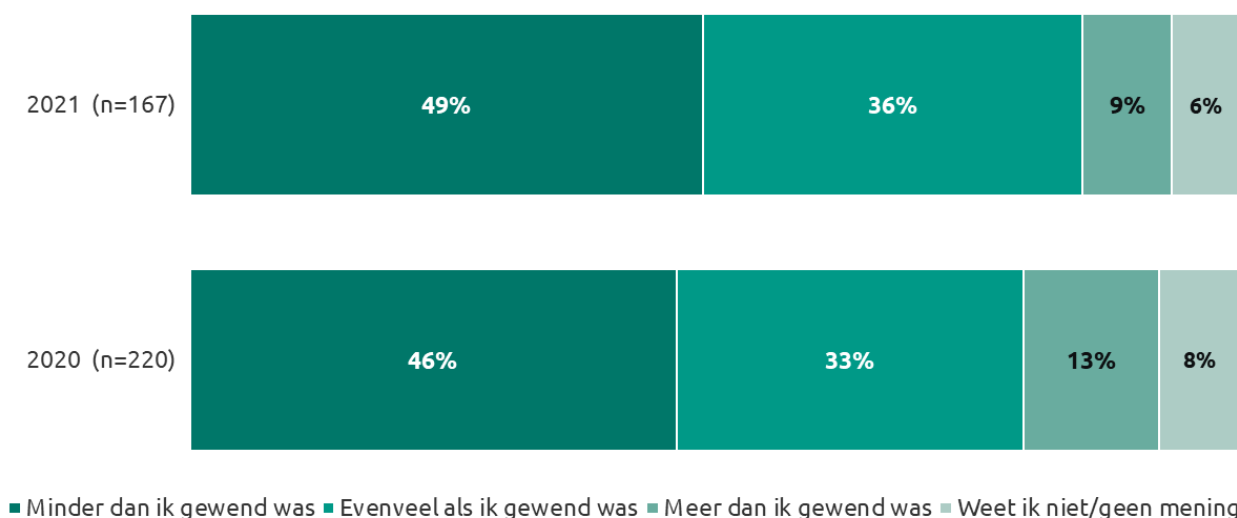
Als de coronacrisis voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden, dan verwacht een derde (33%) van de mensen die pre-corona weleens privé vlogen minder te gaan vliegen dan zij gewend waren. De helft (51%) verwacht nog even vaak te gaan vliegen als daarvoor en 7% denkt juist vaker te gaan vliegen dan zij gewend zijn. 9% weet dit nog niet. Dit beeld is onveranderd ten opzichte van 2020.

Voor zakelijke vliegers geldt – net als in 2020 – dat een veel grotere groep denkt na de coronacrisis minder te gaan vliegen voor zakelijke doeleinden: bijna de helft (49%) denkt namelijk minder te gaan vliegen. Ongeveer een derde (36%) verwacht weer even veel te gaan vliegen en 9% denkt meer te gaan vliegen (voor zaken). 6% weet dit nog niet.

Stel dat de coronacrisis 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?
 (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



Stel dat de coronacrisis 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?
 (Basis - Vloog pre-corona weleens zakelijk)



8 Hinderbeleving

In dit hoofdstuk gaan we in op hinder die Nederlanders ondervinden van wonen nabij een voorziening op het gebied van mobiliteit. De resultaten geven inzicht in hoeveel Nederlanders in de buurt van bepaalde mobiliteitsvoorzieningen wonen en in welke mate zij daarvan hinder ervaren. Vervolgens gaan we in op de mate waarin Nederlanders aangeven bereid te zijn (meer) overlast door luchtvaart te accepteren.

8.1 Beleving van hinder

Meer ervaren hinder door vliegroutes

Iets minder dan één op de vijf Nederlanders (16%) geeft aan binnen 10 kilometer afstand van een vliegveld te wonen en ruim een derde (36%) van een vliegroute. Circa acht op de tien geven aan binnen een straal van 10 kilometer van een snelweg (84%), treinspoor (81%) of treinstation (80%) te wonen.

Aan degenen die binnen een straal van 10 kilometer afstand van een mobiliteitsvoorziening wonen, is gevraagd hoeveel geluidshinder 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 te wonen, ervaren daarvan meer geluidshinder dan van een snelweg, treinspoor of treinstation. Hieronder wordt de gemiddelde score voor hinder weergegeven (op een schaal van 0: totaal geen hinder, tot 10: extreem veel hinder), en het percentage dat de hoeveelheid hinder een 6 of hoger geeft:



Vliegveld: 4,1; 40%



Vliegroute: 4,1*; 37%



Snelweg: 2,4; 18%



Treinspoor: 2,0; 13%



Treinstation: 1,8; 12%

Ten opzichte van 2020 is de hoeveelheid geluidshinder alleen voor vliegroutes *toegenomen* (4,1 gemiddeld vs. 3,8 gemiddeld), nadat hier vorig jaar - toen aanzienlijk minder gevlogen werd door de coronacrisis - een dip in zat. De ervaren hinder is nu weer op het niveau van 2019 en 2018. Dit is wel opmerkelijk, omdat het huidige vliegverkeer nog steeds aanzienlijk minder is dan in die voorgaande jaren.

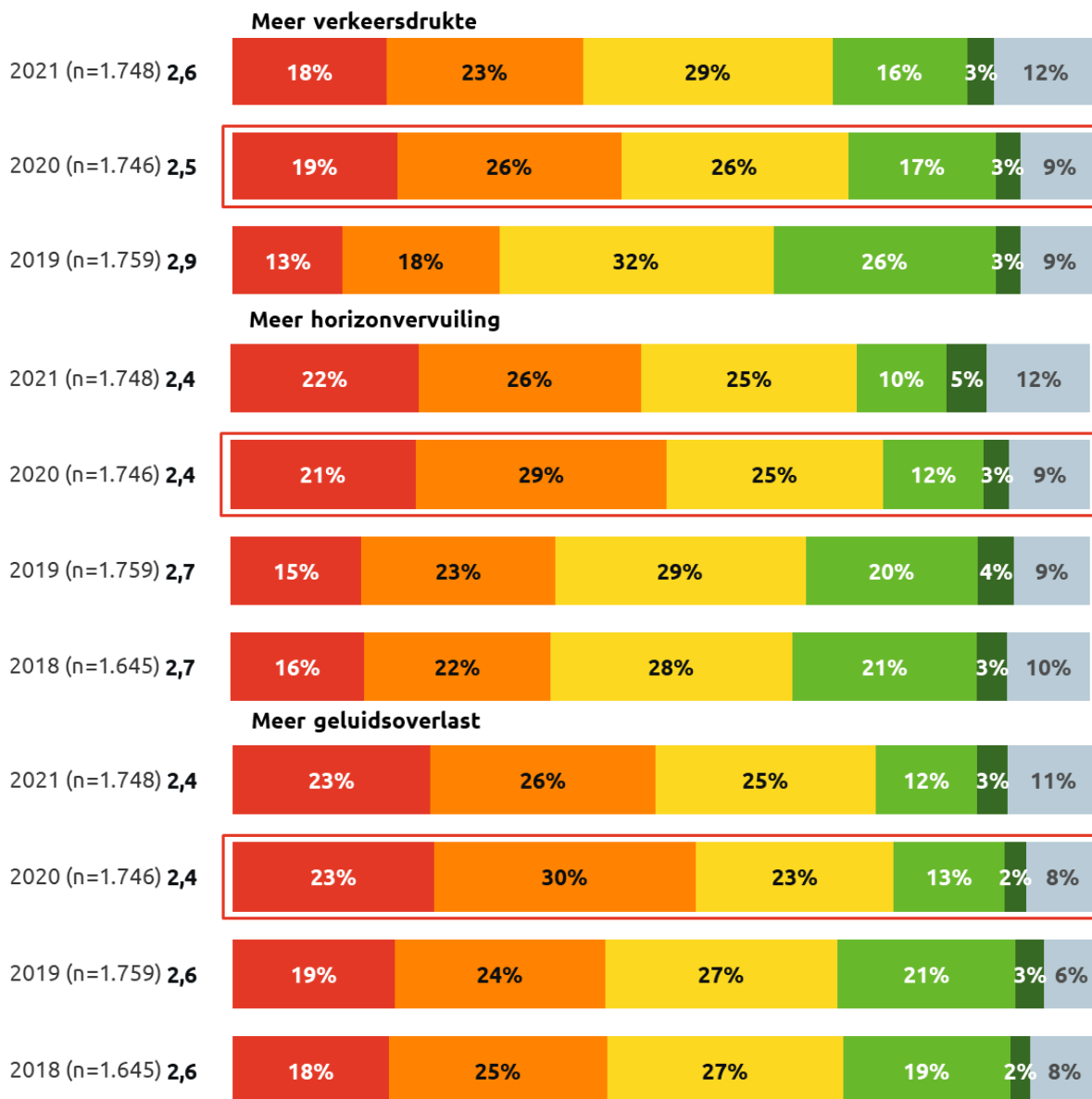
8.2 Acceptatie van hinder

Mogelijke hinder door luchtverontreiniging wordt nog steeds het minst geaccepteerd

Aan alle respondenten is gevraagd in hoeverre zij het acceptabel zouden vinden als hun buurt na de coronacrisis (meer) overlast zou gaan ondervinden van de luchtvaart in Nederland dan voor de

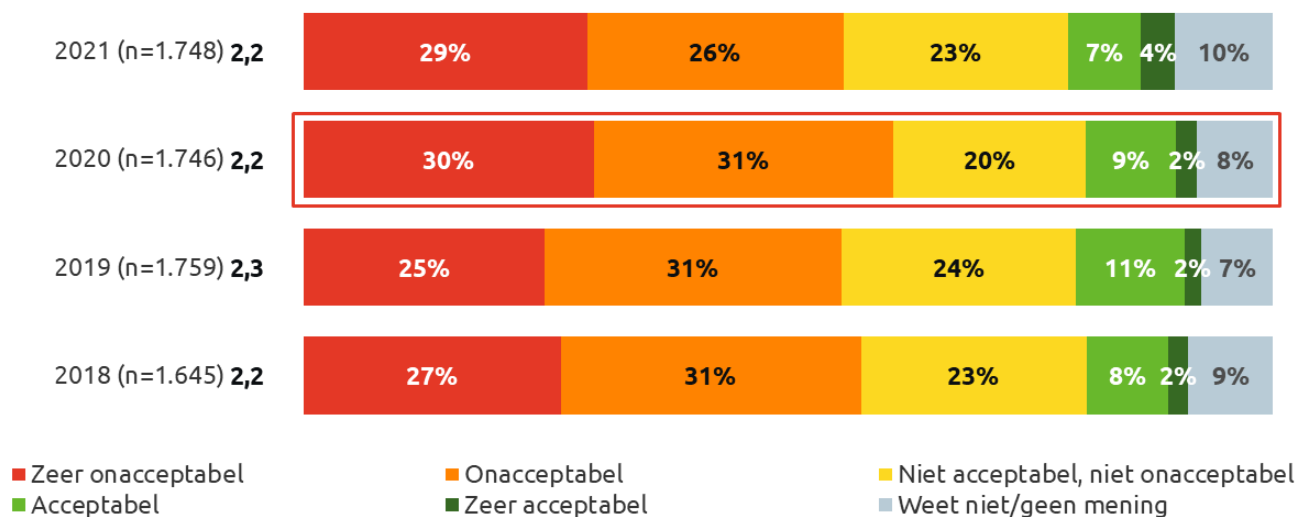
coronacrisis²⁷. Daarbij zijn verschillende typen overlast uitgevraagd. Voor alle voorgelegde typen geldt dat Nederlanders deze nog *even* acceptabel zouden vinden als in 2019. Luchtverontreiniging is nog steeds het minst geaccepteerd: ruim de helft (56%) vindt het onacceptabel als hun buurt meer overlast hiervan gaat ondervinden, tegenover 11% die dat wel acceptabel zou vinden. Op een wederom gedeelde tweede plaats volgen meer geluidsoverlast en meer horizonvervuiling: circa de helft (49%) vindt meer geluidsoverlast en meer horizonvervuiling (48%) onacceptabel. Tot slot vinden vier op de tien (41%) meer verkeersdrukte onacceptabel.

In hoeverre vind je het dan acceptabel als jouw buurt meer overlast ondervindt van de luchtvaart dan voor de coronacrisis voor de volgende typen overlast?



²⁷ In 2018 en 2019 luidde de vraag: In hoeverre vind je het dan acceptabel als jouw buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt van de luchtvaart in Nederland voor de volgende typen overlast?

Meer luchtverontreiniging





Bijlagen



Bijlage 1: Subgroepen

In dit onderdeel van de bijlage gaan we in op de beleving van luchtvaart bij acht subgroepen van de Nederlandse bevolking:

- Voorstanders van groei van luchtvaart en voorstanders van krimp;
- Omwonenden;
- Nederlanders die niet vliegen, incidenteel vliegen, frequent vliegen, die zeer frequent vliegen en die zakelijk vliegen.

Ook bespreken we achtergrondkenmerken van deze groepen.

Voor elke groep bespreken we alleen punten waarop zij significant verschillen van de rest van de bevolking. We vergelijken in de percentages steeds de betreffende groep met de totale Nederlandse bevolking.

Voorstanders van groei luchtvaart

Van alle Nederlanders vindt 19% (n=309 voor weging) dat het aantal vluchten in Nederland post-corona zou moeten kunnen toenemen ten opzichte van pre-corona.

Samenvattend: voorstanders van groei geven vaker prioriteit aan een sterkere economie, werkgelegenheid en reisgemak, en minder vaak aan bescherming van het klimaat en milieu

Voorstanders van groei van de luchtvaart in Nederland zijn vaker mannen, komen vaker uit de drie grote gemeenten en hebben vaker een bovenmodaal inkomen. Zij zijn positiever over luchtvaart en vinden groei ten opzichte van de situatie voor de coronacrisis vaker acceptabel. Als het gaat om de luchtvaart vinden zij een sterke economie, werkgelegenheid, goede bereikbaarheid en reisgemak vaker belangrijk en het beschermen van het klimaat, milieu en landschap minder vaak belangrijk. Zij staan over het algemeen dan ook negatiever tegenover maatregelen om de luchtvaart in te perken, maar wel positiever tegenover de maatregel om zuinige en stille vliegtuigen goedkoper te maken. Verder vliegen zij zelf vaker en zijn zij minder bereid hun gedrag aan te passen door minder of minder ver te reizen. Na de coronacrisis verwachten zij vaker meer te gaan vliegen. Zij zijn minder positief over alternatieven voor de luchtvaart dan andere vliegreizigers.

Als we meer in detail kijken naar resultaten waarop voorstanders van groei verschillen van de rest van de bevolking dan vallen de volgende zaken op:

Draagvlak voor groei: voorstanders van groei positiever over luchtvaart

- Voorstanders van groei zijn (uiteraard) positiever over de luchtvaart in Nederland. Op een schaal van 1 (zeer negatief) tot 10 (zeer) positief geven zij gemiddeld een 7,9 (tegenover een 6,9 onder de totale bevolking). Ruim zes op de tien (65%) geven een acht of hoger (tegenover 37% van de totale bevolking)
- Ruim acht op de tien (86%) vinden het acceptabel als de luchtvaart de komende jaren na de coronacrisis (zeer) sterk groeit ten opzichte van de situatie voor corona (vs. 28%)
- Voorstanders van groei geven vaker aan de volgende typen vluchten nog net zo belangrijk te vinden als voor corona:
 - Vluchten voor goederenvervoer (63% vs. 54% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Zakelijke vluchten (53% vs. 33%)
 - Vluchten voor bezoek aan familie en vrienden (62% vs. 50%)
 - Vluchten voor vakantie (59% vs. 40%)
 - Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen (56% vs. 34%)
- Vluchten voor goederenvervoer (19% vs. 12%), bezoek aan familie en vrienden (19% vs. 12%) en vakantie (12% vs. 7%) vinden zij tevens vaker belangrijker dan voor corona.

Prioriteiten bij luchtvaart: voorstanders van groei geven meer prioriteit aan economische belangen, werkgelegenheid, veiligheid, bereikbaarheid en reisgemak

Voorstanders van groei vinden vaker dat de volgende waarden hoge prioriteit moeten krijgen als het gaat over de luchtvaart:

- Economie (voorstanders van groei geven een *landelijke* prioriteitscore van gemiddeld 5,7 versus de totale Nederlandse bevolking 5,0; voorstanders van groei geven een prioriteitscore voor hun *eigen regio* van gemiddeld 5,4 versus de totale Nederlandse bevolking 4,8)
- Werkgelegenheid (landelijk: 5,3 vs. 4,8, regionaal: 5,2 vs. 4,7)
- Bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,2 vs. 4,6, regionaal: 4,8 vs. 4,2)
- Bereikbaarheid buitenland (landelijk: 5,2 vs. 4,5, regionaal: 4,8 vs. 4,2)
- Reisgemak (landelijk: 5,2 vs. 4,4, regionaal: 5,0 vs. 4,2)
- Veiligheid (landelijk: 5,7 vs. 5,5, regionaal: 5,5 vs. 5,3).

Zij hechten minder dan gemiddeld belang aan:

- Bescherming van het klimaat en milieu (landelijk: 4,9 vs. 5,4)
- Een goede milieu- en luchtkwaliteit (regionaal: 5,1 vs. 5,4)
- Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,1 vs. 5,4, regionaal: 5,0 vs. 5,3)
- Het beperken van geluidhinder (landelijk: 4,6 vs. 4,9, regionaal: 4,5 vs. 4,8).

Maatregelen: voorstanders van groei zijn positiever over het goedkoper maken van reizen in zuinige vliegtuigen

Voorstanders van groei zijn positiever dan gemiddeld over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die reizen met zuinigere en stillere vliegtuigen (68% van de voorstanders van groei vs. 51% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verleggen van vliegroutes:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidshinder in stedelijke gebieden te beperken (27% vs. 19%)
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen om zo min mogelijk CO₂ uit te stoten, maar met mogelijk meer (geluid)hinder (46% vs. 36%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (46% vs. 34%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (51% vs. 18%) zowel voor Schiphol (47% vs. 18%) als op kleinere luchthavens (42% vs. 22%)
- Overige maatregelen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (70% vs. 58%).

Over onderstaande maatregelen zijn zij juist minder positief dan gemiddeld:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (belasting op vliegtickets) (24% vs. 43% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (49% vs. 61%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (19% vs. 44%), zowel op Schiphol (19% vs. 32%) als op de kleinere luchthavens (21% vs. 27%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (67% vs. 74%).

Actoren: voorstanders van groei zien de luchtvaartindustrie en luchthavens vaker als verantwoordelijk voor toekomstbestendig maken luchtvaart

- Voorstanders van groei zien de luchtvaartindustrie (45% vs. 32% van de totale bevolking) en de luchthavens zelf (26% vs. 21%) vaker als verantwoordelijk voor oplossingen om de luchtvaart in Nederland toekomst klaar te maken

- De Europese unie achten zij hier minder vaak verantwoordelijk voor (13% vs. 18%).

Eigen bijdrage: voorstanders van groei zijn minder offerbereid

- Gedurende de periode van september 2020 tot en met augustus 2021 maakten voorstanders van groei gemiddeld 0,5 privévluchten (tegenover 0,3 onder de totale Nederlandse bevolking) en 0,5 zakelijke vluchten (tegenover 0,2 onder de totale Nederlandse bevolking)
- Het bezoeken van een evenement of culturele instelling was voor hen vaker een reden om te vliegen (13% vs. 7%). Dat zij voor hun werk niet hoefden te vliegen, was vaker een reden om geen vliegreis te ondernemen (13% vs. 9%)
- In de rest van 2021 en 2022 verwachten zij vaker een vliegreis te maken voor privédoeleinden (40% vs. 24%).

Voorstanders van groei die vliegreizen maken voor privédoeleinden zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om:

- Bewust vliegen:
 - Zich, voordat ze op vakantie gaan, te verdiepen in de mogelijke vervoersmiddelen (56% vs. 60% van alle Nederlanders die voor privédoeleinden vliegen).
- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (37% vs. 46%)
 - Na de coronacrisis minder vaak te vliegen dan men daarvoor gewend was (23% vs. 38%).
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegreizen te maken dan daarvoor (22% vs. 32%)
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan voor de coronacrisis (22% vs. 32%).
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan daarvoor (28% vs. 39%)
 - Na de coronacrisis met de trein te reizen op korte afstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost dat meer tijd en/of geld (31% vs. 41%)
 - Na de coronacrisis op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (33% vs. 43%).
- Vakantie in eigen land:
 - Na de coronacrisis vaker vakantie in eigen land te houden dan ervoor (29% vs. 35%).
- Eigen kosten
 - Meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (29% vs. 37%)

Vliegbeleving in tijden van corona: voorstanders van groei die weleens vliegen, verwachten vaker dat zij na corona net zoveel zullen vliegen als daarvoor

Voorstanders van groei die weleens vliegreizen maken, verwachten vaker dat zij na de coronacrisis evenveel zullen gaan vliegen als dat zij gewend waren voor de coronacrisis (privé 66% vs. 51%, zakelijk 53% vs. 36%).

Voorstanders van groei die wel eens vliegen zijn het vaker eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers:

- Dat je nooit zeker kunt weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is (78% vs. 73%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreizen kan (34% vs. 20%)
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn (19% vs. 13%).

Zij zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan de totale groep vliegers:

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (28% vs. 37%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegreizen kan (26% vs. 35%)

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vliegzeizen, zoals auto en trein (33% vs. 38%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand een goed alternatief is voor een vliegzeis (34% vs. 40%).

Hinderbeleving: voorstanders van groei ervaren relatief minder hinder van naburige vliegroutes

- Voorstanders van groei die binnen een straal van 10 kilometer van een vliegroute zeggen te wonen, ervaren daarvan minder geluidshinder dan de totale groep Nederlanders die binnen 10 kilometer van een vliegroute wonen (3,6 vs. 4,1)
- Voorstanders van groei vinden het vaker acceptabel als de volgende vormen van overlast van de luchtvaart zullen toenemen;
 - Geluidsoverlast (32% vs. 15%)
 - Luchtverontreiniging (20% vs. 11%)
 - Horizonvervuiling (29% vs. 15%)
 - Verkeersdrukke (42% vs. 19%).

Achtergrondkenmerken: voorstanders van groei zijn vaker mannen met een hoog inkomen

Voorstanders van groei wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Geslacht:

- Vaker mannen (59% vs. 49% van de totale Nederlandse bevolking).

Leeftijd:

- Minder vaak 65 t/m 75 jaar (11% vs. 16%).

Inkomen:

- Vaker bovenmodaal (38% vs. 26%)
- Minder vaak beneden modaal (21% vs. 31%).

Regio:

- Vaker wonend in de 3 grote gemeenten (16% vs. 12%).

Voorstanders van krimp luchtvaart

Van alle Nederlanders vindt 43% (n=814 voor weging) dat het aantal vluchten in Nederland post-corona zou moeten afnemen ten opzichte van pre-corona.

Samenvattend: voorstanders van krimp geven vaker prioriteit aan verbetering van het klimaat en milieu en minder vaak aan een sterke economie, bereikbaarheid en reisgemak

Voorstanders van krimp van de luchtvaart in Nederland zijn vaker oudere (65-plussers) hoogopgeleiden. Zij staan negatiever tegenover luchtvaart en vinden groei ten opzichte van de situatie voor de coronacrisis vaker onacceptabel. Als het gaat om de luchtvaart vormen zij het spiegelbeeld van voorstanders van groei. Zij vinden bescherming van het milieu, klimaat en landschap vaker belangrijk en een sterke economie, goede bereikbaarheid en reisgemak relatief minder van belang. Zij staan dan ook positiever tegenover maatregelen die vliegverkeer afremmen, zoals de vliegtaks en de trein als alternatief. Zij vliegen ook zelf minder vaak voor privédoeleinden en zijn vaker bereid nog minder te gaan vliegen. De coronacrisis heeft deze groep nog negatiever gestemd over de luchtvaart en positiever over alternatieven voor de luchtvaart dan andere vliegzeizers.

Als we meer in detail kijken naar resultaten waarop voorstanders van krimp verschillen van de rest van de bevolking dan vallen de volgende zaken op:

Draagvlak voor groei: voorstanders van krimp vaker negatief over luchtvaart

- Voorstanders van krimp zijn - niet verrassend - vaker negatief over de luchtvaart in Nederland: zij geven gemiddeld een 6,2 (vs. 6,9 onder de totale bevolking), en 48% geeft een 6 of lager (vs. 30% van totale Nederlandse bevolking).

- Zij vinden het ook vaker onacceptabel als het aantal vluchten zou toenemen na de coronacrisis ten opzichte van voor de crisis (75% vs. 40%), 6% van hen zou dit wel acceptabel vinden (vs. 28%)
- Zij geven aan de volgende typen vluchten nu minder belangrijk te vinden dan voor corona:
 - Vluchten voor goederenvervoer (31% vs. 19% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Zakelijke vluchten (66% vs. 47%)
 - Vluchten voor bezoek aan familie en vrienden (36% vs. 23%)
 - Vluchten voor vakantie (64% vs. 41%)
 - Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen (65% vs. 47%)
- Zij vinden de volgende partijen vaker verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart klaar te maken voor de toekomst:
 - Kabinet (44% vs. 39%).

Prioriteiten bij luchtvaart: voorstanders van krimp geven meer prioriteit aan natuur en rust, en minder aan economie, reisgemak en bereikbaarheid

- Voorstanders van krimp geven meer prioriteit aan:
 - Bescherming van het milieu en het klimaat (landelijk: 5,9 vs. 5,4 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking, regionaal: 5,9 vs. 5,4 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Het beperken van geluidshinder (landelijk: 5,2 vs. 4,9, regionaal: 5,1 vs. 4,8)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,7 vs. 5,4, regionaal: 5,7 vs. 5,3).
- Voorstanders van krimp geven minder prioriteit aan:
 - Een sterke economie (landelijk: 4,5 vs. 5,0 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking, regionaal: 4,3 vs. 4,8 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Werkgelegenheid (landelijk: 4,4 vs. 4,8, regionaal: 4,4 vs. 4,7)
 - Goede bereikbaarheid vanuit het buitenland naar Nederland (landelijk: 4,2 vs. 4,6, regionaal: 3,8 vs. 4,2)
 - Goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 4,1 vs. 4,5, regionaal: 3,8 vs. 4,2).
 - Reisgemak (landelijk: 3,9 vs. 4,4, regionaal: 3,7 vs. 4,2).

Maatregelen: voorstanders van krimp zijn positiever over maatregelen die de luchtvaart verduurzamen en het vliegverkeer afremmen, zoals de vliegtaks en de trein als alternatief

Voorstanders van krimp zijn gemiddeld positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen duurder maken door het invoeren van een vliegtaks (65% vs. 43% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (80% vs. 61%)
- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (83% vs. 71%)
 - Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen voor de korte afstanden stimuleren (73% vs. 67%)
- Vluchtverkeer concentreren
 - Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes (44% vs. 34%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (76% vs. 44%), zowel op Schiphol (50% vs. 32%) als op de kleinere luchthavens (34% vs. 27%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (90% vs. 74%).

Zij zijn negatiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (46% vs. 51% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (29% vs. 34%)
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (6% vs. 18%), zowel op Schiphol (9% vs. 18%) als op de kleinere luchthavens (13% vs. 22%)
- Vluchtverkeer concentreren
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken (14% vs. 19%)

Eigen bijdrage: voorstanders van krimp die weleens vliegen zijn ook vaker bereid zelf minder te gaan vliegen

- Gedurende de periode van september 2020 tot en met augustus 2021 maakten voorstanders van krimp gemiddeld 0,2 privévluchten (vs. 0,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking) en 0,1 zakelijke vluchten (versus 0,2)
- De volgende aspecten zijn voor voorstanders van krimp vaker redenen geweest om het afgelopen jaar niet te vliegen:
 - Ik vond het niet klimaatvriendelijk (17% vs. 8%)
 - Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie (37% vs. 32%)
 - Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen (16% vs. 11%).
- Voorstanders van krimp die vliegreizen maken voor privédoeleinden zijn vaker van mening dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart (62% vs. 47%). Daarnaast zijn zij vaker dan andere privévliegers bereid om:
- Bewust vliegen:
 - Zich voor een vakantie te verdiepen in de verschillende vervoersmiddelen waarmee ze op hun bestemming kunnen komen (71% vs. 60%)
 - Zich te verdiepen in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ze reizen (21% vs. 17%)
- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis niet ieder jaar op vliegvakantie te gaan (65% vs. 46%)
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken dan ze voor de coronacrisis gewend waren (58% vs. 38%)
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegreizen te maken dan ervoor (46% vs. 32%)
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis minder vaak te vliegen binnen Europa dan ervoor (60% vs. 39%)
 - Na de coronacrisis minder vaak te vliegen buiten Europa dan ze voor de coronacrisis gewend waren (52% vs. 34%)
 - Na de coronacrisis op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (63% vs. 43%)
 - Na de coronacrisis vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost dat meer tijd of geld (59% vs. 41%)
- Vakantie in eigen land:
 - Na de coronacrisis vaker vakantie in eigen land te houden dan daarvoor (47% vs. 35%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (52% vs. 37%)
 - Meer te betalen voor een vliegticket door belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (56% vs. 37%).

Vliegbeleving in tijden van corona: voorstanders van krimp die weleens vliegen, zijn door coronacrisis (nog) negatiever geworden over vliegen dan privévliegers gemiddeld

Voorstanders van krimp die weleens vliegreizen maken, verwachten vaker dat zij na corona minder privé zullen vliegen dan voor corona (52% vs. 33% van alle privévliegers).

Zij zijn het vaker eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers:

- Luchtvaart speelt een grote rol bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) in Nederland (57% vs. 45%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (54% vs. 37%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vlieggreizen kan (50% vs. 35%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vlieggreizen, zoals auto en trein (53% vs. 38%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen (50% vs. 43%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand een goed alternatief is voor een vliegreis (51% vs. 40%).

Zij zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan de totale groep vliegers:

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vlieggreizen kan (13% vs. 20%)
- Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen (6% vs. 8%)
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn (10% vs. 13%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegreis (22% vs. 23%).

Hinderbeleving: voorstanders van krimp ervaren meer hinder van naburige luchthavens, vliegroutes en snelwegen

- Voorstanders van krimp die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een vliegveld te wonen, ervaren daarvan meer geluidhinder dan de totale groep Nederlanders die binnen 10 kilometer van een luchthaven wonen (4,7 vs. 4,1). Hetzelfde geldt voor vliegroutes (4,5 vs. 4,1). Ook van nabijgelegen snelwegen (binnen 10 kilometer) geeft deze groep aan meer geluidshinder te ervaren (2,7 vs. 2,4)
- Zij vinden het vaker onacceptabel als de overlast van de luchtvaart na de coronacrisis zou toenemen. Dat geldt voor alle vormen van overlast waaronder; geluidsoverlast (72% vs. 49%), luchtverontreiniging (79% vs. 56%), horizonvervuiling (69% vs. 48%) en verkeerdruchte (64% vs. 41%).

Achtergrondkenmerken: voorstanders van krimp vaker hoger opgeleide ouderen

Voorstanders van krimp wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Geslacht:

- Vaker vrouwen (55% vs. 51% van de totale Nederlandse bevolking).

Leeftijd:

- Minder vaak 25 t/m 34 (13% vs. 17%) en 45 t/m 54 jaar (18% vs. 20%)
- Vaker ouder dan 65 (20% vs. 16%).

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (33% vs. 26%)
- Minder vaak laagopgeleid (16% vs. 22%).

Brutogezinsinkomen:

- Vaker een beneden modaal inkomen (36% vs. 31%).

Werkzaamheid:

- Vaker gepensioneerd (15% vs. 12%)

Regio

- Vaker wonend in het oosten van Nederland (25% vs. 21%).

Omwonenden van de vier luchthavens

Hieronder vergelijken we de resultaten van de groep omwonenden van vier luchthavens in Nederland (Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad) met de rest van Nederland. Om te bepalen wie een omwonende van een luchthaven is, is gebruik gemaakt van objectieve data op basis van de Lden-contouren uit de Milieueffectrapportages (MER) van de vier in het onderzoek betrokken luchthavens. De Lden-contouren geven de gemiddelde geluidsbelasting in een etmaal voor een betreffend gebied weer. Voor de verschillende contouren wordt ook op basis van het aantal inwoners in het betreffende gebied en met vastgestelde dosis-effect relaties berekend hoeveel inwoners ernstig gehinderd worden. Respondenten die op basis van de postcode van hun woonadres binnen 48 Lden-contouren van de luchthaven Schiphol wonen, of binnen de 40 Lden-contouren van Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, of Eindhoven Airport wonen, zijn meegenomen in de groep omwonenden.

Op basis van deze indeling geldt 14% van alle respondenten (n=233, voor weging) als omwonende van één van de vier luchthavens. Van deze 14% woont 53% rondom Schiphol, en 47% rondom één van de andere drie luchthavens.

Samenvattend: omwonenden zijn gemiddeld positief over luchtvaart. Zij zijn door corona niet negatiever over de luchtvaart gaan denken en gaan naar verwachting juist meer vliegen

Omwonenden zijn vaker hoogopgeleiden met een bovenmodaal inkomen, wonend in west Nederland. Zij zijn even positief als gemiddeld over de luchtvaart in Nederland maar vinden toekomstige groei vaker acceptabel. Zij geven wat betreft de luchtvaart vaker prioriteit aan werkgelegenheid en bereikbaarheid van hun regio en minder vaak aan bescherming van klimaat en milieu. Omwonenden die weleens vliegen, verwachten komend jaar vaker voor privédoeleinden te vliegen dan de totale groep vliegreizigers.

Als we meer in detail kijken naar resultaten waarop omwonenden verschillen van de rest van de bevolking dan vallen de volgende zaken op:

Draagvlak voor groei: omwonenden gemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland

- Omwonenden wijken niet af van de rest van de bevolking in hoe positief zij zijn over luchtvaart in het algemeen en de groei van het aantal vluchten van en naar Nederland. Zij vinden het echter wel vaker acceptabel dat het aantal vluchten toeneemt ten opzichte van voor de coronacrisis (37% vs. 28% van de totale bevolking).
- Omwonenden vinden zakelijke vluchten vaker nog even belangrijk als voor corona (39% vs. 33%). Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen vinden zij daarentegen vaker minder belangrijk geworden (39% vs. 47%).

Prioriteiten bij luchtvaart: omwonenden geven meer prioriteit aan werkgelegenheid en bereikbaarheid van en vanuit hun regio

- Omwonenden geven vergeleken met de rest van Nederland meer prioriteit aan:
 - Werkgelegenheid in hun regio (4,9 vs. 4,7 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede bereikbaarheid van hun regio vanuit het buitenland (4,4 vs. 4,2)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit hun regio (4,4 vs. 4,2).
- Omwonenden geven vergeleken met de rest van Nederland minder prioriteit aan:
 - Bescherming van het klimaat en milieu (5,2 vs. 5,4).

Maatregelen: omwonenden zijn minder positief over de verplichting tot duurzamere vliegtuigbrandstoffen

- Omwonenden zijn minder positief over de volgende maatregelen:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (65% vs. 71% van de totale bevolking)
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken (28% vs. 33%)
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (69% vs. 74%).

Eigen bijdrage: omwonenden die weleens vliegen, verwachten komend jaar vaker voor privédoeleinden te vliegen dan de totale groep vliegreizigers

- Omwonenden vlogen tussen september 2020 en augustus 2021 even vaak privé en zakelijk als niet-omwonenden.
- Omwonenden die voor corona wel eens vlogen en ook in de afgelopen 12 maanden vlogen, hadden familie- en vriendenbezoek vaker als reden om te vliegen (34% vs. 24%), terwijl zij juist minder vaak reisden naar een vakantiebestemming (47% vs. 60%)
- Omwonenden achten het waarschijnlijker dat zij in de rest van 2021 en 2022 met het vliegtuig op reis gaan voor privédoelen (30% vs. 23%).

Vliegbeleving in tijden van corona: omwonenden die weleens vliegen, denken na de coronacrisis vaker een inhaalslag te willen gaan maken door extra veel te vliegen

- Omwonenden die voor corona wel eens vlogen en ook in de afgelopen 12 maanden vlogen, geven vaker aan toch te willen vliegen ondanks dat zij het risico op infectie hoog vinden (22% vs. 12%)
- Zij geven daarnaast vaker aan dat corona helemaal geen rol heeft gespeeld in hun beslissing om wel of niet te vliegen (10% vs. 5%)
- Degenen die pre-corona weleens vlogen maar gedurende de afgelopen 12 maanden niet, geven minder vaak aan dat zij door de hoge besmettingscijfers niet durfden te vliegen (29% vs. 38%).

Omwonenden die weleens vlieggreizen maken, zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers:

- Als de coronacrisis voorbij is, ben ik bereid om minder verre vlieggreizen te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was (28% vs. 32%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen (35% vs. 43%).

Omwonenden die weleens vlieggreizen maken, zijn het vaker eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers:

- Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen (17% vs. 9%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegreis (31% vs. 23%).

Hinderbeleving: omwonenden ervaren vaker geluidsoverlast van vliegroutes, maar ook van naburige snelwegen, treinsporen en treinstations

- Omwonenden ervaren meer geluidsoverlast van een vliegroute in de directe omgeving (4,9 vs. 4,1 onder de totale groep Nederlanders die aangeeft binnen 10 kilometer van de locatie te wonen). Zij ervaren ook vaker geluidhinder van een nabijgelegen snelweg (3,2 vs. 2,4), het treinspoor (2,6 vs. 2,0) en treinstation (2,3 vs. 1,8).

Achtergrondkenmerken: omwonenden verdienen minder vaak beneden modaal

Omwonenden wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Leeftijd:

- Vaker tussen 25 en 44 jaar (44% vs. 34% van de totale Nederlandse bevolking).

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (32% vs. 26%)
- Minder vaak laagopgeleid (16% vs. 22%).

Brutogezinsinkomen:

- Minder vaak een beneden modaal inkomen (23% vs. 31%)
- Vaker een bovenmodaal inkomen (35% vs. 26%).

Werkzaamheid:

- Vaker zelfstandig ondernemers (9% vs. 6%) of werkend voor de overheid (11% vs. 8%).

Regio:

- Vaker wonend in de 3 grote gemeenten (32% vs. 12%)
- Vaker wonend in west Nederland (48% vs. 30%)

- Vaker wonend in randgemeenten (7% vs. 4%).

Niet-vliegers

Ruim vier op de tien Nederlanders (44%, n=800 voor weging) vlogen helemaal niet in de drie jaren voor het begin van de coronacrisis.

Samenvattend: niet-vliegers zijn vaker voorstander van krimp en hechten minder aan economische waarden

Niet-vliegers vormen een wat oudere en lager opgeleide groep. Zij zijn negatiever over de luchtvaart in Nederland en willen vaker dat het aantal vluchten na corona afneemt. Ze geven vaker prioriteit aan het beperken van geluidshinder en minder vaak aan een sterke economie, bereikbaarheid en reisgemak. Ze staan positiever tegenover een vliegtaks.

Draagvlak luchtvaart: niet-vliegers zijn negatiever over luchtvaart en verdere groei daarvan

- Niet-vliegers zijn gemiddeld genomen negatiever over de luchtvaart in Nederland (6,3 vs. 6,9 onder de totale Nederlandse bevolking)
- Ook vinden zij vaker dat de luchtvaart na de coronacrisis zou moeten afnemen ten opzichte van daarvoor (47% vs. 43%)
- Ze vinden het ook vaker onacceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland na de coronacrisis zou toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis (48% vs. 40%)
- Niet-vliegers vinden de vluchten voor bezoek aan familie en vrienden vaker minder belangrijk geworden dan voor corona (29% vs. 23%), net als vakantievvluchten (48% vs. 41%)
- Zij geven vaker aan ook de rest van het jaar en volgend jaar zeker niet met vliegtuig te zullen reizen (67% vs. 38%).

Prioriteiten bij luchtvaart: niet-vliegers geven meer prioriteit aan het beperken van geluidshinder en minder aan economie, bereikbaarheid en reisgemak

- Niet-vliegers geven wat betreft luchtvaart vaker prioriteit aan:
 - Het beperken van geluidshinder (landelijk: 5,2 vs. 4,9, regionaal: 5,0 vs. 4,8).
- De niet-vlieger geeft minder prioriteit aan:
 - Een sterke landelijke economie (4,8 vs. 5,0)
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 4,3 vs. 4,6, regionaal: 4,0 vs. 4,2)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 4,2 vs. 4,5, regionaal: 3,9 vs. 4,2)
 - Reisgemak (landelijk: 4,1 vs. 4,4, regionaal: 3,9 vs. 4,2).

Maatregelen: niet-vliegers positiever over vliegtaks

Niet-vliegers zijn positiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (50% vs. 43% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (48% vs. 44%)

Ze zijn negatiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die met vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (40% vs. 51% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidshinder voor inwoners te verminderen (14% vs. 19%)
- Direct of indirect vliegen om geluidshinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (30% vs. 36%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (10% vs. 18%), zowel op Schiphol (12% vs. 18%) als op de kleinere luchthavens (15% vs. 22%).

Hinderbeleving: niet-vliegers ervaren minder vaak geluidsoverlast van nabijgelegen vliegveld, treinstation en spoor

- Niet-vliegers die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een vliegveld, treinstation of treinspoor te wonen, ervaren daarvan minder hinder dan andere Nederlanders die ook binnen een straal wonen van 10 kilometer (vliegveld: 3,4 vs. 4,1, treinstation: 1,5 vs. 1,8, treinspoor: 1,7 vs. 2,0). Van een vliegroute in de directe omgeving ervaren zij juist vaker geluidsoverlast (4,5 vs. 4,1)
- Als de geluidsoverlast na corona zou toenemen ten opzichte van voor corona vinden niet-vliegers dit vaker onacceptabel (55% vs. 49% van de totale Nederlandse bevolking). Dit geldt ook voor een toename van luchtverontreiniging (61% vs. 56%), horizonvervuiling (55% vs. 48%) en verkeersdruk (47% vs. 41%).

Achtergrondkenmerken: niet-vliegers vormen een oudere, lager opgeleide groep

Niet vliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Leeftijd:

- Minder vaak 18 t/m 34 jaar (18% vs. 28% van de totale Nederlandse bevolking)
- Vaker 45 t/m 54 jaar (23% vs. 20%) en 65 t/m 75 jaar (19% vs. 16%).

Opleiding:

- Minder vaak hoogopgeleid (16% vs. 26%)
- Vaker laagopgeleid (33% vs. 22%).

Brutogezinsinkomen:

- Vaker beneden modaal (38% vs. 31%)
- Minder vaak bovenmodaal (16% vs. 26%).

Werkzaamheid:

- Minder vaak in loondienst buiten de overheid (37% vs. 42%)
- Vaker gepensioneerd (14% vs. 12%), arbeidsongeschikt (11% vs. 8%), of huisman/huisvrouw (10% vs. 7%).

Regio:

- Wonen minder vaak in de 3 grote gemeenten (8% vs. 12%)

Incidentele privévliegers

Ruim een derde van de bevolking (36%, n=608 voor weging) vloog in de drie jaren pre-corona gemiddeld hooguit één keer per jaar voor privédoeleinden. Dit noemen we incidentele privévliegers.

Samenvattend: incidentele privévliegers vaker bereid post-corona minder vaak te vliegen

Incidentele vliegers zijn vaker jongeren. Ze staan positiever tegenover luchtvaart. Zij geven wat betreft de luchtvaart vaker prioriteit aan reisgemak en een goede bereikbaarheid en minder vaak aan beperken van geluidshinder. Na corona zijn zij vaker bereid om minder vaak te vliegen dan dat zij daarvoor deden.

Draagvlak luchtvaart: incidentele privévliegers positiever dan gemiddeld over luchtvaart

- Incidentele privévliegers zijn gemiddeld iets positiever over de luchtvaart in Nederland dan gemiddeld (7,2 vs. 6,9 gemiddeld onder de Nederlandse bevolking)
- Incidentele privévliegers vinden zakelijke vluchten vaker minder belangrijk dan voor corona (51% vs. 47%). Vluchten voor het bezoeken van familie en vrienden vinden zij sinds corona juist vaker belangrijk (14% vs. 12%).

Prioriteiten bij luchtvaart: incidentele privévliegers leggen meer prioriteit bij bereikbaarheid en reisgemak

Incidentele privévliegers geven iets meer prioriteit aan:

- Bereikbaarheid van het buitenland
 - Goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland (4,7 vs. 4,5 gemiddeld onder de Nederlandse bevolking) en de regio (4,4 vs. 4,2)
- Reisgemak:
 - Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland (4,6 vs. 4,4).

Incidentele privévliegers geven minder prioriteit aan beperking van geluidhinder in Nederland (4,7 vs. 4,9).

Maatregelen: incidentele privévliegers negatiever over vliegtaks

Incidentele privévliegers zijn negatiever dan gemiddeld over het duurder maken van vliegen door de invoering van een 'vliegtaks' (38% vs. 43%).

Actoren: Incidentele privévliegers zien het kabinet, de luchtvaartindustrie en luchthavens vaker als verantwoordelijk voor toekomstbestendig maken luchtvaart

Incidentele privévliegers zien de luchtvaartindustrie (36% vs. 32%) en de luchthavens zelf (24% vs. 21%) vaker als verantwoordelijk voor oplossingen om de luchtvaart in Nederland toekomst klaar te maken.

Eigen bijdrage: Incidentele privévliegers zijn vaker bereid na corona niet (meer) elk jaar te vliegen

- Incidentele privévliegers achten de kans waarschijnlijker dat zij in de rest van 2021 en 2022 met het vliegtuig op reis gaan voor privédoelen (32% vs. 24%).

Incidentele privévliegers zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan dat zij daarvoor gewend waren (36% vs. 34% van de totale Nederlandse bevolking)
- Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (53% vs. 46%).

Vliegbeleving in tijden van corona: incidentele privévliegers zijn tijdens de coronacrisis minder vaak gaan beseffen dat ze niet zonder vliegreizen kunnen

Incidentele privévliegers zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers gemiddeld:

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreizen kan (17% vs. 20%)

Hinderbeleving: incidentele privévliegers ervaren vaker geluidsoverlast van nabijgelegen vliegveld en treinspoor

- Incidentele privévliegers die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een vliegveld of treinspoor te wonen ervaren daarvan meer hinder dan andere Nederlanders die ook binnen een straal wonen van 10 kilometer (vliegveld: 4,9 vs. 4,1, treinspoor: 2,3 vs. 2,0).

Achtergrondkenmerken: incidentele privévliegers zijn vaker jongeren

Incidentele privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker 34 jaar of jonger (36% vs. 28% van de totale Nederlandse bevolking).

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (30% vs. 26%)
- Minder vaak laagopgeleid (15% vs. 22%).

Frequente privévliegers

Ruim één op de tien Nederlanders (12%, n=212 voor weging) vloog pre-corona gemiddeld vaker dan 1 keer en minder dan 3 keer per jaar voor privédoeleinden. Dit noemen we frequente privévliegers.

Samenvattend: frequente vliegers zijn minder bereid tot minder vliegen

Nederlanders die frequent vliegen voor privédoeleinden zijn vaker hoog opgeleid, hebben vaker een bovenmodaal inkomen en werken vaker in het bedrijfsleven. Ze staan bovengemiddeld positief tegenover de luchtvaart in Nederland, en eventuele groei daarvan. Ze geven daarbij vaker de prioriteit aan reisgemak, bereikbaarheid en werkgelegenheid. Ze zijn negatiever over een vliegtaks en minder vaak bereid om minder ver en vaak te vliegen.

Draagvlak luchtvaart: frequente privévliegers zijn positiever over luchtvaart en groei daarvan

- Frequente privévliegers zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland (7,6 vs. 6,9 onder de totale Nederlandse bevolking)
- Ook vinden zij vaker dat de luchtvaart in Nederland na de coronacrisis moet kunnen toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis (29% vs. 19%) en vinden zij groei vaker acceptabel (45% vs. 28%).
- Frequente privévliegers vinden de volgende typen vluchten vaker nog even belangrijk als voor corona:
 - Vluchten voor goederenvervoer (66% vs. 54% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Vluchten voor bezoek aan familie en vrienden (58% vs. 50%)
 - Vluchten voor vakantie (56% vs. 40%)
- Vakantievluchten en vluchten voor bezoek aan familie en vrienden vinden zij tevens vaker belangrijker dan voor corona (vakantievluchten; 11% vs. 7%, Bezoek familie/vrienden; 18% vs. 12%).

Prioriteiten bij luchtvaart: frequente privévliegers geven meer prioriteit aan economie, werkgelegenheid, bereikbaarheid en reisgemak en minder aan geluidhinder

- Frequente privévliegers geven vaker prioriteit aan:
 - Een sterke economie in Nederland (5,2 vs. 5,0 onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Veel werkgelegenheid in Nederland (5,0 vs. 4,8)
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,6, regionaal: 4,5 vs. 4,2)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 4,8 vs. 4,5, regionaal: 4,5 vs. 4,2)
 - Veiligheid van de luchtvaart in Nederland (5,7 vs. 5,5)
 - Reisgemak (landelijk 4,8 vs. 4,4, regionaal: 4,5 vs. 4,2).
- Zij geven minder prioriteit aan:
 - Beperken van geluidshinder (landelijk 4,6 vs. 4,9, regionaal: 4,6 vs. 4,8).

Maatregelen: frequente privévliegers negatiever over de vliegtaks

Frequenten privévliegers zijn positiever over:

- Financiële maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen:
 - Het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (73% vs. 58% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (64% vs. 51%)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren (91% vs. 80%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken (29% vs. 19%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (30% vs. 18%), zowel op Schiphol (23% vs. 18%) als op de kleinere luchthavens (28% vs. 22%).

Zij zijn daarentegen minder positief over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (33% vs. 43%)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (67% vs. 71%)

- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Zoveel mogelijk vliegen vanaf één luchthaven in plaats van spreiden over meerdere luchthavens in Nederland (26% vs. 28%)
 - Verplaatsing van vluchten van de kleinere luchthavens in Nederland naar Schiphol (20% vs. 23%)
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (36% vs. 44%), ook op Schiphol (30% vs. 32%)

Eigen bijdrage: frequente privévliegers minder vaak bereid hun vliegfrequentie te minderen

- Frequente privévliegers vinden het waarschijnlijker dat zij dit jaar en volgend jaar zullen vliegen voor privédoeleinden (54% vs. 24% van alle privévliegers).

Frequentie privévliegers zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om na corona:

- Vliegfrequentie:
 - Minder vaak een vliegreis te maken dan voor de coronacrisis (34% vs. 38%)
 - Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (35% vs. 46%)
- Korte vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken zowel binnen Europa (36% vs. 39%) als buiten Europa (29% vs. 34%)
 - Op lange afstanden binnen Europa vaker met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (37% vs. 43%).

Vliegbeleving in tijden van corona: frequente privévliegers vinden videoconferencing minder vaak een goed alternatief voor vliegen

Frequentie privévliegers zijn het vaker eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan de totale groep vliegers:

- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegreis (32% vs. 23%).

Zij zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan de totale groep vliegers:

- Als de coronacrisis voorbij is, ben ik bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was (34% vs. 38%)
- Als de coronacrisis voorbij is, ben ik bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was zowel binnen Europa (36% vs. 39%) als buiten Europa (29% vs. 34%)
- Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (35% vs. 46%)
- Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (38% vs. 43%)
- Ook als ik (volledig) gevaccineerd ben, maak ik me zorgen besmet te raken als ik een vliegreis zou maken (30% vs. 34%).

Hinderbeleving: frequente privévliegers ervaren minder geluidsoverlast van nabijgelegen vliegroutes en vinden toename van overlast vaker acceptabel

- Frequentie privévliegers die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een vliegroute te wonen ervaren daarvan minder geluidsoverlast dan andere omwonenden (3,1 vs. 4,1)
- Van een treinstation in de directe omgeving ervaren zij daarentegen vaker geluidsoverlast (2,2 vs. 1,8)
- Zij vinden het vaker acceptabel als de volgende vormen van overlast van de luchtvaart zullen toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis;
 - geluidsoverlast (21% vs. 15%)
 - luchtverontreiniging (16% vs. 11%)
 - horizonvervuiling (19% vs. 15%)
 - verkeersdrukke (29% vs. 19%).

Achtergrondkenmerken: frequente privévliegers vaker hoogopgeleid met een bovenmodaal inkomen in loondienst in het bedrijfsleven

Frequentie privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Leeftijd:

- Minder vaak 45 t/m 54 jaar (13% vs. 20% van de totale Nederlandse bevolking).

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (40% vs. 26%)
- Minder vaak laagopgeleid (10% vs. 22%).

Brutogezinsinkomen:

- Minder vaak beneden modaal (22% vs. 31%)
- Vaker bovenmodaal (41% vs. 26%).

Werkzaamheid:

- Vaker in loondienst buiten de overheid (51% vs. 42%)
- Minder vaak werkloos (2% vs. 4%)
- Minder vaak huisvrouw of huisman (2% vs. 7%).

Regio

- Wonen minder vaak in het Noorden (4% vs. 10%) en Oosten van het land (15% vs. 21%).

Hoogfrequente privévliegers

Iets minder dan een tiende van de bevolking (6%, n=109 voor weging) vloog in de drie jaren voor de coronacrisis gemiddeld 3 keer per jaar of vaker voor privédoeleinden. Dit noemen we hoogfrequente privévliegers.

Samenvattend: hoogfrequente vliegers zijn tijdens coronacrisis vaker gaan beseffen niet zonder vliegen te kunnen en willen post-corona vaker inhaalslag maken

Nederlanders die gemiddeld drie keer per jaar of vaker vliegen zijn vaker hoogopgeleide mannen met een hoog inkomen en ondernemers. Zij zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart en vinden vaker dat deze post-corona moet kunnen doorgroeien. Een sterke economie, werkgelegenheid, bereikbaarheid en reisgemak vinden zij vaker belangrijk. Bescherming van natuur en beperken van geluidshinder juist minder vaak. Zij staan minder positief tegenover maatregelen die groei beperken maar zijn wel positiever over verduurzaming van de luchtvaart, bijvoorbeeld door ontwikkeling van zuinigere motoren. Ze zijn minder bereid zelf minder en minder ver te vliegen. Tijdens de coronacrisis zijn zij meer gaan beseffen niet zonder vliegreizen te kunnen en zij willen post-corona vaker een inhaalslag maken.

Draagvlak luchtvaart: hoogfrequente privévliegers positiever over luchtvaart en groei daarvan

- Hoogfrequente privévliegers zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland (7,7 vs. 6,9 onder de totale Nederlandse bevolking). Bovendien vinden zij vaker dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland ten opzichte van voor de coronacrisis kan toenemen (42% vs. 19%), en vinden zij dit ook veel vaker acceptabel (54% vs. 28%).
- Hoogfrequente privévliegers vinden de volgende typen vluchten vaker belangrijker dan voor corona:
 - Vluchten voor goederenvervoer (19% vs. 12% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Zakelijke vluchten (9% vs. 4%)
 - Vluchten voor bezoek aan familie en vrienden (21% vs. 12%)
 - Vluchten voor vakantie (24% vs. 7%)
 - Vluchten voor een bezoek aan een culturele instelling of evenement (17% vs. 3%).

Prioriteiten bij luchtvaart: hoogfrequente privévliegers geven meer prioriteit aan een sterke economie en werkgelegenheid en minder aan natuur en milieu

- Hoogfrequente privévliegers geven meer prioriteit aan:
 - Sterke economie (landelijk: 5,3 vs. 5,0, regionaal: 5,1 vs. 4,8)
 - Werkgelegenheid in de regio (5,0 vs. 4,7)
 - Goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland (landelijk: 4,9 vs. 4,6, regionaal: 4,7 vs. 4,2)
 - Goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 4,8 vs. 4,5, regionaal: 4,6 vs. 4,2)

- Reisgemak (landelijk: 4,9 vs. 4,4, regionaal: 4,8 vs. 4,2).
- Zij geven minder prioriteit aan:
 - Bescherming van de gezondheid van reizigers (4,9 vs. 5,2)
 - Beperken van geluidhinder (landelijk: 4,5 vs. 4,9, regionaal: 4,5 vs. 4,8)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,1 vs. 5,4, regionaal: 4,8 vs. 5,3).

Maatregelen: hoogfrequentie privévliegers negatiever over vliegtaks en stimuleren van het gebruik van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden

Hoogfrequente privévliegers zijn positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers met zuinigere en stillere vliegtuigen (69% vs. 51% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (73% vs. 58%)
 - Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren (85% vs. 80%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijke gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (29% vs. 19%)
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken (43% vs. 33%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de crisis (49% vs. 18%), zowel op Schiphol (42% vs. 18%) als op de kleinere luchthavens (46% vs. 22%).

Hoogfrequente privévliegers zijn minder positief over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (36% vs. 43%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (41% vs. 44%)
- Overige maatregelen:
 - Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes (32% vs. 34%)
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (72% vs. 74%).

Actoren: hoogfrequente privévliegers zien vliegconsumenten minder vaak als verantwoordelijk voor toekomstbestendig maken luchtvaart

- Hoogfrequente privévliegers zien de luchtvaartindustrie vaker dan gemiddeld als verantwoordelijk voor oplossingen om de luchtvaart in Nederland toekomst klaar te maken (41% vs. 32%)

Eigen bijdrage: hoogfrequente privévliegers zijn minder bereid om na corona minder en minder ver te vliegen

- Hoogfrequente privévliegers vlogen tussen september 2020 en augustus 2021 vaker privé (2,1 vs. 0,3) en zakelijk (1,6 vs. 0,2) vergeleken met de totale Nederlandse bevolking.
- Frequentie privévliegers vinden het waarschijnlijker dat zij dit jaar en volgend jaar zullen vliegen voor privédoeleinden (63% vs. 24% van alle privévliegers). Ook verwachten zij vaker dat zij na corona meer privé zullen vliegen dan ze daarvoor deden (19% vs. 7%).

Hoogfrequente privévliegers zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om na corona:

- Vliegfrequentie:
 - Minder vaak een vliegreis te maken dan voor de coronacrisis (34% vs. 38%)
 - Minder verre vliegreizen te maken dan voor de coronacrisis (25% vs. 32%)
 - Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (30% vs. 46%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa (26% vs. 34%)
- Korte vluchten:

- Minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa (29% vs. 39%)
- Vakantie in eigen land:
 - Vaker in eigen land vakantie te houden dan ik voor de coronacrisis (30% vs. 35%).

Vliegbeleving in tijden van corona: hoogfrequente privévliegers zijn tijdens coronacrisis meer gaan beseffen niet zonder vlieggreizen te kunnen en willen vaker een inhaalslag maken

Hoogfrequente privévliegers zijn het minder vaker eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers:

- Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over Nederland (38% vs. 45%)
- Ik maak me zorgen dat ik besmet raak met corona als ik binnenkort een vliegreis zou maken (29% vs. 33%)
- Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie (39% vs. 44%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vlieggreizen kan (27% vs. 35%)

Zij zijn het vaker eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan de totale groep vliegers:

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vlieggreizen kan (43% vs. 20%)
- Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen (20% vs. 9%)
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn (25% vs. 13%).

Hinderbeleving: hoogfrequente privévliegers vinden toename van overlast vaker acceptabel

Hoogfrequente privévliegers vinden het vaker acceptabel als de volgende vormen van overlast door de luchtvaart toenemen:

- Geluidsoverlast (40% vs. 15%)
- Luchtverontreiniging (30% vs. 11%)
- Horizonvervuiling (31% vs. 15%)
- Verkeersdrukke (36% vs. 19%).

Achtergrondkenmerken: hoogfrequente privévliegers zijn vaker hoogopgeleide mannen met een hoog inkomen, werkend als zelfstandig ondernemer

Hoogfrequente privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Geslacht:

- Vaker man (59% vs. 49% van de totale Nederlandse bevolking).

Leeftijd:

- Vaker tussen de 25 t/m 34 (26% vs. 17%).

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (49% vs. 26%)
- Minder vaak laagopgeleid (6% vs. 22%).

Brutogezinsinkomen:

- Vaker bovenmodaal (54% vs. 26%)

Werkzaamheid:

- Vaker zelfstandig ondernemer (13% vs. 6%)
- Vaker werkend in loondienst buiten de overheid (54% vs. 42%)
- Minder vaak arbeidsongeschikt (2% vs. 8%) en werkloos (0% vs. 4%).

Regio:

- Vaker uit de 3 grote gemeenten (23% vs. 12%).

Zakelijke vliegers

Circa een tiende van de bevolking (10%, n=158 voor weging) vloog voor de coronacrisis weleens zakelijk. Van deze groep vloog 90% ook voor privédoeleinden.

Samenvattend: zakelijke vliegers vormen een heterogene groep, waarbinnen een deel vliegen minder is gaan waarderen tijdens de coronacrisis en een deel juist meer

Zakelijke vliegers zijn vaker hoogopgeleide mannen met een hoog inkomen, wonend in de 3 grote gemeenten. Ze staan positiever tegenover de luchtvaart en vinden groei daarvan vaker acceptabel. Zij geven vaker prioriteit aan goede bereikbaarheid en reisgemak en minder vaak aan bescherming van het klimaat, landschap en gezondheid en het beperken van geluidshinder. Ze steunen vaker maatregelen die groei mogelijk maken. Ze zijn daarentegen wel vaker bereid zelf minder en minder ver te vliegen. Tegelijkertijd verwacht deze groep post-corona juist meer privé te gaan vliegen dan ze pre-corona deden. Zakelijke reizigers vormen dan ook een heterogene groep: een deel is negatiever geworden over vliegen door de coronacrisis, een ander deel juist positiever.

Draagvlak luchtvaart: zakelijke vliegers positiever over luchtvaart en groei daarvan

- Zakelijke vliegers zijn positiever dan gemiddeld over de luchtvaart in Nederland (7,5 vs. 6,9 onder de totale Nederlandse bevolking). Zij vinden verdere groei van de luchtvaart ten opzichte van de situatie pre-corona vaker acceptabel (42% vs. 28%).
- Zakelijke vliegers vinden vluchten voor goederenvervoer vaker minder belangrijk dan voor corona (26% vs. 19% van de totale Nederlandse bevolking)
- Zij vinden de volgende typen vluchten daarentegen juist vaker belangrijker:
 - Zakelijke vluchten (10% vs. 4%)
 - Vluchten voor vakantie (16% vs. 7%)
 - Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen (11% vs. 3%).

Prioriteiten bij luchtvaart: zakelijke vliegers hechten vaker aan bereikbaarheid en reisgemak en minder vaak aan milieu en bescherming van de gezondheid van reizigers

- Zakelijke vliegers geven meer prioriteit aan:
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 4,9 vs. 4,6, regionaal: 4,5 vs. 4,2 onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit de regio (4,5 vs. 4,2)
 - Reisgemak (landelijk: 4,7 vs. 4,4, regionaal: 4,6 vs. 4,2).
- Zakelijke vliegers geven minder prioriteit aan:
 - Bescherming van klimaat en milieu (landelijk: 5,0 vs. 5,4, regionaal: 5,0 vs. 5,4)
 - Het beperken van geluidshinder in Nederland (4,5 vs. 4,9)
 - Veiligheid van de luchtvaart in Nederland (5,3 vs. 5,5)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,0 vs. 5,4, regionaal: 5,0 vs. 5,3)
 - Bescherming van de gezondheid van reizigers (4,9 vs. 5,2).

Maatregelen: zakelijke vliegers positiever over maatregelen gericht op luchtvaartgroei

Zakelijke vliegers positiever over de volgende maatregelen:

- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (33% vs. 21%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken (33% vs. 19%)
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken (46% vs. 33%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (41% vs. 18%), zowel op Schiphol (34% vs. 18%) als op kleinere luchthavens (37% vs. 22%). Paradoxaal is dat zij ook vaker zijn voor minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (43% vs. 32%).
- Overige maatregelen:

- Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (52% vs. 34%)
- Zoveel mogelijk vliegen vanaf één luchthaven in plaats van spreiden over meerdere luchthavens in Nederland (41% vs. 28%).

Zakelijke vliegers zijn minder positief over de volgende maatregelen:

- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (67% vs. 71%)
 - Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (66% vs. 72%)

Eigen bijdrage: zakelijke vliegers zijn vaker bereid om na corona minder (ver) te gaan vliegen

- Gedurende de periode van september 2020 tot en met augustus 2021 maakten zakelijke vliegers gemiddeld meer privévluchten (1,5 vs. 0,3 onder de totale Nederlandse bevolking) en meer zakelijke vluchten (1,9 vs. 0,2 onder de totale Nederlandse bevolking).
- In de rest van 2021 en 2022 verwachten zij vaker een vliegreis te maken voor privédoeleinden (41% vs. 24%).

Zakelijke vliegers zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Bewust vliegen:
 - Wanneer ze op vliegvakantie gaan, uit te zoeken hoe zuinig het vliegtuig is waarmee zij reizen (33% vs. 17%)
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegreizen te maken dan voor de coronacrisis (47% vs. 32%)
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was (54% vs. 39%).

Vliegbeleving in tijden van corona: een deel van de zakelijke vliegers is negatiever geworden over vliegen door de coronacrisis, een ander deel juist positiever

Zakelijke vliegers verwachten post-corona vaker meer privé te gaan vliegen dan pre-corona (18% vs. 7% van alle privévliegers).

Zij zijn het vaker eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan privévliegers gemiddeld:

- Als de coronapandemie voorbij is en ik een vliegreis zou maken, denk ik dat ik risico loop besmet te raken met een andere, nieuwe infectieziekte (31% vs. 19%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (47% vs. 37%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegreizen kan (44% vs. 35%). Paradoxaal genoeg geeft men ook vaker aan: Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreizen kan (31% vs. 20%)
- Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen (19% vs. 9%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vliegreizen, zoals auto en trein (51% vs. 38%)
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn (25% vs. 16%). Paradoxaal genoeg heeft men ook vaker aan: Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn (24% vs. 13%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) een goed alternatief is voor een vliegreis (53% vs. 40%).

Zij zijn het minder eens met de volgende stellingen omtrent de beleving van vliegen in tijden van corona dan privévliegers gemiddeld:

- Je kunt nooit zeker weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is (60% vs. 73%).

Hinderbeleving: zakelijke vliegers ervaren meer geluidhinder van de luchthaven maar vinden toename van hinder door de luchtvaart vaker acceptabel

- Zakelijke vliegers die aangeven binnen een straal van 10 kilometer van een luchthaven te wonen, ervaren daarvan meer geluidsoverlast dan gemiddeld (5,4 vs. 4,1). Hetzelfde geldt voor snelwegen (3,4 vs. 2,4), treinsporen (3,1 vs. 2,0) en treinstations (2,8 vs. 1,8).
- Zakelijke vliegers vinden het vaker acceptabel als de volgende vormen van overlast door de luchtvaart toenemen:
 - Geluidsoverlast (36% vs. 15%)
 - Luchtverontreiniging (27% vs. 11%)
 - Horizonvervuiling (32% vs. 15%)
 - Verkeersdrukke (28% vs. 19%).

Achtergrondkenmerken: zakelijke vliegers zijn vaker jongere mannen met een hoge opleiding en een hoog inkomen

Zakelijke reizigers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Geslacht:

- Vaker man (72% vs. 49% van de totale Nederlandse bevolking).

Leeftijd:

- Vaker tussen de 25 en 34 jaar (27% vs. 17%).

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (47% vs. 26%)
- Minder vaak laagopgeleid (7% vs. 22%).

Brutogezinsinkomen:

- Vaker bovenmodaal (46% vs. 26%)
- Minder vaak beneden modaal (22% vs. 31%).

Werkzaamheid:

- Vaker zelfstandig ondernemer (16% vs. 6%)
- Vaker in loondienst buiten de overheid (52% vs. 42%)
- Minder vaak arbeidsongeschikt (4% vs. 8%)
- Minder vaak gepensioneerd (4% vs. 12%)
- Minder vaak huisman/vrouw (2% vs. 7%).

Regio:

- Vaker wonend in de drie grote gemeenten (19% vs. 12%), minder vaak in zuid Nederland (17% vs. 24%).

Bijlage 2: Vragenlijst

Spontane beleving van de luchtvaart in Nederland

Allen

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? *Je mag alles invullen wat in je opkomt.*

- Invoerveldtekst
- Weet niet/geen mening

Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Allen

Deze vragenlijst gaat over de luchtvaart in Nederland. Daarmee bedoelen we zowel personenvervoer als vrachtvervoer door middel van vliegtuigen uit of naar Nederland en alle infrastructuur en diensten die hierbij een rol spelen, zoals vliegtuigen, vliegvelden, vliegroutes, vliegtuigmaatschappijen en toeleveranciers.

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

- 1 Zeer negatief || 10 Zeer positief
- Weet niet/geen mening

Allen

Stel dat de coronacrisis over een tijd voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen. In hoeverre vind je dat het aantal vluchten van en naar Nederland dan moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis?

Na de coronacrisis moet het aantal vluchten vanuit en naar Nederland ten opzichte 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

Indien krimp (1-3)

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis zou moeten afnemen ten opzichte van voor de coronacrisis?

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Indien Q3 = gelijk blijven (4)

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis gelijk zou moeten blijven ten opzichte van voor de coronacrisis?

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Indien groei (5-7)

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis zou moeten kunnen toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis?

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Allen

In hoeverre vind je het acceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland na de coronacrisis toeneemt ten opzichte van voor de coronacrisis?

- Zeker niet acceptabel
- Niet acceptabel
- Niet acceptabel, niet onacceptabel
- Wel acceptabel
- Zeker wel acceptabel
- Weet niet/geen mening

Beïnvloeders van het draagvlak

Allen

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland als we het hebben over de luchtvaart? *Per onderwerp horen we steeds graag je mening op twee niveaus: nationaal en regionaal.*

1. Economie

- > Een sterke Nederlandse economie
- > Een sterke economie in jouw regio

2. Werkgelegenheid

- > Veel werkgelegenheid in Nederland
- > Veel werkgelegenheid in jouw regio

3. Bereikbaarheid Nederland

- > Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland
- > Een goede bereikbaarheid van jouw regio vanuit het buitenland

4. Bereikbaarheid buitenland

- > Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland
- > Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit jouw regio

5. Klimaat en milieu

- > Bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen
- > Een goede milieu- en luchtkwaliteit in jouw regio

6. Geluidshinder

- > Het beperken van geluidshinder in Nederland
- > Het beperken van geluidshinder in jouw regio

7. Veiligheid

- > De veiligheid van de luchtvaart in Nederland
- > De veiligheid van de luchtvaart in jouw regio

8. Natuur en landoppervlakte

- > Ruimte voor natuur en landschap in Nederland

- > Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio

9. Comfort voor reizigers

- > Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland (we doelen hierbij op de reis zelf)
- > Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar jouw regio (we doelen hierbij op de reis zelf)

10. Gezondheid reizigers

- > Bescherming van de gezondheid van reizigers (o.a. minimaliseren kans verspreiding infectieziekten)
 - Totaal geen prioriteit
 - Zeer lage prioriteit
 - Lage prioriteit
 - Niet een hoge, niet een lage prioriteit
 - Hoge prioriteit
 - Zeer hoge prioriteit
 - Allerhoogste prioriteit
 - Weet niet/ geen mening

Oplossingsrichtingen

Allen

De luchtvaart in Nederland biedt voor- en nadelen.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende 19 mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?

- > Vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (belasting op vliegtickets).
- > Vliegen goedkoper maken (bijv. lagere luchthavenbelasting) voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen.
- > Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken.
- > Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen, zoals het goedkoper maken van aankomst of vertrek, gunstigere vertrektijden of de dichtstbijzijnde gates.
- > Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (zoals biokerosine of waterstof)
- > Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen (deels biokerosine, deels elektrisch) voor de korte afstanden stimuleren.
- > Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren.
- > Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (zoals het schoner en zuiniger maken van het in- en uitstappen, bagage, post en vracht, tanken, schoonmaken en cateren).
- > Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken.
- > Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken.
- > Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad en natuur.
- > Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (omdat de vliegroute minder rechtstreeks is).
- > Zoveel mogelijk vliegen vanaf één luchthaven in plaats van spreiden over meerdere luchthavens in Nederland

- > Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes in plaats van spreiden over zoveel mogelijk verschillende vliegroutes
- > Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject.
- > Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee.
- > Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden
- > Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland
- > Verplaatsing van vluchten van de kleinere luchthavens in Nederland naar Schiphol

Allen

Stel dat de coronacrisis voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen. In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende 6 mogelijke maatregelen na de coronacrisis?

- > Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens
- > Meer vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol
- > Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens
- > Minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens
- > Minder vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol
- > Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens
 - Zeer negatief
 - Negatief
 - Niet positief, niet negatief
 - Positief
 - Zeer positief
 - Weet niet/geen mening

Noodzakelijke vluchten

Allen

Ben jij anders gaan denken over het belang van de volgende typen vluchten sinds de corona-uitbraak?

- > Vluchten voor goederenvervoer
- > Zakelijke vluchten
- > Vluchten voor bezoek van familie of vrienden
- > Vluchten voor vakantie
- > Vluchten voor het bezoek van culturele instellingen of evenementen (cultuur, sport)
 - 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

Indien 1 of 2 voor één of meerdere stellingen

Waarom vind je <geselecteerde type vlucht> nu belangrijker dan voor de corona-uitbraak?

- Open invoerveld
- Weet niet

Waarom vind je <geselecteerde type vlucht> nu minder belangrijk dan voor de corona-uitbraak?

- Open invoerveld
- Weet niet

Verantwoordelijkheid

Allen

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

- Luchthavens
- Luchtvaartmaatschappijen
- Luchtvaartindustrie (o.a. bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)
- Brandstofleveranciers
- Het bedrijfsleven in het algemeen (o.a. import-export bedrijven)
- Consumenten die vliegreizen maken
- Zakelijke reizigers
- Consumenten die producten uit andere landen kopen
- Europese Unie
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Provincies
- Gemeenten
- Universiteiten en onderzoeksinstituten
- Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)
- Inwoners van Nederland
- Omwonenden van luchthavens
- Gezondheidsinstanties zoals RIVM en Outbreak Management Team
- Kabinet/regering
- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen mening

Eigen vlieggedrag burger/consument

Allen

Hoe vaak vloog je voor de coronacrisis gemiddeld per jaar? *Je kunt het gemiddelde nemen van de drie jaar voor de coronacrisis.*

Een retour geldt als 1 vliegreis.

- > Privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)
- > Voor zaken

Allen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2020 tot en met augustus 2021)? **Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.**

- > Privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)
- > Voor zaken

Indien vloog pre-corona wel eens privé of zakelijk én vloog afg. 12 maanden privé of zakelijk

Je geeft aan dat je in de afgelopen 12 maanden één of meerdere vliegreizen hebt gemaakt. Wat waren de belangrijkste redenen voor deze vliegreis/vliegreizen?

Je kunt meerdere antwoorden geven.

- Ik had het vliegen zo gemist dat ik wilde gaan nu het weer kon
- Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik gemakkelijker/alleen met het vliegtuig heen kon
- Ik wilde familie/vrienden in het buitenland bezoeken
- Ik moest voor mijn werk vliegen
- Ik wilde een evenement of culturele instelling bezoeken
- Anders, namelijk...

Indien vloog pre-corona wel eens privé of zakelijk én vloog afg. 12 maanden privé of zakelijk

Op welke manier speelde corona een rol in jouw beslissing om te vliegen in de afgelopen 12 maanden?

Kies antwoord(en) die het meest belangrijk voor jou waren.

- Ik vond de risico's (tamelijk) laag, omdat de besmettingscijfers laag waren
- Ik vond de risico's (tamelijk) laag, want ik had al corona gehad/was gevaccineerd
- Ik vond de risico's (tamelijk) laag, want ik wist welke voorzorgsmaatregelen ik kon nemen
- Ik vond de risico's in het vliegtuig of op het vliegveld niet hoger dan op andere plekken
- Ik vond de risico's (tamelijk) hoog, maar wilde toch gaan
- Ik vond de risico's (tamelijk) hoog, maar mijn vlucht was noodzakelijk
- Ik heb helemaal niet stil gestaan bij corona
- Anders, namelijk...
- Weet niet/geen mening

Indien vloog pre-corona wel eens privé of zakelijk én vloog afg. 12 maanden niet privé of zakelijk

Je geeft aan dat je in de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt. Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt?

Je kunt meerdere antwoorden geven.

- Het is er gewoon niet van gekomen
- Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie
- Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie
- Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen
- Videobellen was een goed alternatief om iemand in het buitenland te spreken
- Ik hoefde voor mijn werk niet meer te vliegen
- Ik vond het niet klimaatvriendelijk

- Ik durfde het niet aan, omdat de besmettingscijfers hoog waren
- Ik durfde het niet aan, omdat ik (nog) niet (volledig) gevaccineerd was tegen corona
- Ik zag op tegen het gedoe bij vliegen in coronatijden (zoals testen, bewijzen, formulieren)
- Ik vond het risico dat de reis geannuleerd moest/kon worden te groot

- Anders, namelijk...
- Weet niet/geen mening

Indien privé

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?

- > Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart
 - > Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof
 - > Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen
 - > Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis
 - > Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (door bijvoorbeeld aanplanting van bomen)
- Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening

Indien privé

Stel dat de coronacrisis voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen. In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen als de coronacrisis voorbij is?

Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om...

- > Vaker dan ik voor de coronacrisis gewend was met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld
 - > Minder vaak een vliegreis te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was
 - > Minder verre vliegreizen te maken dan ik voor de coronacrisis gewend was
 - > Minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was
 - > Minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was
 - > Mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik voor de coronacrisis gewend was
 - > Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig
 - > Op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig
- Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening

Allen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2021 en/of 2022 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?

Het gaat hier dus niet om zakelijke reizen.

- Zeker niet
- Waarschijnlijk niet
- Misschien wel, misschien niet
- Waarschijnlijk wel
- Zeker wel
- Weet ik niet/geen mening

Impact coronacrisis op vlieggedrag o.b.v. zelfreflectie

Indien prive

Stel dat de coronacrisis 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?

- Evenveel als ik gewend was
- Minder dan ik gewend was
- Meer dan ik gewend was
- Weet ik niet / geen mening

Indien zakelijk

Stel dat de coronacrisis 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?

- Evenveel als ik gewend was
- Minder dan ik gewend was
- Meer dan ik gewend was
- Weet ik niet / geen mening

Indien privé of zakelijk

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vliegreizen en corona?

1. Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over Nederland.
2. Ik maak me zorgen dat ik besmet raak met corona als ik binnenkort een vliegreis zou maken
3. Je kunt nooit zeker weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is
4. Als de coronapandemie voorbij is en ik een vliegreis zou maken, denk ik dat ik risico loop besmet te raken met een andere, nieuwe infectieziekte
5. Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie
6. Ik ben bang dat mijn reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie
7. Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu

8. Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegzeizen kan
 9. Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegzeizen kan
 10. Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen
 11. Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vliegzeizen, zoals auto en trein
 12. Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen
 13. Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn
 14. Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn
 15. Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) een goed alternatief is voor een vliegzeis
 16. Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegzeis
- Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening

Indien privé of zakelijk

In hoeverre ben je het eens met de volgende stelling over vliegzeizen en corona?

- Ook als ik (volledig) gevaccineerd ben, maak ik me zorgen besmet te raken als ik een vliegzeis zou maken
- Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening
 - Niet van toepassing/ik laat me niet vaccineren

Hinderbeleving

Allen

Kun je voor elk van de volgende zaken aangeven, hoe ver van je huis de dichtstbijzijnde ... zich bevindt? *Indien je het niet precies weet, probeer dan een schatting te maken.*

Randomiseren

- > Een vliegveld
- > Een vliegroue
- > Een snelweg
- > Een treinspoor
- > Een treinstation
 - 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

Indien voorziening dichterbij dan 10 km is

Je hebt net aangegeven dat de volgende zaken zich binnen 10 kilometer van je huis bevinden. In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder'.

- > Het vliegveld in je directe omgeving
- > De vliegroute in je directe omgeving
- > De snelweg in je directe omgeving
- > Het treinspoor in je directe omgeving
- > Het treinstation in je directe omgeving
 - 0 Totaal geen hinder | 10 Extreem veel hinder
 - Weet niet/geen mening

Allen

Stel: er wordt voor gekozen om de luchtvaart in Nederland na de coronacrisis uit te breiden om te kunnen voldoen aan een toenemende vraag naar vliegreizen bij consumenten en bedrijven. In hoeverre vind je het dan acceptabel als jouw buurt meer overlast ondervindt van de luchtvaart dan voor de coronacrisis voor de volgende typen overlast?

- > Meer geluidsoverlast na dan voor de coronacrisis
- > Meer luchtverontreiniging na dan voor de coronacrisis
- > Meer horizonvervuiling (aantasting van het uitzicht) na dan voor de coronacrisis
- > Meer verkeersdrukke (door mensen die van en naar het vliegveld reizen) na dan voor de coronacrisis
 - Zeer onacceptabel
 - Onacceptabel
 - Niet acceptabel, niet onacceptabel
 - Acceptabel
 - Zeer acceptabel
 - Weet niet/geen mening

Bijlage 3: 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.

Zie ook ons [Pers- en publicatiebeleid](#).

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.