

Luchtvaart in Nederland

*Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek,
meting 2020 (derde meting, tijdens COVID-19-pandemie)*



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Projectnummer
B6548

Datum
20 oktober 2020

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

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 Hoofdvragen	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
5 Waarden en belangen	17
5.1 Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland	17
6 Maatregelen	19
6.1 Draagvlak voor verschillende maatregelen	19
6.2 Veranderingen in draagvlak ten opzichte van 2019	23
7 Vlieggedrag en handelingsperspectief	30
7.1 Verantwoordelijke actoren	30
7.2 Vlieggedrag	32
7.3 Bereidheid tot eigen bijdrage van vliegreizigers	34
7.4 Beleving van vliegen in tijden van corona	38
7.5 Samenhang vliegbeleving en verwachte vliegfrequentie	41
8 Hinderbeleving	44
8.1 Beleving van hinder	44
8.2 Acceptatie van hinder	44
9 Communicatie en informatie	46
Bijlage 1: Subgroepen	49
Voorstanders van groei luchtvaart	49
Voorstanders van krimp luchtvaart	52
Omwonenden van de vier luchthavens	55
Niet-vliegers	57
Incidentele privévliegers	59
Frequente privévliegers	60
Hoogfrequente privévliegers	62
Zakelijke vliegers	65

Bijlage 2: Vragenlijst	69
Bijlage 3: Gewogen en ongewogen data	79
Bijlage 4: Auteursrecht	80

1 Achtergrond

1.1 Aanleiding

Het ministerie van IenW werkt aan een langetermijnvisie op luchtvaart voor 2020-2050: de Luchtvaartnota. Het ontwerp is in mei 2020 gepubliceerd. Ook wordt gewerkt aan verduurzaming van de luchtvaart en de herindeling van het Nederlandse luchtruim. Tot slot maakt IenW plannen voor de luchthavens Schiphol Airport, Lelystad Airport en de andere regionale luchthavens.

In 2018 heeft Motivaction in opdracht van IenW een eerste onderzoek gedaan naar de opvattingen van het algemeen Nederlands publiek en van omwonenden van luchthavens over het thema luchtvaart. IenW wil bezien of er eventueel veranderingen optreden in publieksopvattingen en vlieggedrag. In 2019 is een eerste herhalingsmeting uitgevoerd van het kwantitatieve deel van het onderzoek uit 2018. Dit jaar - augustus 2020 - hebben we een tweede herhalingsmeting (2-meting) gedaan.

De resultaten kunnen worden gebruikt voor de volgende doelen:

- de ontwikkeling van de beleidsvisie op luchtvaart,
- de communicatie op het luchtvaartdomein,
- de opzet van een brede luchtvaartmonitor.

1.2 Hoofdvragen

De hoofdvragen van het onderzoek zijn:

- Wat is de opinie van Nederlanders over en het draagvlak voor (de ontwikkeling van) de luchtvaart in Nederland?
- Hoe is hun eigen vlieggedrag en houding ten aanzien van maatregelen met betrekking tot de luchtvaart?
- In hoeverre kenmerken omwonenden van de luchthavens van Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad zich door andere opvattingen en gedrag dan niet-omwonenden?
- Hoe ontwikkelen opinies, houding en gedrag zich in de periode 2018-2020?

In het voorjaar van 2020 brak de coronacrisis uit. Deze crisis heeft het gewone leven in Nederland behoorlijk op zijn kop gezet en ook erg veel invloed gehad op de luchtvaart. Daarom is voor de meting van 2020 een extra hoofdvraag geformuleerd:

- Hoe kijken Nederlanders aan tegen de luchtvaart tijdens en na de coronacrisis?

2 Samenvatting en conclusies

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

Uit deze meting - onder een representatieve steekproef van 1.746 Nederlanders (18-75 jaar) - komt naar voren dat de bevolking in 2020 iets negatiever staat tegenover luchtvaart in Nederland dan in 2018 en 2019. Verder is het draagvlak voor krimp van de luchtvaart sterk toegenomen. Nederlanders vinden nu veel vaker dan in 2018 en 2019 dat het aantal vluchten in Nederland - als de coronacrisis eenmaal voorbij is - moet afnemen ten opzichte van het niveau van voor de coronacrisis. Toekomstige metingen zullen moeten uitwijzen of het draagvlak voor krimp zo groot blijft na de coronacrisis.

Veiligheid, gezondheid en ecologie zien Nederlanders als topprioriteiten voor de luchtvaart. Economie en werkgelegenheid krijgen minder prioriteit, maar worden dit jaar wel iets urgenter gevonden. Het draagvlak voor maatregelen om luchtvaart duurzamer te maken blijft groot, vooral als niet direct duidelijk is of zij consumenten in hun portemonnee raken. Het draagvlak voor het invoeren van een vliegtaks is kleiner, maar neemt sinds 2018 wel gestaag toe.

Een derde van de vliegreizigers verwacht na de coronacrisis minder te gaan vliegen dan ze daarvoor gewend waren. Daarbij spelen verschillende motieven een rol, zoals het besef dat vliegen schadelijk is voor het milieu, dat we ook wel met minder vluchten afkunnen en dat er goede alternatieven zijn voor vliegen. Terwijl een derde van de vliegreizigers 'verwacht' post-corona minder te gaan vliegen, geven vier op de tien aan daar ook toe 'bereid' te zijn.

Het is belangrijk kanttekeningen te plaatsen bij de mate waarin deze inzichten voorspellend zijn voor het daadwerkelijke gedrag in de toekomst. De bereidheid om post-corona minder te gaan vliegen dan men gewend was, is niet gestegen ten opzichte van de bereidheid pre-corona (metingen 2018 en 2019). Bij elke meting is er een even grote groep (van vier op de tien vliegreizigers) die aangeeft bereid te zijn minder te gaan vliegen. En de groep die daartoe in 2018 bereid was, lijkt in 2019 vervolgens niet ook echt minder vaak het vliegtuig te hebben gepakt, gezien de stabiliteit in hun zelfgerapporteerde vliegfrequentie (meting 2019) en gezien de verdere groei in 2019 van het totaal aantal vluchten in Nederland (CBS.nl). Het is dan ook twijfelachtig of de huidige bereidheid (en verwachting) van vliegreizigers om post-corona minder te gaan vliegen, daadwerkelijk tot een trendbreuk zal leiden in de vliegfrequentie.

De bereidheid om post-corona extra te gaan betalen voor vliegreizen door een belasting op vliegtickets of kerosine is overigens wel gestegen, evenals de bereidheid om post-corona vakanties vaker in eigen land dan in het buitenland te houden. Ook op deze punten zal moeten blijken hoe zich dit na de coronacrisis ontwikkelt en in hoeverre vliegreizigers hun gedrag daadwerkelijk gaan aanpassen.

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 luchtvaart in Nederland

Nederlanders zijn in 2020 iets minder positief over de luchtvaart in Nederland dan in 2019

- Hoewel nog steeds een ruime meerderheid van de Nederlanders (79%) in het algemeen positief is over de luchtvaart in Nederland, zijn zij gemiddeld iets minder positief dan in 2019 en 2018.

Meer draagvlak in 2020 voor een (blijvende) krimp van de luchtvaart

- Tijdens de coronacrisis is het aantal vluchten in Nederland zeer sterk gedaald. Ruim één op de tien (14%) Nederlanders vindt dat het aantal vluchten na de coronacrisis toe moet kunnen nemen ten opzichte van het niveau voor de coronacrisis. Circa de helft (49%) vindt dat het aantal vluchten juist af zou moeten nemen. Verder vinden ongeveer drie op de tien (28%) dat het aantal gelijk moet blijven en 8% heeft er geen duidelijke mening over.

- Het draagvlak voor groei van luchtvaart is afgenomen: in 2018 en 2019 vond nog 35% dat het aantal vluchten moest kunnen stijgen, in 2020 is dat gedaald tot 14%. En het draagvlak voor krimp is sterk gestegen: in 2018 en 2019 was 24% daar voorstander van, nu is dat toegenomen tot 49%.
- Voorstanders van krimp noemen uit zichzelf het vaakst milieuvervuiling als argument voor hun gewenste afname in het aantal vluchten. Economische belangen worden het vaakst genoemd als reden voor gewenste groei van luchtvaart.
- 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 ligt iets hoger dan de voorkeur voor groei (29% versus 21%). Ook de acceptatie is in 2020 gedaald: in 2018 en 2019 gaf nog 38% aan groei acceptabel te vinden.

Waarden en belangen

Veiligheid, gezondheid en ecologie topprioriteiten voor de luchtvaart; economische waarden in 2020 iets belangrijker geworden

- Net als in de voorgaande jaren zien we dat Nederlanders in het algemeen veel verschillende waarden belangrijk vinden als het gaat om de luchtvaart. Veiligheid wordt nog steeds als belangrijkste waarde gezien: circa een kwart (23%) geeft dit de allerhoogste prioriteit. Voor een vijfde (20%) heeft de gezondheid van reizigers - deze meting voor het eerst voorgelegd - de allerhoogste prioriteit. Milieu (21%) en natuur en landschap (17%) zijn ook voor ongeveer een vijfde de hoogste prioriteit.
- Op enige afstand volgen de waarden economie, beperking geluidhinder en werkgelegenheid. Voor ongeveer één op de tien Nederlanders zijn deze waarden de allerhoogste prioriteit. Het belang van economie en werkgelegenheid is dit jaar iets hoger dan in 2019.
- De minste prioriteit krijgen nog steeds bereikbaarheid (5%) en reisgemak (5%).

Mogelijke maatregelen voor de toekomst

Draagvlak voor vliegtaks groeit verder

- Ruim vier op de tien (44%) Nederlanders zijn voor het invoeren van een vliegtaks en ongeveer een op de drie (28%) wijst dit af.
- Er is een stijgende lijn te zien in de steun voor een vliegtaks sinds 2018. In 2018 was 34% positief en 36% negatief en in 2019 was 37% positief en 33% negatief.

Nog steeds veel draagvlak voor verduurzaming luchtvaart

- Maatregelen die de luchtvaart verduurzamen, zonder dat direct duidelijk is in hoeverre ze consumenten in hun portemonnee raken, krijgen net als in 2019 brede steun in de bevolking.
- Nederlanders staan achter het verduurzamen van de vliegtuigindustrie. Acht op de tien (81%) zijn positief over het ontwikkelen van stillere en zuinigere vliegtuigen en zeven op de tien (68%) over het ontwikkelen van elektrische en hybride vliegtuigen.
- Ook staan Nederlanders achter het verduurzamen van vliegtuigmaatschappijen en vliegvelden. Driekwart (74%) is positief over het verplichtstellen van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen en het verduurzamen van de afhandeling op vliegvelden op de grond (73%). Daarnaast zijn ongeveer zes op de tien (63%) positief over het duurder maken van aankomst of vertrek van vervuilende of lawaaiige vliegtuigen.

- Het beperken van geluidhinder boven *natuurgebied* heeft een groter draagvlak dan boven *stedelijk gebied*. Een derde (35%) is positief over het zoveel mogelijk vliegen boven stedelijk gebied om geluidhinder in natuurgebieden te verminderen. Een vijfde (22%) is positief over vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken. Dit draagvlak is flink afgenomen: in 2018 waren vier op de tien (41%) nog positief over vliegen boven natuurgebied om geluidhinder in stedelijk gebied te beperken..
- Het beperken van *CO₂-uitstoot* heeft een groter draagvlak dan van *(geluid)hinder*. Ruim een derde (35%) is een voorstander van zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad of natuur. Circa een kwart (23%) is positief over het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te voorkomen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot.

Wederom ruime meerderheid positief over trein als alternatief voor korte afstand

- Ongeveer acht op de tien (78%) Nederlanders zijn positief over het stimuleren van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden. Dit is gelijk aan 2019. In 2018 was nog maar 72% hier positief over.

Bijna vier op de tien staan achter verplaatsen vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens

- Vergeleken met 2018 en 2019 is het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland niet veranderd: 37% steunt dit nog steeds, terwijl 20% dit afwijst.
- De steun voor het verplaatsen of uitbreiden van Schiphol naar een vliegveld in de Noordzee is gelijk gebleven in 2020: 38% is hier positief over en 25% negatief. In 2018 was hier iets meer draagvlak voor: 42% positief en 22% negatief.

Vlieggedrag en handelingsperspectief

Kabinet gezien als meest verantwoordelijke partij voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Nederlanders denken dat met name het kabinet (46%) en luchtvaartmaatschappijen (39%) bepalen hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is.
- Ook vinden zij het kabinet (45%) en luchtvaartmaatschappijen (33%) het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de Nederlandse luchtvaart klaar te maken voor de toekomst.

Drie op de tien privévliegers en bijna helft zakelijke vliegers verwachten post-corona minder te gaan vliegen

- Ongeveer zes op de tien Nederlanders vloog in de jaren voor de coronacrisis weleens voor privédoelen (zoals vakantie en familiebezoek). Gemiddeld genomen vlogen alle Nederlanders tezamen (dus inclusief niet-vliegers) in 2019 circa 1,2 keer per jaar voor privédoelen.
- Afgelopen jaar is dit ten gevolge van de coronacrisis ongeveer gehalveerd. Drie op de tien (31%) Nederlanders vloog in september 2019 t/m augustus 2020 voor privédoelen, gemiddeld 0,6 keer.
- De helft (51%) van de Nederlanders die weleens privé vlogen verwacht na de coronacrisis weer evenveel te gaan vliegen als daarvoor. Drie op de tien (31%) geven aan waarschijnlijk minder te zullen gaan vliegen en 7% juist meer.
- Van de Nederlanders die pre-corona weleens zakelijk vlogen (13%) denkt een veel grotere groep na de coronacrisis minder zakelijke vliegereizen te gaan maken: 46%. Een derde (33%) denkt weer evenveel te gaan vliegen en 13% denkt daarentegen juist vaker te gaan vliegen.
- Het valt op basis van deze inzichten overigens niet te voorspellen of vliegreizigers post-corona inderdaad minder gaan vliegen dan zij pre-corona gewend waren (zie ook de cursieve tekst bovenaan dit hoofdstuk).

Bereidheid tot minder vliegen gelijk gebleven

- Drie op de tien (31%) reizigers die weleens privé vlogen, geven aan zich tijdens de coronacrisis (meer) te zijn gaan realiseren hoe schadelijk vliegen is voor het milieu. Een derde (34%) geeft aan zich tijdens de coronacrisis (meer) te zijn gaan beseffen dat zij prima zonder vlieggreizen kunnen.
- Hoewel een derde van de vliegreizigers zoals gezegd verwacht na de coronacrisis waarschijnlijk minder te zullen vliegen, is de *bereidheid* om minder te gaan vliegen niet gestegen. Net als in 2018 en 2019 zijn vier op de tien (39%) bereid in de toekomst minder vaak een vliegreis te maken. En de bereidheid om niet elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan, is ook gelijk gebleven: net als in 2019 is bijna de helft van de vliegreizigers (46%) daar toe bereid.
- Vergeleken met 2019 denkt verder een even grote groep vliegreizigers zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart (44%). Dit was in 2018 iets lager (38%).

Wel meer bereidheid tot vakantie houden in eigen land en betalen van vliegbelasting

- Vier op de tien (39%) vliegreizigers zeggen tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land meer te zijn gaan waarderen. We zien verder een toename in het aandeel vliegreizigers dat (na de coronacrisis) bereid is om vaker vakantie in eigen land dan in het buitenland te houden. Een derde (33%) is hiertoe nu bereid, een derde (35%) niet. In 2019 was 28% hiertoe bereid en 45% niet.
- Ook is er iets meer bereidheid bij vliegreizigers om meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof: 37% staat hier voor open tegenover 33% in 2019.
- Een derde (34%) van de vliegreizigers zegt tijdens de coronacrisis (meer) te zijn gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vlieggreizen, zoals auto en trein. Het aandeel dat bereid is (na de coronacrisis) vaker de trein te nemen op korte vliegafstanden, ook als dat meer tijd en/of geld kost, is echter gelijk gebleven aan 2019: 40%.
- Ruim een derde (37%) van de vliegreizigers geeft aan tijdens de coronacrisis gemerkt te hebben dat communicatie op afstand een goed alternatief is voor een vliegreis.

Hinderbeleving

Eventuele toename van luchtvaartoverlast minder geaccepteerd; luchtverontreiniging blijft minst geaccepteerde vorm van overlast

- Nederlanders die aangeven binnen een straal van 10km van een vliegveld of vliegroute te wonen, zeggen daarvan meer overlast te ervaren dan degenen die binnen een straal van 10km van een snelweg, treinspoor of treinstation wonen.
- Luchtvaart kan tot verschillende vormen van overlast in de buurt leiden. Net als in voorgaande jaren, zien we dat Nederlanders luchtverontreiniging nog steeds het minst acceptabel vinden: ruim de helft (61%) zou het onacceptabel vinden als hun directe omgeving de komende jaren hier (meer) mee te maken zou krijgen dan het pre-corona was. Hierop volgen geluidsoverlast (53%), horizonvervuiling (51%) en verkeersdrukke (45%).
- Ten opzichte van 2019 zijn alle vormen van overlast minder acceptabel geworden.

Betrokkenheid bij luchtvaart

Minder betrokkenheid bij onderwerp luchtvaart

- De interesse in het onderwerp luchtvaart is iets afgenomen. Ongeveer één op de drie (31%) Nederlanders is geïnteresseerd in het thema (vs. 36% in 2019).
- Ook geven meer Nederlanders aan niet betrokken te willen worden door de overheid bij beleidskeuzes over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart: 38% wil niet betrokken, tegenover 33% in 2019.

Omwonenden

Omwonenden gemiddeld positief over luchtvaart en positiever over duurzamere en stillere vliegtuigen

- Omwonenden van de luchthavens Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Lelystad en Eindhoven zijn even positief over de luchtvaart in Nederland en toekomstige groei daarvan als de rest van Nederland.
- Zij geven wat betreft de luchtvaart meer prioriteit aan bereikbaarheid van hun regio, maar ook aan reductie van geluidsoverlast. Het inzetten van zuinigere en stillere vliegtuigen kan bij deze groep dan ook op meer draagvlak rekenen (62% vs. 53% van alle Nederlanders).
- Daarnaast hebben omwonenden vaak meer interesse in het onderwerp luchtvaart dan gemiddeld Nederland (36% vs. 31%) en willen vaker betrokken worden door de overheid wanneer er toekomstplannen gemaakt worden voor de luchtvaart (32% vs. 26%).

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 herhaalmeting in 2019. 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 en 2020.

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 $n=1.746$ 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 huidige meting zijn een aantal vragen aangepast en toegevoegd om de effecten van de coronacrisis in kaart te brengen. Om een goede vergelijking met vragen uit eerdere jaren mogelijk te maken, was het soms nodig bestaande vragen iets anders te formuleren. Zo vragen we 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-meting in 2020 afwijkt ten opzichte van die in de 1-meting in 2019, is dit in de rapportage aangegeven. Bijlage 3 bevat de gehele vragenlijst.

Vragen met betrekking tot vliegbestemmingen en dronebezit uit 2019 zijn in deze meting niet meer meegenomen.

Het veldwerk werd uitgevoerd van 24 tot en met 30 augustus. In 2019 was dit van 5 tot en met 12 augustus en in 2018 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 ($n=1.746$). 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.

Indien een vergelijking alle drie uitgevoerde metingen betreft, benoemen we het als er sprake is van een *trend* (twee achtereenvolgende significante toe- of afnames) of *schommeling* (significante toename gevolgd door afname of vice versa).

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 2020 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=204)
- Voorstanders van luchtvaartkrimp (n=812)
- Omwonenden (n=230)
- Niet-vliegers (n=706)
- Incidentele privévliegers (n=635)
- Frequente privévliegers (n=242)
- Hoogfrequente privévliegers (n=138)
- Zakelijke vliegers (n=187)

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=1.746) 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=138) 8,3 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

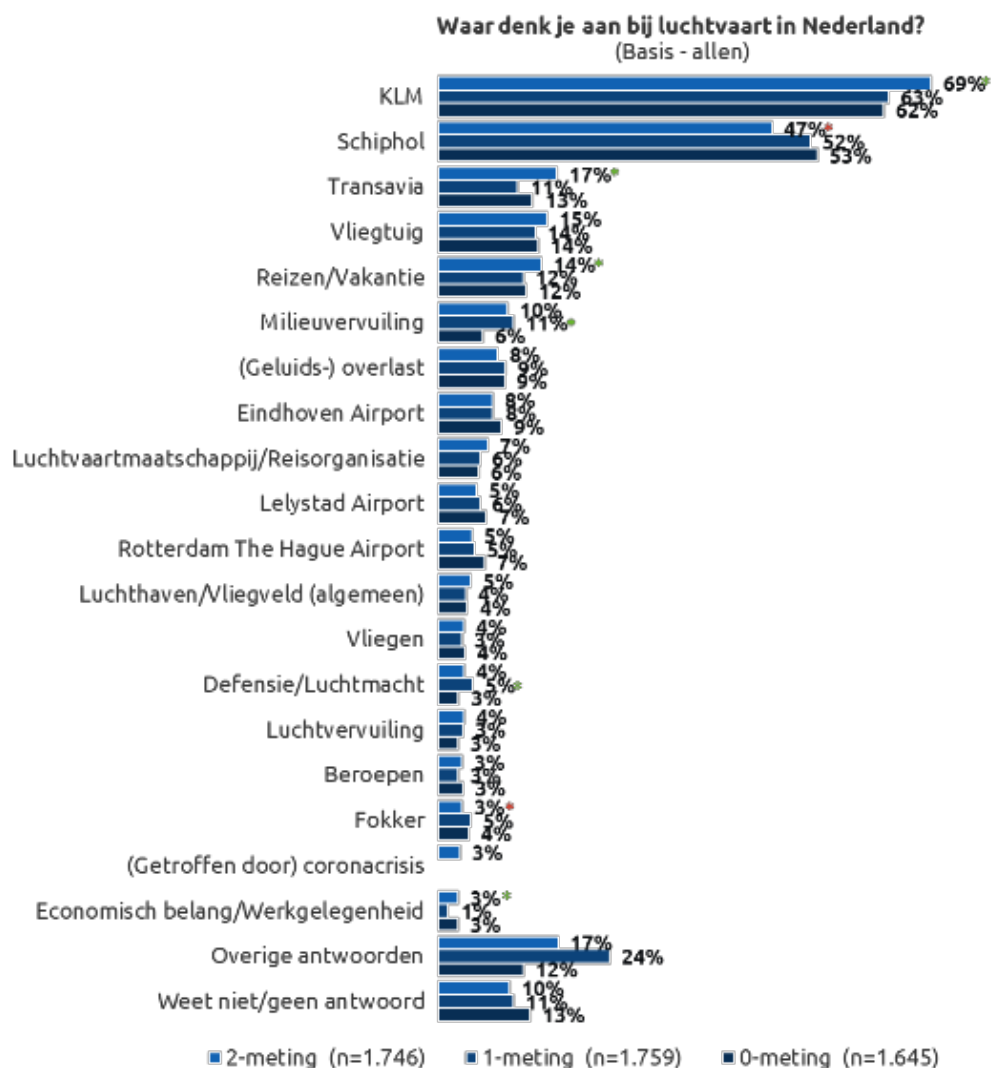
Dit hoofdstuk gaat over de basishouding van Nederlanders tegenover de luchtvaart in Nederland. Achtereenvolgens gaan we in op associaties bij luchtvaart en draagvlak voor luchtvaart(groei).

4.1 Associaties met de luchtvaart

Nederlanders associëren luchtvaart voornamelijk met KLM en Schiphol, de associatie met KLM is gestegen in 2020

Evenals bij de twee voorgaande metingen denken Nederlanders bij de term luchtvaart voornamelijk aan de KLM (69%) en Schiphol (47%). Op flinke afstand volgen associaties zoals Transavia (17%), vliegtuig (15%) en reizen/vakantie (14%). Een klein aandeel (3%) associeert luchtvaart momenteel met de coronacrisis (3%). In vergelijking met de 1-meting wordt er bij de term luchtvaart nu nog vaker gedacht aan KLM (69% vs. 63%), maar minder vaak aan Schiphol (47% vs. 52%). Daarnaast wordt de luchtvaart in 2020 vaker geassocieerd met Transavia (17% vs. 11%).

Een totaaloverzicht van de meest genoemde associaties staat in de figuur hieronder.¹

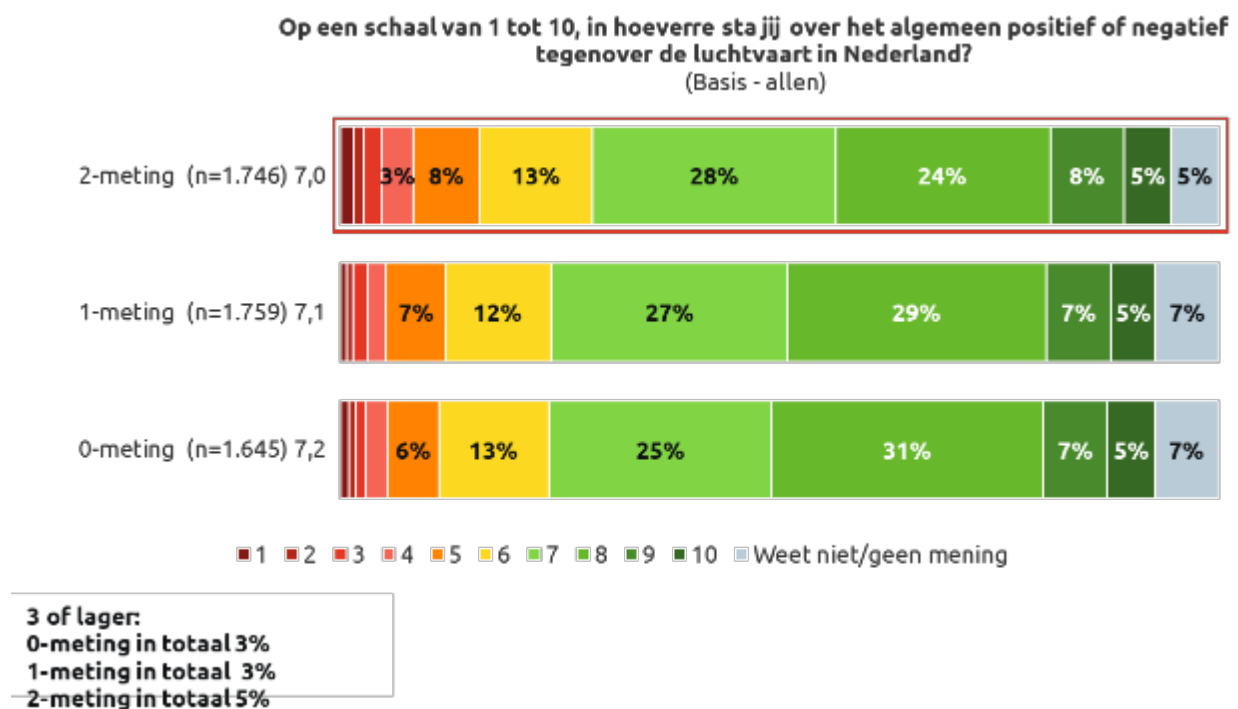


¹ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld. Onder 'overige antwoorden' vallen antwoorden die weinig voorkwamen, zoals 'polderbaan', 'luchtvaartshows', of 'beenruimte'. In de grafiek zijn alleen de antwoorden getoond die in 2020 door minstens 3% zijn genoemd.

4.2 Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Nederlanders staan gemiddeld iets minder positief tegenover luchtvaart dan in 2019

De draagvlakscore voor de luchtvaart in Nederland is gemiddeld 7,0 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor 'zeer negatief' en 10 voor 'zeer positief'. Circa acht op de tien Nederlanders (79%) staan eerder positief dan negatief tegenover de luchtvaart. Zij geven de luchtvaart een 6 of hoger. 38% is zeer positief (8 of hoger). Een kleine groep (5%) is zeer negatief (3 of lager). Het draagvlak voor de luchtvaart is ten opzichte van 2019 iets gedaald; in 2019 kreeg de luchtvaart gemiddeld een 7,1.



Draagvlak voor groei

Helft Nederlanders wil na coronacrisis afname in aantal vluchten ten opzichte van voor de coronacrisis

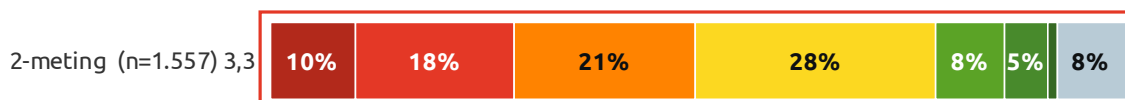
In 2020 zien we dat circa de helft van de Nederlanders (49%) wil dat het aantal vluchten na de coronacrisis afneemt ten opzichte van voor de coronacrisis. Bij de eerdere metingen wilde maar een kwart (24%) dat de luchtvaart in de komende jaren zou krimpen. Het aandeel Nederlanders dat openstaat voor groei van de luchtvaart is (sterk) gedaald ten opzichte van 2019 (14% vs. 35%). Daarnaast vinden nog steeds ongeveer drie op de tien dat het aantal vluchten gelijk moet blijven (28% vs. 31%). 8% heeft geen mening over dit onderwerp.²³

² Vanwege de grote daling in vliegverkeer tijdens de coronacrisis is de vraagstelling in de 2-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.

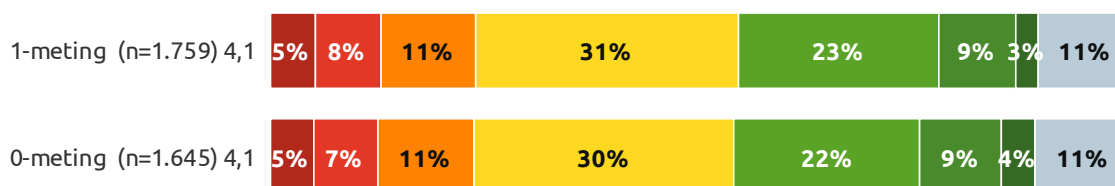
³ In eerste instantie waren in de meting van dit jaar per abuis alleen de vraagstelling en niet de antwoordopties aangepast. Omdat de middelste antwoordoptie "hetzelfde blijven als nu" voor verwarring zou kunnen hebben geleid, hebben we de vraag voor de zekerheid tussen 30 september en 6 oktober nogmaals aan dezelfde respondenten voorgelegd met als middelste antwoordoptie "hetzelfde blijven". Circa 90% beantwoordde de aangepaste vraag opnieuw. De resultaten staan in de grafiek en laten overigens een zelfde beeld zien.

Het is waarschijnlijk dat de stijging in het aandeel dat de luchtvaart liever ziet krimpen, verband houdt met de grote abrupte daling in het aantal vluchten gedurende de coronacrisis en hoe Nederlanders dit ervaren hebben. Daar gaan we in de volgende paragraaf en in hoofdstuk 7 nader op in.

Na de coronacrisis moet het aantal vluchten vanuit en naar Nederland ten opzichte van voor 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 wederom belangrijkste reden van voorstanders van krimp

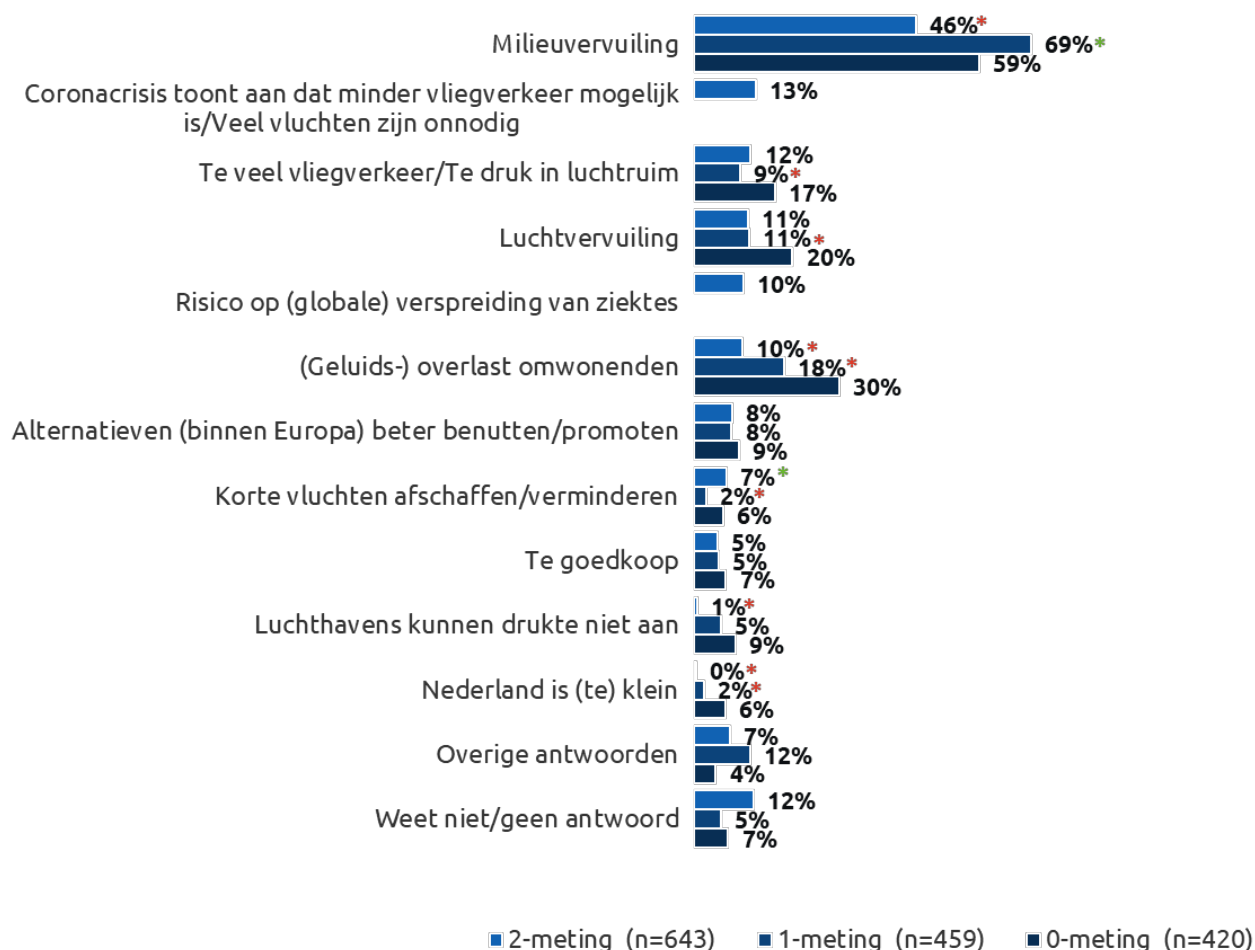
Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen ten opzichte van de situatie pre-corona, noemen spontaan milieuvervuiling wederom het vaakst als reden hiervoor (46%). Wel is er een schommeling te zien in het aantal mensen dat milieuvervuiling als reden noemt. Waar er in de 1-meting nog sprake was van een stijging (69% in 2019 vs. 59% in 2018), is er nu sprake van een daling in het aandeel voorstanders van krimp dat vindt dat het aantal vluchten moet dalen door de milieuvervuiling die vliegen veroorzaakt (46% in 2020 vs. 69% in 2019).

Daarnaast zijn er dalende trends te zien in het aandeel voorstanders van krimp dat (geluids-)overlast voor omwonenden als argument noemt (10% in 2020; 18% in 2019; 30% in 2018), of dat Nederland (te) klein is (0% in 2020; 2% in 2019; 6% in 2018). Ook het argument dat luchthavens de drukte niet aankunnen, wordt minder vaak genoemd dan in 2019 (1% vs. 5%).

Een nieuw argument dat in de huidige meting door circa één op de tien (12%) voorstanders van krimp wordt genoemd, is dat de coronacrisis aantoont dat minder vliegverkeer nodig is/veel vluchten onnodig zijn. Ook noemt circa één op de tien (10%) het risico op (globale) verspreiding van ziektes.

Daarnaast is er ook een kleine stijging ten opzichte van 2019 in het aandeel voorstanders van krimp dat vindt dat korte vluchten afgeschaft/verminderd moeten worden (7% vs. 2%).^{4 5}

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



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?". Omdat de voorgaande vraag naar groei/krimp aanvankelijk niet helemaal eenduidig was en opnieuw is voorgelegd (zie voetnoot 3), hebben we voor een zuiver beeld alleen respondenten getoond die in beide gevallen hetzelfde antwoord gaven op de voorgaande vraag.

⁵ Onder 'vliegen is te goedkoop' vallen antwoorden van respondenten die aangaven dat er teveel goedkope vluchten aangeboden worden. Bijvoorbeeld 'stoppen met het goedkoop faciliteren van vluchten'.

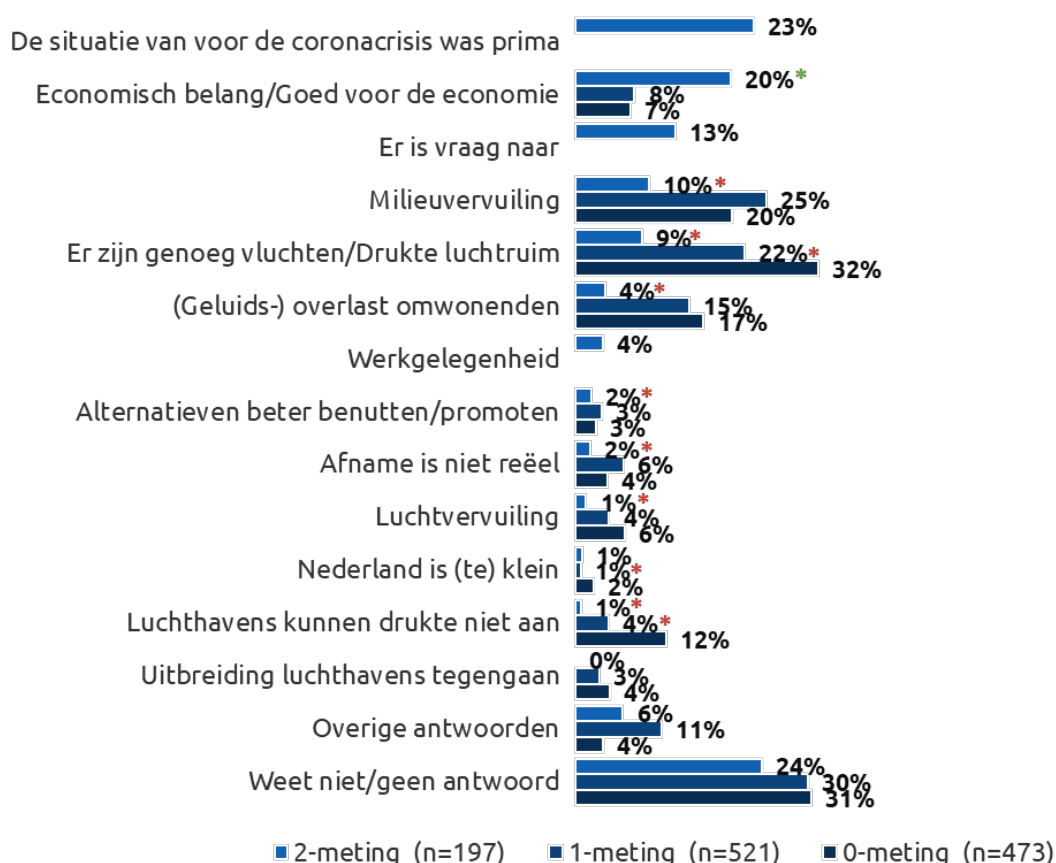
Tevredenheid met situatie pre-corona en economisch belang meest genoemde argumenten om aantal vluchten gelijk te houden

Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten van en naar Nederland gelijk moet blijven aan de situatie pre-corona, noemen hiervoor het vaakst als reden dat de situatie van voor de coronacrisis prima was (23%) en dat het goed is voor de economie (20%). Dit laatste argument wordt significant vaker genoemd dan in 2019 (8%). Dit komt mogelijk door de negatieve economische impact van de coronacrisis.

Verder zijn er dalende trends te zien in hoe vaak mensen noemen dat er genoeg vluchten zijn (9% in 2020; 22% in 2019; 32% in 2018) en dat luchthavens de drukte niet aankunnen (1% in 2020; 4% in 2019; 12% in 2018). Ook het aandeel dat vindt dat het aantal vluchten niet moet veranderen vanwege milieuvervuiling (10% vs. 25%), (geluids-)overlast voor omwonenden (4% vs. 15%), de overtuiging dat afname niet reëel is (2% vs. 6%) en vanwege luchtvervuiling (1% vs. 4%) is gedaald ten opzichte van 2019. Nog steeds geeft circa een kwart aan geen antwoord te weten op deze vraag. Aangezien het hier gaat om een doorvraag bij respondenten die niet voor groei en niet voor krimp zijn, is het goed denkbaar dat een relatief groot deel van deze groep geen uitgesproken mening heeft over de kwestie.⁶

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

(Basis - aantal vluchten moet gelijk blijven)



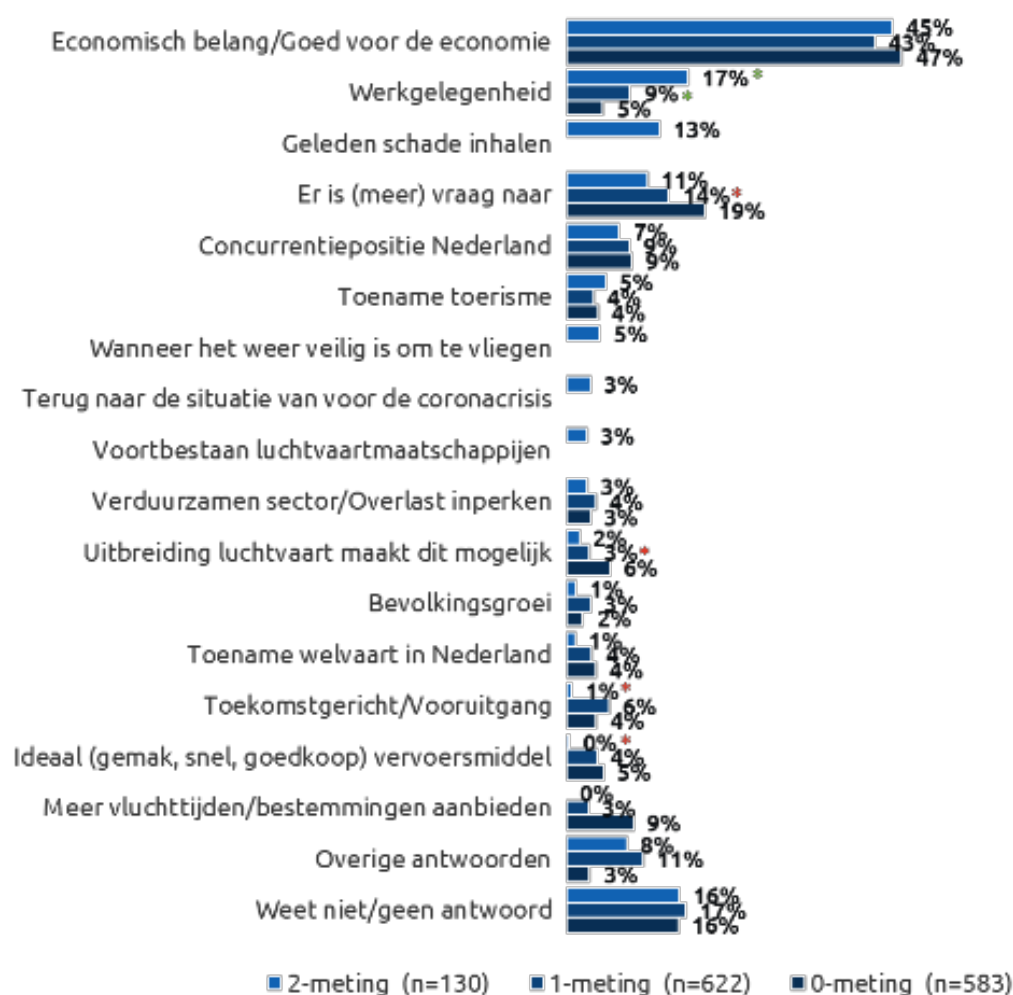
⁶ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is. In 2020 is de vraagstelling iets aangepast, analoog aan de voorgaande vraag over wenselijkheid van groei/krimp: "Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis gelijk zou moeten blijven ten opzichte van voor de coronacrisis?". Omdat de voorgaande vraag naar groei/krimp aanvankelijk niet helemaal eenduidig was en opnieuw is voorgelegd (zie voetnoot 3), hebben we voor een zuiver beeld alleen respondenten getoond die in beide gevallen hetzelfde antwoord gaven op de voorgaande vraag.

Economische belang blijft meest genoemde reden van voorstanders van groei

Nederlanders die voor groei van de luchtvaart zijn ten opzichte van de situatie pre-corona, noemen hiervoor – evenals in de voorgaande metingen – het vaakst dat dit goed is voor de economie (45%). De meest genoemde redenen voor de positieve houding ten aanzien van groei zijn stabiel ten opzichte van 2019. Wel is er een stijgende trend in het belang van werkgelegenheid: voorstanders van groei noemen dit argument steeds vaker (17% in 2020, 9% in 2019 en 5% in 2018). Verder wordt er nu iets minder vaak genoemd dat groei toekomstgericht is (1% in 2020 vs. 6% in 2019).⁷

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

(Basis - Aantal vluchten moet kunnen toenemen)

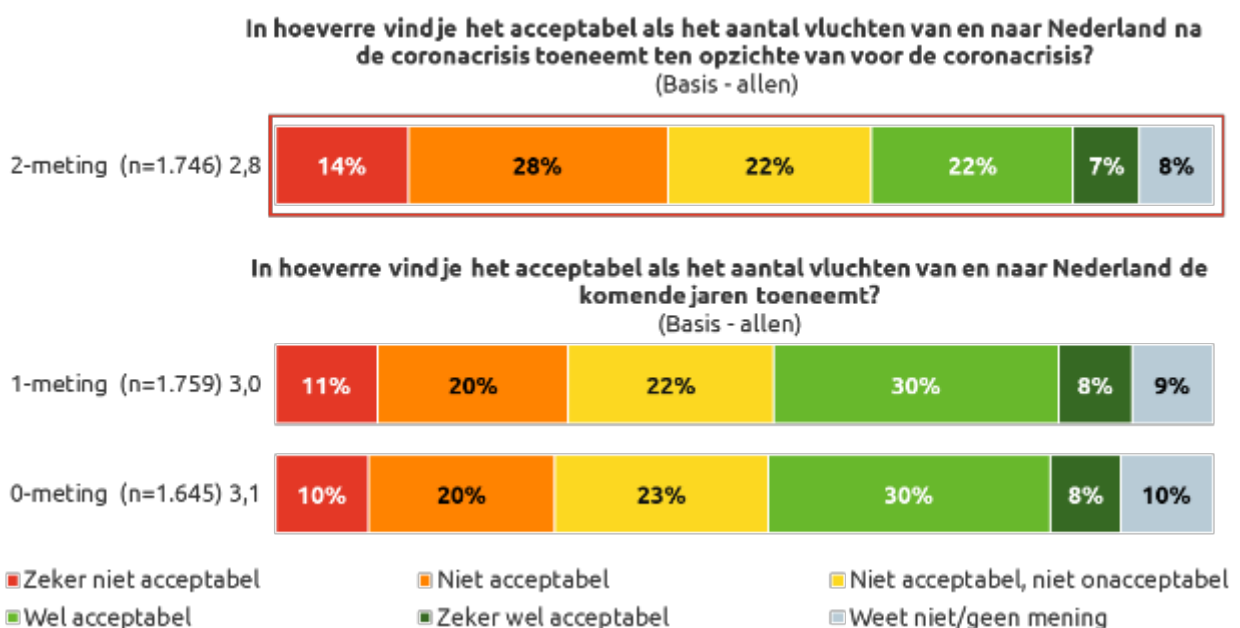


⁷ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is. In 2020 is de vraagstelling iets aangepast, analoog aan de voorgaande vraag over wenselijkheid van groei/krimp: "Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland na de coronacrisis zou moeten kunnen toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis?". Omdat de voorgaande vraag naar groei/krimp aanvankelijk niet helemaal eenduidig was en opnieuw is voorgelegd (zie voetnoot 3), hebben we voor een zuiver beeld alleen respondenten getoond die in beide gevallen hetzelfde antwoord gaven op de voorgaande vraag.

Ook acceptatie van groei luchtvaart gedaald

Eerder zagen we al dat minder Nederlanders in 2020 (21%) een *voorkeur* voor groei van luchtvaart in Nederland hebben dan in voorgaande jaren (35%). Wanneer we vragen of men het *acceptabel* zou vinden als het aantal vluchten na de coronacrisis toeneemt ten opzichte van voor de coronacrisis, dan zien we iets meer draagvlak: circa drie op de tien (29%) vinden een toename acceptabel en vier op de tien (42%) niet. Ongeveer een vijfde (22%) heeft geen uitgesproken mening hierover en 8% weet het niet.

De acceptatie van groei is afgenomen ten opzichte van 2019: toen vond 38% groei van het aantal vluchten nog acceptabel.



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

Gezondheid naast veiligheid en ecologie topprioriteit voor de luchtvaart; economische waarden iets belangrijker geworden

Er zijn verschuivingen tussen de 1-meting in 2019 en de 2-meting in 2020 in het belang dat Nederlanders hechten aan verschillende waarden als het gaat over de luchtvaart. De top-3 belangrijkste waarden bestaat nu uit veiligheid, gezondheid reizigers⁸ en, op een gedeelde derde plek, milieu en natuur/landschap.

1. Nederlanders geven wederom de prioriteit aan *veiligheid*. Gemiddeld krijgt dit een prioriteitsscore van 5,5 voor het land en een 5,4 voor de eigen regio (beiden op een schaal van 1: totaal geen prioriteit, tot 7: allerhoogste prioriteit). Nog steeds vindt circa een kwart (23%) dat veiligheid de allerhoogste prioriteit moet krijgen. Wel zijn de gemiddelde prioriteitsscores van dit aspect (zowel landelijk als regionaal) gedaald ten opzichte van 2019 (landelijk 5,7; regionaal 5,5).
2. De op een na hoogste prioriteit krijgt nu de voor het eerst meegenomen waarde *gezondheid van reizigers*. Dit scoort gemiddeld 5,4. Een op de vijf Nederlanders (20%) vindt dat dit de allerhoogste prioriteit dient te hebben.
3. Op een gedeeld derde plek komen *milieu* en *natuur en landschap*. Milieu scoort gemiddeld een 5,3 op zowel landelijk als regionaal niveau. 21% vindt dat bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen de allerhoogste prioriteit moet hebben. Regionaal is dit 19%. Natuur en landschap scoort eveneens op zowel landelijk als regionaal niveau een 5,3. Ruimte voor natuur en landschap in Nederland wordt door 18% de allerhoogste prioriteit gevonden. Voor de eigen regio is dat 17%.

Naast een daling in de prioriteit van *veiligheid*, geven Nederlanders in 2020 ook iets minder prioriteit aan *reisgemak* op zowel landelijk als regionaal niveau (gemiddeld beiden 4,3 vs. 4,5 (landelijk) en 4,4 (regionaal) in 2019).

De *economie* krijgt daarentegen juist een hogere prioriteit van Nederlanders, zowel landelijk (5,1 vs. 5,0) als regionaal (5,0 vs. 4,8). Ook *werkgelegenheid* krijgt iets meer prioriteit, zowel landelijk (5,0 vs. 4,9) als regionaal (4,9 vs. 4,8). Waarschijnlijk is dit een gevolg van de verslechterde economische situatie in Nederland ten gevolge van de coronacrisis.

⁸ Dit aspect is in de 2-meting toegevoegd wegens de coronacrisis.

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben als we het hebben over de luchtvaart? (Basis – allen)⁹

Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)		Allerhoogste prioriteit (%)		(Zeer) hoge prioriteit (%)	
		2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)	2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)	2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5.7	5.5*	25%	23%	59%	56%
	De veiligheid van de luchtvaart in jouw regio	5.5	5.4*	23%	20%*	55%	55%
Gezondheid reizigers*	Bescherming van de gezondheid van reizigers	-	5.4	-	20%	-	57%
Milieu	Bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen	5.3	5.3	20%	21%	53%	51%
	Een goede milieu- en luchtkwaliteit in jouw regio	5.3	5.3	19%	19%	55%	54%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5.3	5.3	17%	18%	59%	58%
	Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio	5.3	5.3	15%	17%	58%	56%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	5.0	5.1*	9%	13%*	58%	57%
	Een sterke economie in jouw regio	4.8	5.0*	7%	10%*	54%	55%
Beperking geluidhinder	Het beperken van geluidhinder in Nederland	4.9*	4.9	9%	10%	49%	51%
	Het beperken van geluidhinder in jouw regio	4.7	4.7	10%	11%	40%	42%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4.9	5.0*	8%	11%*	57%	57%
	Veel werkgelegenheid in jouw regio	4.8	4.9*	7%	9%*	51%	53%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4.7	4.6	4%	5%	52%	49%
	Een goede bereikbaarheid van jouw regio vanuit het buitenland	4.3	4.3	3%	4%	38%	34%*
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4.6	4.6	4%	5%*	51%	46%*
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit jouw regio	4.3	4.3	3%	4%	37%	34%
Reisgemak	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit Nederland	4.5	4.4*	5%	5%	45%	40%*
	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit jouw regio	4.4	4.3*	4%	4%	42%	36%*

* Nieuw in 2020

* Significant lager dan in de voorgaande meting

* Significant hoger dan in de voorgaande meting

⁹ Ter bevordering van de leesbaarheid van de tabel zijn de resultaten van de 0-meting in 2018 hier niet weergegeven. Wel staat gemarkeerd (*) als 2019 significant verschilt van 2018.

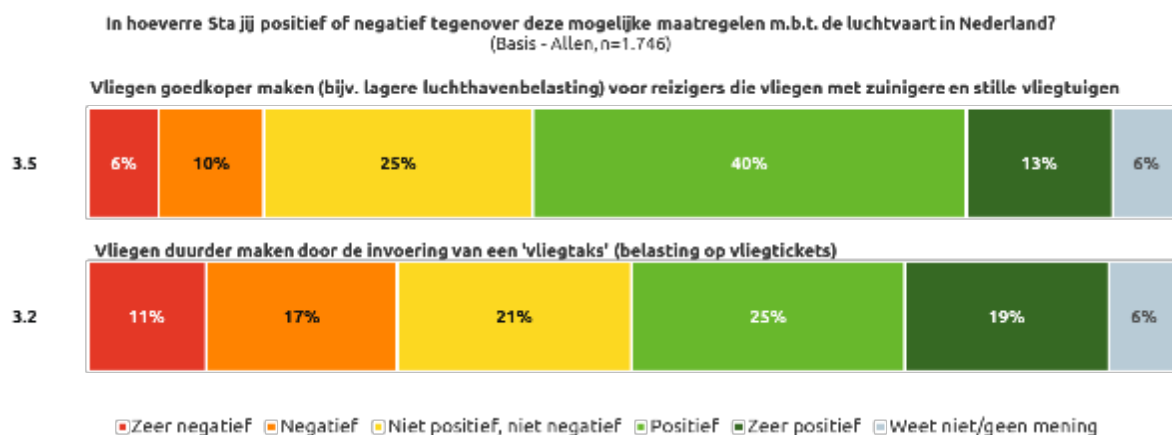
6 Maatregelen

In dit hoofdstuk gaan we in op mogelijke maatregelen voor de toekomst van de luchtvaart en het draagvlak daarvoor. In de vragenlijst zijn zowel enkele maatregelen uit 2018 en 2019 opnieuw voorgelegd als enkele nieuwe. Allereerst gaan we in op de steun voor maatregelen in 2020. De maatregelen zijn daarbij ingedeeld naar thema. Vervolgens bespreken we maatregelen die in 2019 ook zijn voorgelegd, waarbij het draagvlak veranderd is.

6.1 Draagvlak voor verschillende maatregelen

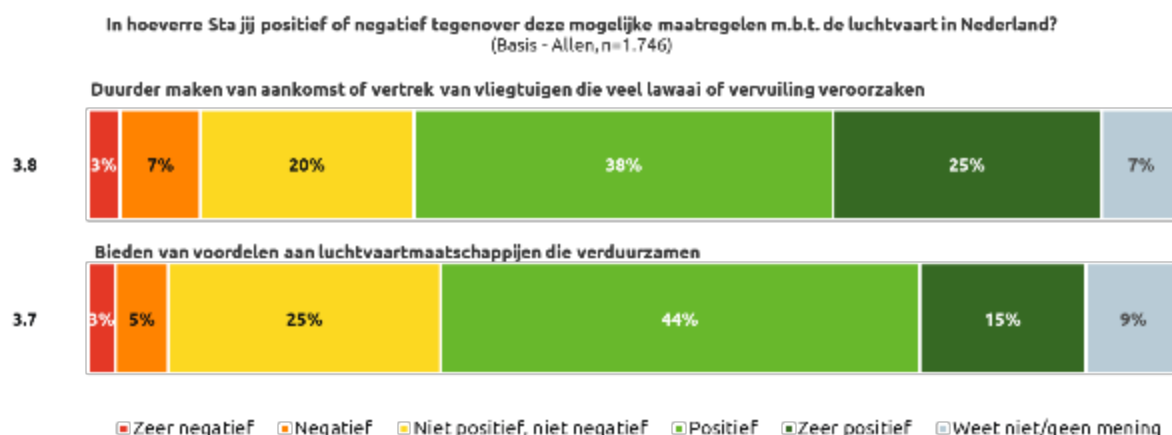
Financiële maatregelen voor vliegreizigers: draagvlak voor goedkoper maken duurzame vluchten groter dan voor algemene vliegtaks

Ongeveer de helft van de Nederlanders (53%) is (zeer) positief over het goedkoper maken van vluchten met zuinigere en stille vliegtuigen, tegenover 16% die hier negatief over is. Over het invoeren van een vliegtaks heerst meer verdeeldheid: circa vier op de tien Nederlanders (44%) zijn positief over het invoeren van een vliegtaks, maar drie op de tien (28%) zijn hierover negatief.



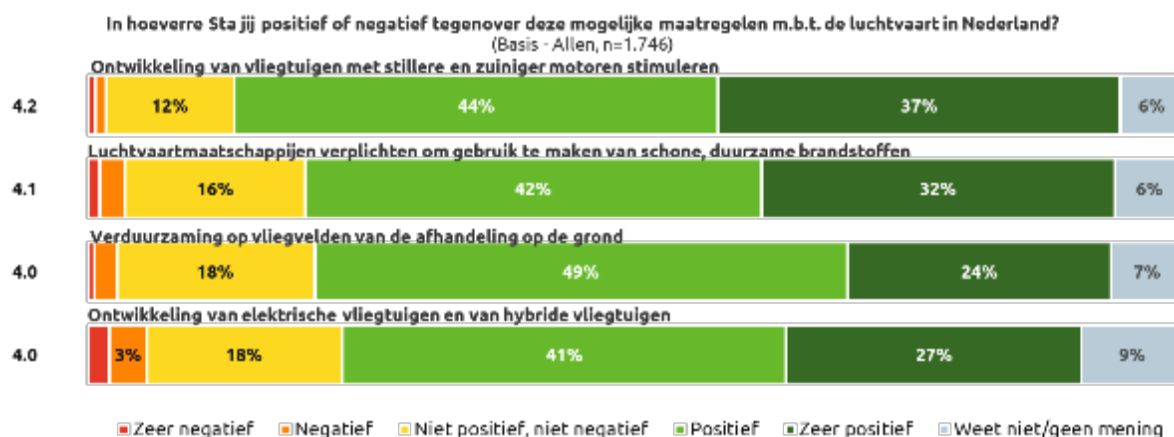
Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen: meerderheid Nederlanders positief

Nederlanders staan in het algemeen (zeer) positief tegenover financiële maatregelen die luchtvaartmaatschappijen aanzetten tot verduurzamen. Zo geven circa zes op de tien (63%) aan positief te zijn over het duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken. Ook is een meerderheid (59%) positief over het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen.



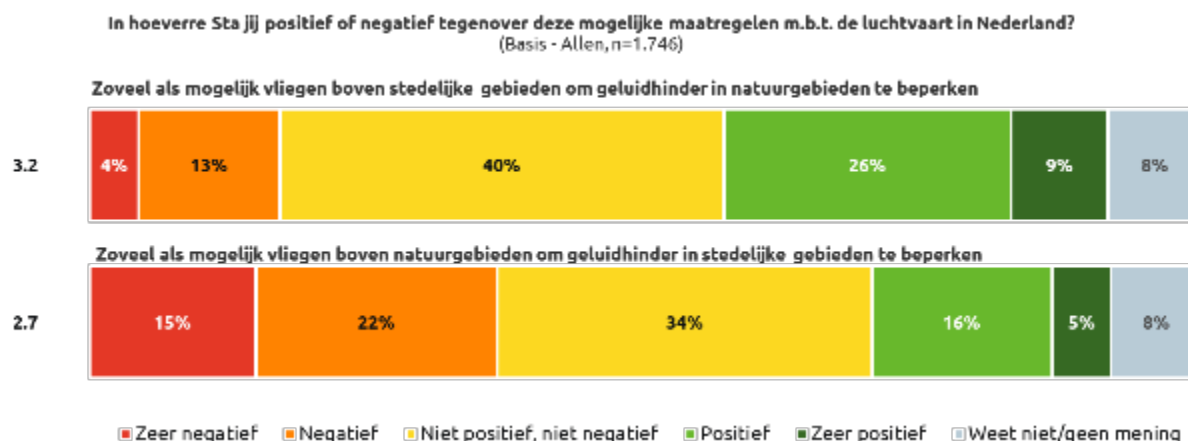
Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond: meerderheid Nederlanders positief

Nederlanders zijn over het algemeen zeer positief over maatregelen gericht op verduurzaming van vliegtuigen of de afhandeling op de grond. Acht op de tien Nederlanders (81%) zijn positief over het ontwikkelen van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren. Ook is driekwart positief over luchtvaartmaatschappijen te verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (74%) en verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (73%). Verder zijn zeven op de tien Nederlanders (68%) positief over de ontwikkeling van elektrische- en hybride vliegtuigen.



Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied: draagvlak groter voor beperken geluidhinder boven natuurgebied dan stedelijk gebied

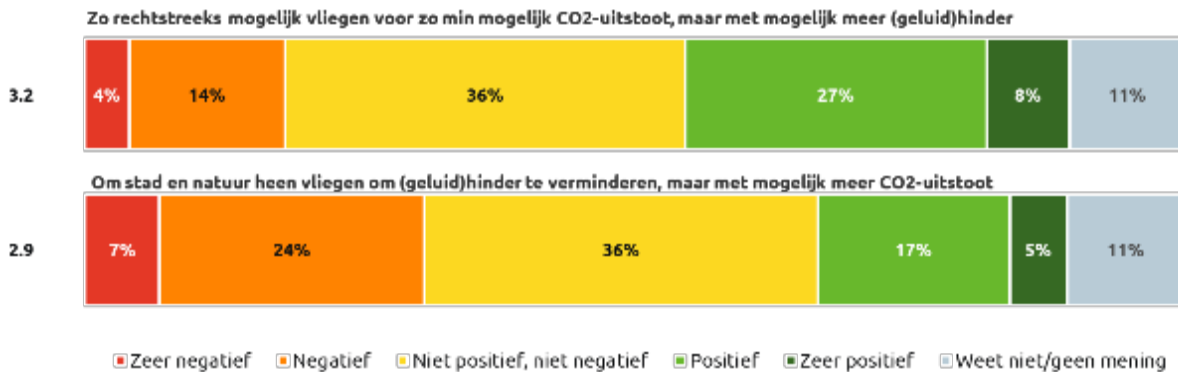
Over het verleggen van vliegroutes om geluidhinder te beperken voor natuurgebied of stedelijk gebied zijn de meningen verdeeld. Wel is er gemiddeld genomen meer draagvlak voor de eerste variant. Een derde van de Nederlanders (35%) is positief over het zoveel mogelijk vliegen boven stedelijk gebied om geluidhinder in natuurgebieden te verminderen, tegenover 17% negatief. Een vijfde (22%) is juist positief over vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken, maar ruim een derde (37%) is hierover negatief.



Direct of indirect vliegen: beperken CO2-uitstoot populairder dan beperken (geluid)hinder

Voor reductie van CO2-uitstoot bestaat meer draagvlak dan voor reductie van (geluid)hinder. Een derde van de Nederlanders (35%) is positief over het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad of natuur (18% is negatief). Daarnaast is circa een kwart (23%) positief over het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te voorkomen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot (tegenover 31% negatief).

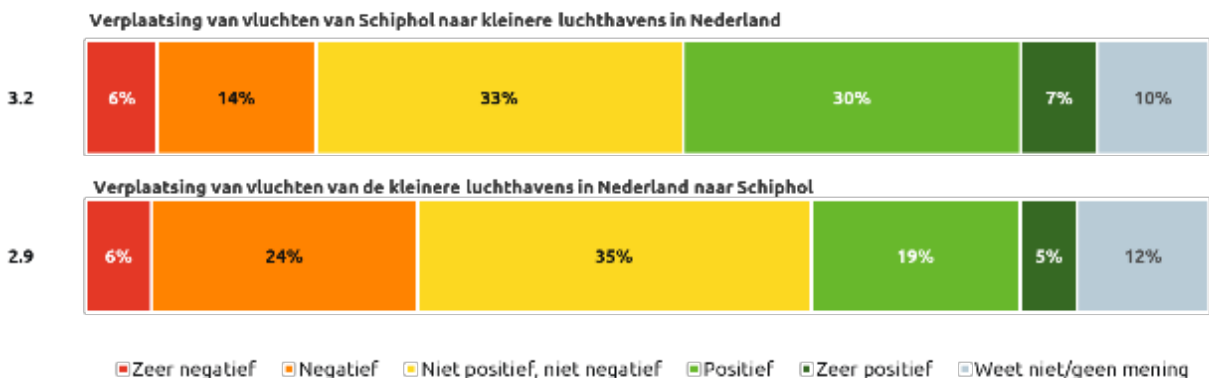
In hoeverre Sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
 (Basis - Allen, n=1.746)



Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens: meer draagvlak voor ontlasten Schiphol dan kleinere luchthavens

Nederlanders voelen meer voor het overhevelen van vluchten naar kleinere luchthavens dan naar Schiphol. Circa vier op de tien (37%) zijn positief over het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens (20% is negatief). Een kwart (24%) is positief over het verplaatsen van vluchten van kleine luchthavens naar Schiphol (30% negatief).

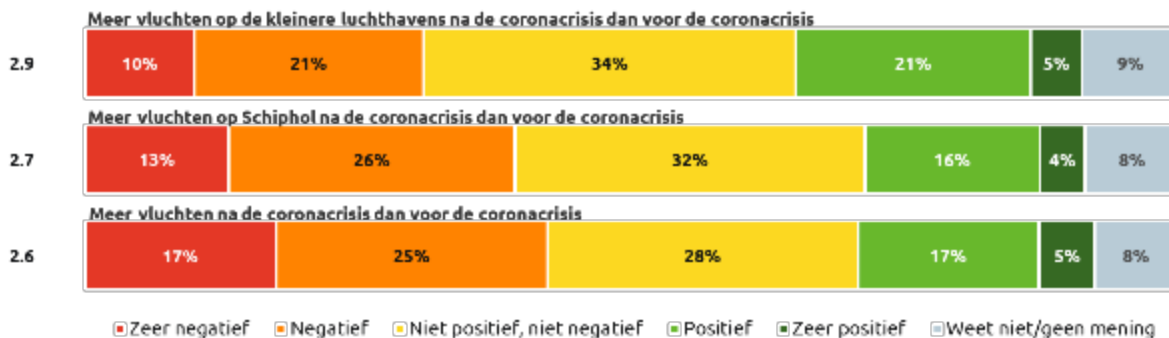
In hoeverre Sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t. de luchtvaart in Nederland?
 (Basis - Allen, n=1.746)



Verdeling van luchtvaartgroei: meer steun voor toename op kleinere luchthavens dan op Schiphol

Eerder zagen we dat de steun voor luchtvaartgroei in Nederland in 2020 sterk is gedaald. De steun voor groei - als de coronacrisis weer voorbij is - op kleinere luchthavens is iets groter dan op Schiphol. Een kwart (26%) is positief over een toename (ten opzichte van pre-corona) op kleinere luchthavens, drie op de tien (31%) zijn negatief. Een vijfde (20%) is positief over een toename van vluchten (ten opzichte van pre-corona) op Schiphol, vier op de tien (39%) zijn negatief. Ook over een toename in het aantal vluchten op zowel Schiphol als kleinere luchthavens is een vijfde (22%) positief en zijn vier op de tien (42%) negatief.

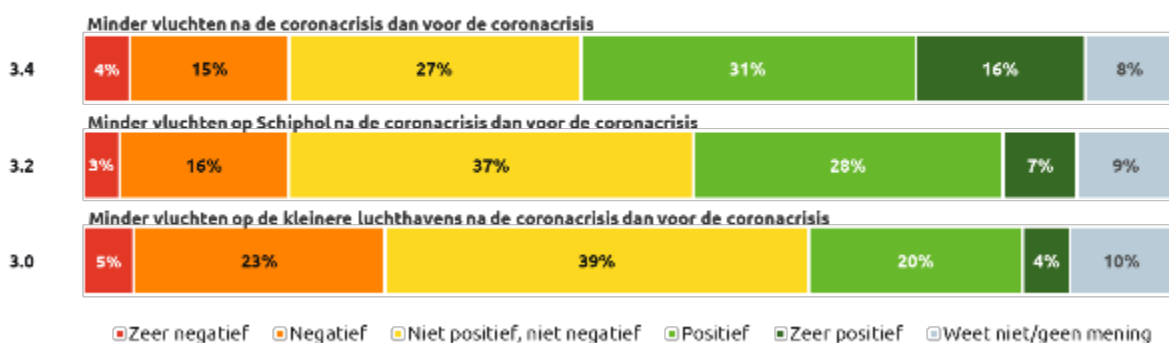
Stel dat de coronacrisis voorbij is en er weer normaal gevlogen kan worden in alle landen. In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende maatregelen na de coronacrisis?
 (Basis - Allen, n=1.746)



Verdeling van luchtvaartkrimp: meer steun voor afname op Schiphol dan kleinere luchthavens

Over de vraag of krimp van luchtvaart vooral op kleinere luchthavens of op Schiphol moet worden gerealiseerd, zien we in overeenstemming met hiervoor dat er meer steun is voor krimp - als de coronacrisis weer voorbij is - op Schiphol dan op kleinere luchthavens. Een derde van de Nederlanders (35%) is positief over minder vluchten (ten opzichte van pre-corona) op Schiphol (19% negatief). Een kwart (25%) is positief over een afname van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (28% negatief). De grootste groep (46%) staat positief tegenover een afname in het aantal vluchten in het algemeen, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (19%) negatief.

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=1.746)



Overige maatregelen: groot draagvlak voor stimuleren van trein voor korte afstand

Een ruime meerderheid van de Nederlanders (78%) vindt het een goed idee om het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte vliegafstanden (3% is negatief).

Daarnaast zijn zes op de tien (60%) positief over het voorspelbaarder maken van vliegverkeer, zodat vluchten minder hoeven af te wijken van hun geplande traject (3% is negatief). Circa een derde (36%) staat positief tegenover het vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk vliegroutes (11% negatief). Verder staan vier op de tien (38%) positief tegenover het verplaatsen of uitbreiden van Schiphol naar een vliegveld in de Noordzee (25% is negatief). Een kwart (26%) is positief over het zo veel mogelijk vliegen vanaf één luchthaven in Nederland, in plaats van te spreiden (29% negatief).

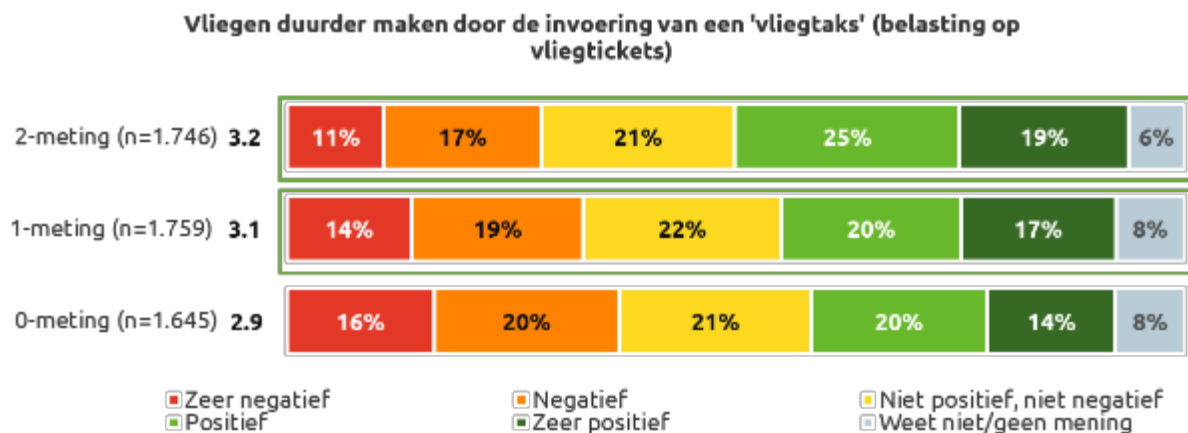


6.2 Veranderingen in draagvlak ten opzichte van 2019

Hieronder bespreken we hoe het draagvlak voor verschillende maatregelen ten opzichte van 2019 is veranderd. We gaan alleen in op stellingen waarbij een verandering in draagvlak is te zien.

Stijgende trend in steun voor vliegtaks

Vergeleken met 2019 zijn Nederlanders gemiddeld gezien positiever over het invoeren van een vliegtaks (3,2 gemiddeld vs. 3,1 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). Het aantal Nederlanders dat positief is over de invoering van een vliegtaks is gegroeid van 37% in 2019, naar 44% in 2020. Sinds 2018 is er een groeiende trend te zien in de steun voor een vliegtaks (in 2018 was 'slechts' 34% positief).

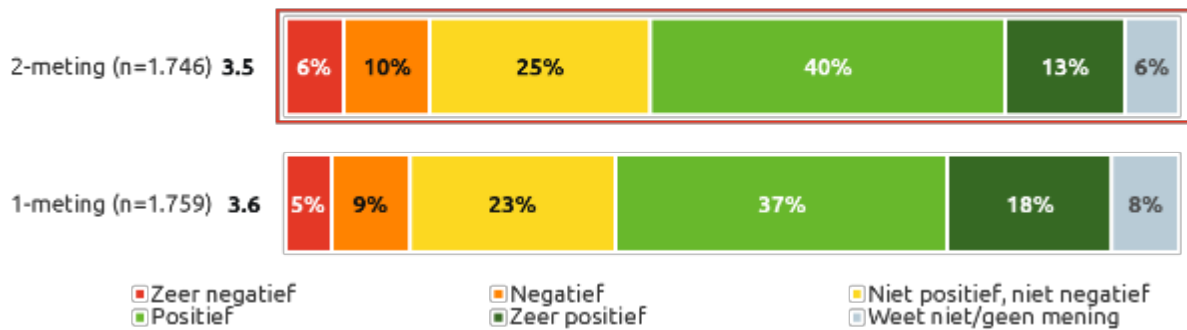


Iets minder steun voor goedkoper maken van vliegen met zuinigere, stillere vliegtuigen

Het draagvlak voor het goedkoper maken van vliegen voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen is iets afgenomen sinds 2019¹⁰ (gemiddeld 3,5 vs. 3,6 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). In 2019 was 56% van de Nederlanders hierover positief, in 2020 is dat 53%. Het aandeel dat negatief is, is gegroeid van 14% naar 16%.

¹⁰ Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

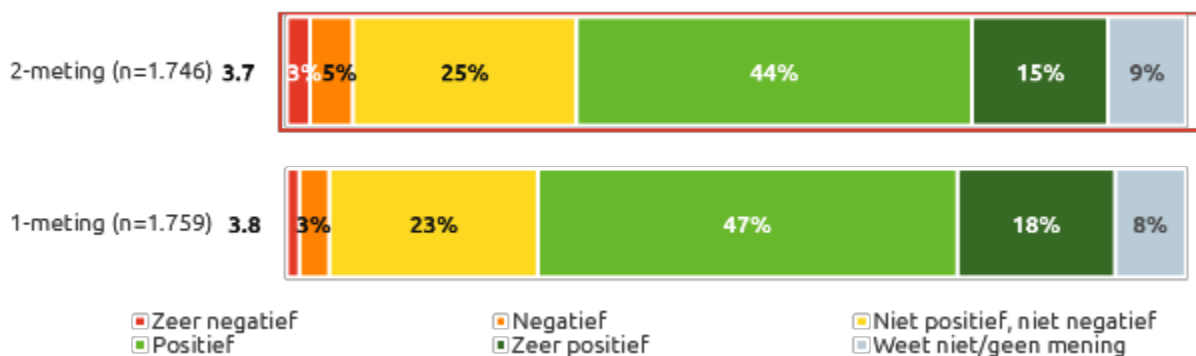
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen



Iets minder steun voor voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen

De steun voor het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen is gedaald (3,7 gemiddeld vs. 3,8 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). In 2019¹¹ was nog 64% van de Nederlanders positief hierover, tegenover 5% negatief. In 2020 is nog 59% van de Nederlanders positief, tegenover 7% negatief.

Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen

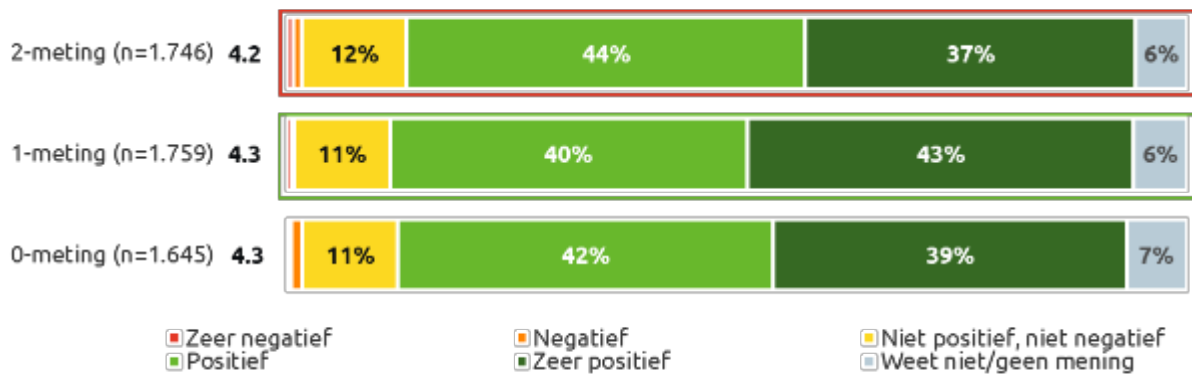


Schommeling in draagvlak voor ontwikkeling vliegtuigen met stilleren en zuinigere motoren

Waar het draagvlak voor de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren tussen 2018 en 2019 lichtelijk was gestegen, is er nu – ondanks dat een ruime meerderheid nog steeds (zeer) positief is – een lichte daling te zien in het draagvlak (4,2 gemiddeld vs. 4,3 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). Waar in 2019 83% positief was tegenover 1% negatief, is in 2020 81% van de Nederlanders positief, tegenover 2% negatief. Het draagvlak voor deze stillere en zuinigere vliegtuigen is nu weer gelijk aan 2018. Toen was 81% positief en 2% negatief.

¹¹ Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

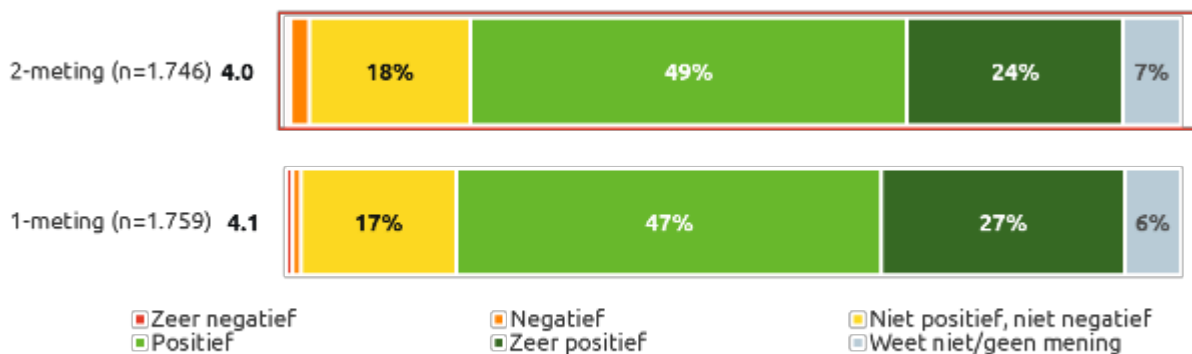
Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren



Lichte daling draagvlak voor verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond

Het aantal Nederlanders dat positief is over de verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond is iets gedaald ten opzichte van 2019¹² (gemiddeld 4,0 vs. 4,1 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). Het aantal Nederlanders dat hier positief over is, is gedaald van 75% naar 73%. Het percentage mensen dat negatief is, is juist iets toegenomen (3% vs. 2%).

Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond

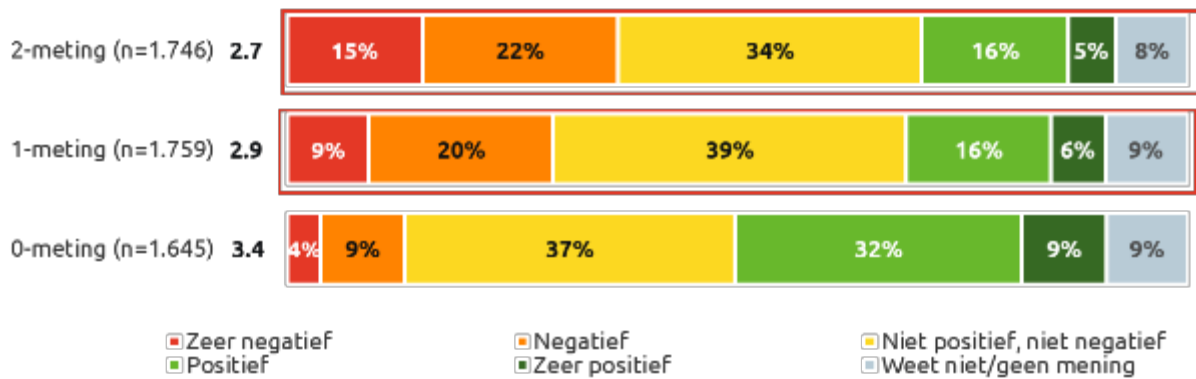


Dalende trend in draagvlak vliegroutes boven natuurgebieden

Het draagvlak om zoveel mogelijk te vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken, is de laatste jaren flink afgenomen (gemiddeld 2,7 vs. 2,9 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). In 2018 waren nog vier op de tien Nederlanders (41%) positief hierover. Dit aantal daalde in 2019 naar 22%. In 2020 is wederom 22% positief, maar de groep die negatief is hierover is flink gegroeid (37% vs. 29% in 2019).

¹² Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

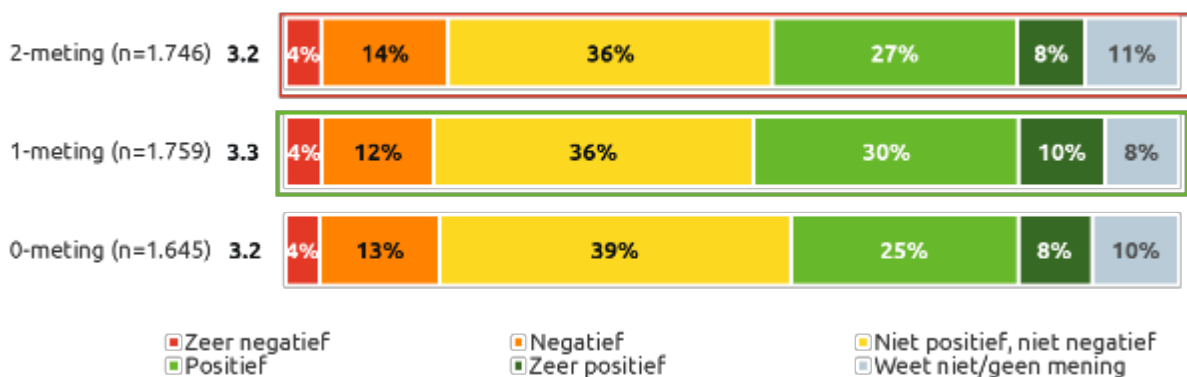
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken



Schommeling in steun voor directer vliegen voor minder CO2-uitstoot maar meer hinder

Nederlanders waren in 2019 iets positiever dan in 2018 over het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder (3,3 gemiddeld vs. 3,2 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief).¹³ Echter is de steun hiervoor nu weer wat afgenomen (gemiddeld 3,2 vs. 3,3). Waar in 2019 39% van de Nederlanders positief was (16% negatief), is dat nu 35% (18% negatief).

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



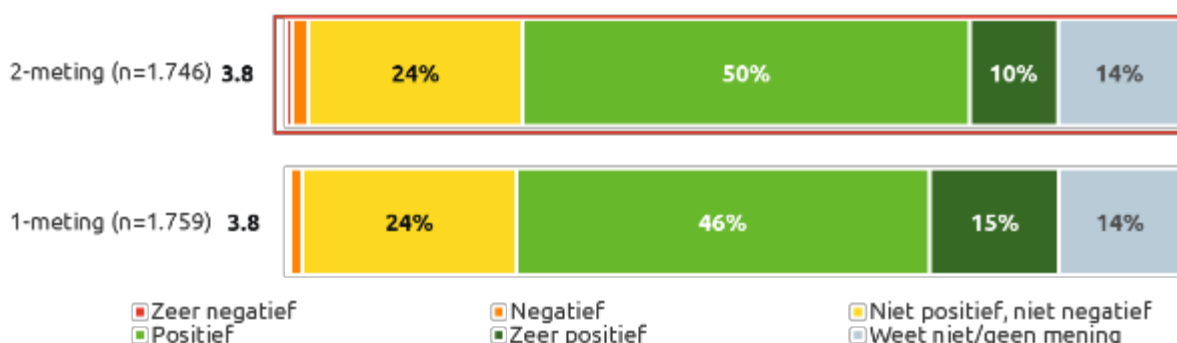
Nederlanders iets minder positief over voorspelbaarder maken vliegverkeer

In vergelijking met 2019 is het draagvlak voor het voorspelbaarder maken van vliegverkeer, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject, iets afgenomen. Het verschil zit hem hier met name in het aantal Nederlanders dat zeer positief is over het voorspelbaar maken van het vliegverkeer. In 2019 was dit 15%, in 2020 is dit 10%.¹⁴

¹³ In 2018 luidde de stelling: 'Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor minder CO2-uitstoot'.

¹⁴ Deze stelling werd in 2018 nog niet voorgelegd.

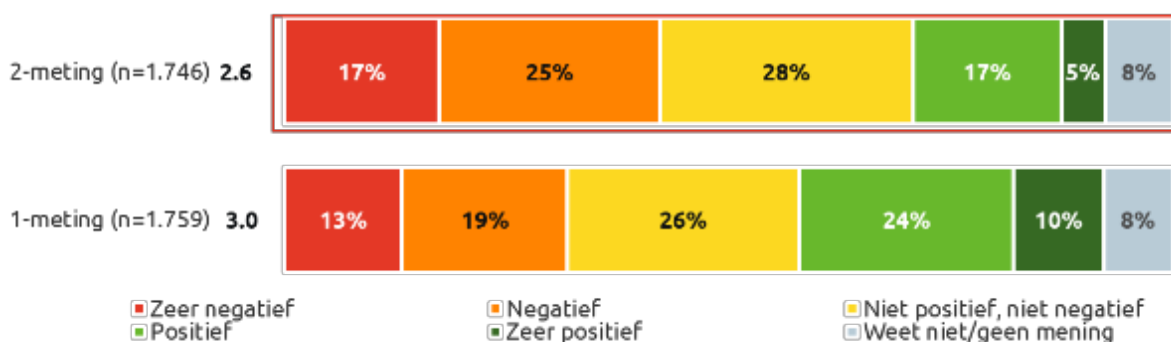
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject



Draagvlak voor toename vluchten na coronacrisis sterk verminderd

Het draagvlak voor een toename (ten opzichte van pre-corona) in het aantal vluchten in het algemeen is sterk gedaald ten opzichte van 2019 (gemiddeld 2,6 vs. 3,0 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief).¹⁵ Het aantal Nederlanders dat positief was over de groei van het aantal vluchten is gedaald van 34% naar 22%. De groep die hier negatief over is, is toegenomen van 32% naar 42%.

Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis



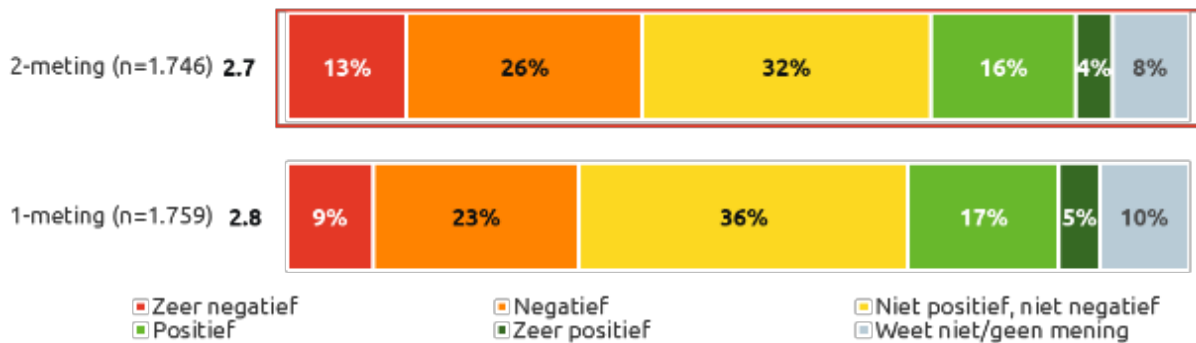
Ook minder Nederlanders positief over meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis

Vergeleken met 2019 is het draagvlak voor een toename (ten opzichte van pre-corona) van het aantal vluchten op Schiphol gedaald¹⁶ (gemiddeld 2,7 vs. 2,8 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). Vooral de groep die negatief is over deze maatregel is gegroeid. In 2019 was ongeveer een derde (32%) negatief, terwijl in 2020 vier op de tien (39%) negatief zijn over een toename in het aantal vluchten op Schiphol.

¹⁵ In 2019 luidde de stelling: 'Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens'. In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

¹⁶ In 2019 luidde de stelling: 'Meer vluchten op Schiphol'. In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

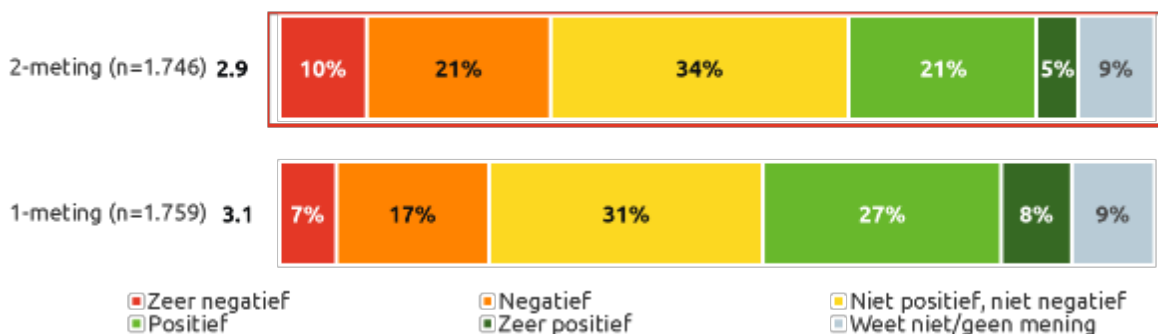
Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis



Eveneens minder draagvlak voor toename vluchten op kleinere luchthavens

Vergeleken met 2019 is het draagvlak voor het toenemen van vluchten op de kleinere luchthavens gedaald (gemiddeld 2,9 vs. 3,1 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). In 2019 was nog een derde van de Nederlanders (35%) positief over een toename in het aantal vluchten op kleinere luchthavens (24% negatief)¹⁷. Nu is nog maar een kwart (26%) positief en drie op de tien (31%) negatief.

Meer vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis



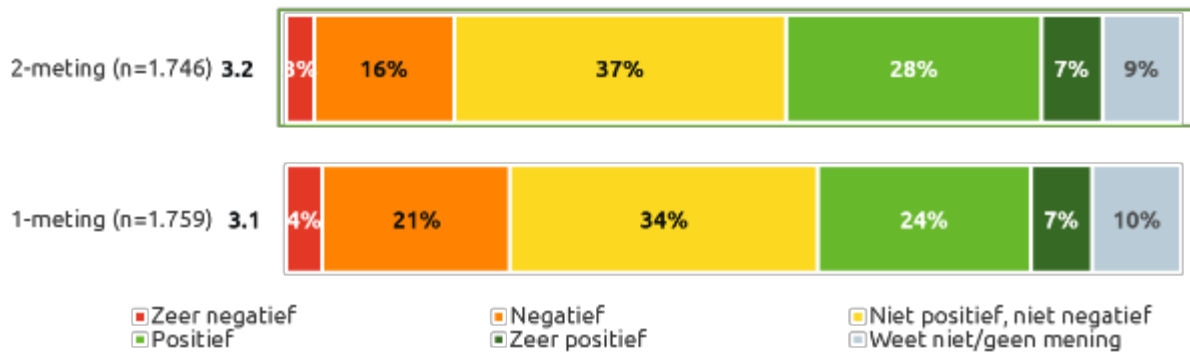
Ook draagvlak voor vermindering van het aantal vluchten op Schiphol gestegen

Meer Nederlanders dan in 2019 staan positief tegenover het verminderen van het aantal vluchten van en naar Schiphol (gemiddeld 3,2 vs. 3,1 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief)¹⁸. In 2020 is 35% hierover positief (19% negatief). In 2019 was dit 31% (25% negatief).

¹⁷ In 2019 luidde de stelling: 'Meer vluchten op de kleinere luchthavens'. In 2018 is een soortgelijke stelling nog niet voorgelegd.

¹⁸ In 2019 luidde de stelling: 'Minder vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens. Vanwege de coronacrisis is 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.

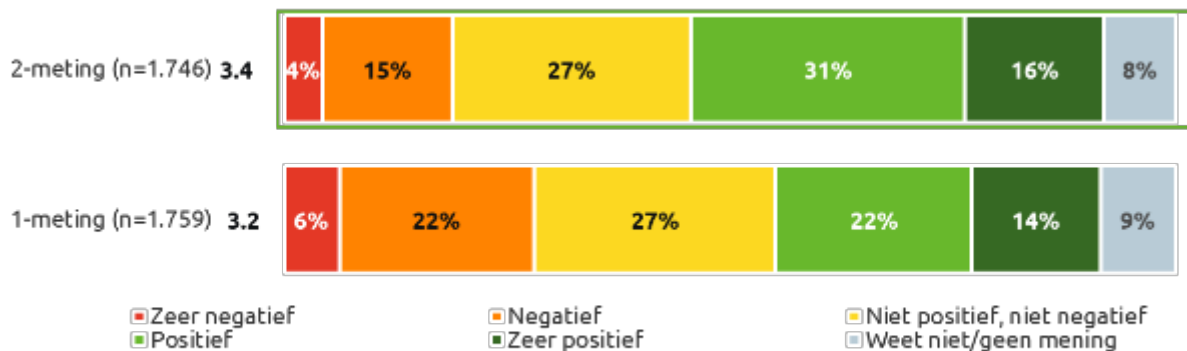
Minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis



Steun voor in het geheel minder vluchten sterk toegenomen

Nederlanders zijn, niet verrassend gezien alle eerdere resultaten, positiever geworden ten aanzien van het verminderen van vluchten in het algemeen (3,4 vs. 3,2 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). Het aantal Nederlanders dat bij deze voorgelegde stelling positief staat tegenover een krimp in het aantal vluchten is gestegen van 36% in 2019 (28% negatief) naar 46% in 2020 (19% negatief).

Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis



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 wat volgens hen momenteel de bepalende spelers zijn in de manier waarop de luchtvaart is georganiseerd en 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 en de bijdrage die zij zelf bereid zijn te leveren om negatieve gevolgen van luchtvaart te beperken. Ten derde gaan we in op de beleving van vliegen in tijden van corona. Ten vierde gaan we dieper in op de groepen die verwachten post-corona minder of juist meer te gaan vliegen: in welke mate zijn zij bereid hun gedrag aan te passen om de negatieve gevolgen van luchtvaart te beperken en hoe kijken zij aan tegen vliegen in tijden van corona.

7.1 Verantwoordelijke actoren

Kabinet en luchtvaartmaatschappijen gezien als meest invloedrijke partijen bij organisatie luchtvaart

Nederlanders denken vooral dat het kabinet (46%) bepaalt hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is. Deze antwoordoptie is overigens in 2020 in verband met de coronacrisis voor het eerst opgenomen, net als gezondheidsinstanties zoals RIVM en het Outbreak Management Team.

Na het kabinet worden luchtvaartmaatschappijen (39%) en luchthavens (30%) het vaakst genoemd als partijen die bepalend zijn voor de organisatie van de luchtvaart.

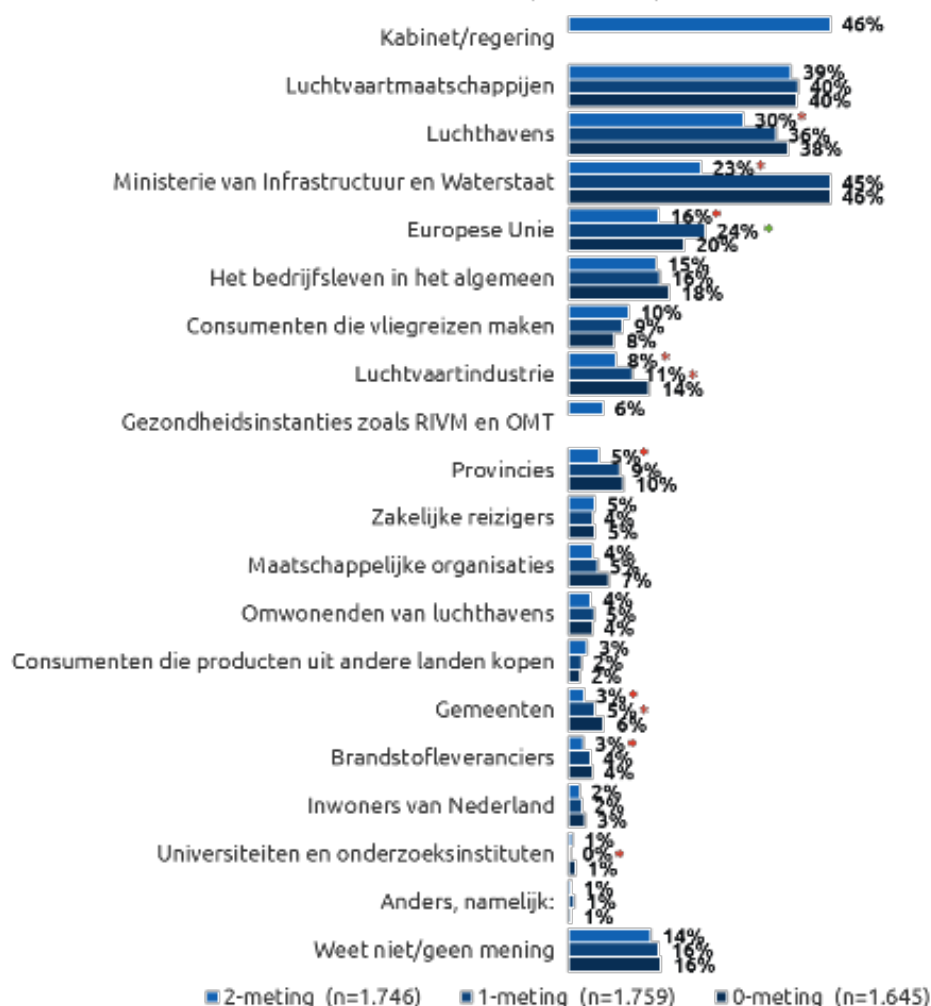
Vergeleken met 2019 worden vooral luchthavens (30% vs. 36%) en het Ministerie van IenW (23% vs. 45%) minder vaak als grote speler genoemd, die laatste waarschijnlijk doordat we dit jaar het kabinet als geheel hebben toegevoegd.

Ook is er een schommeling te zien in de macht die aan de EU wordt toegekend (16% vs. 24% in 2019 vs. 20% in 2018).

Verder is er een dalende trend te zien in het aantal Nederlanders dat denkt dat de macht ligt bij de luchtvaartindustrie (8% vs. 11% in 2019 en 14% in 2018) en gemeenten (3%, vs. 5% in 2019 vs. 6% in 2018).

Welke partijen bepalen volgens jou op dit moment voor het grootste deel hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is?

(Basis - allen)



Invloedrijkste spelers ook als meest verantwoordelijk gezien voor oplossingen

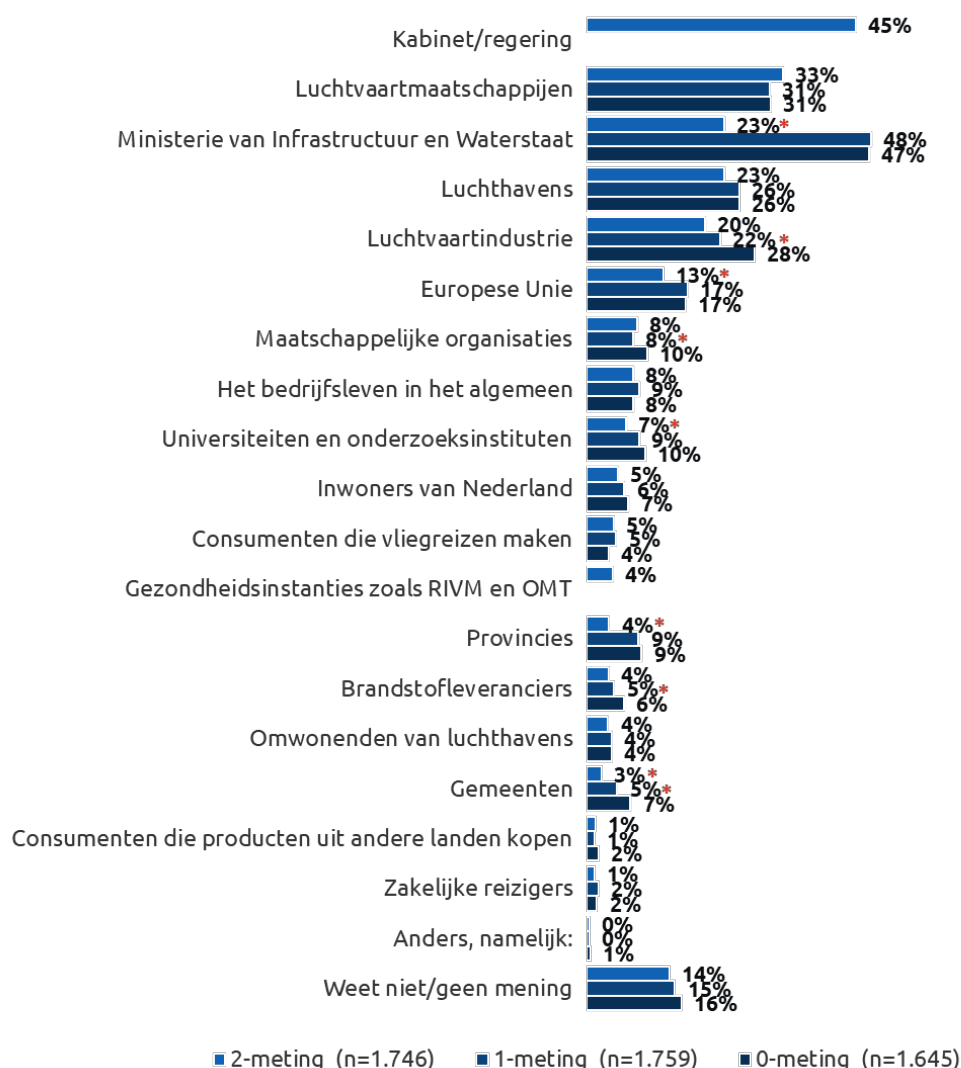
Bijna de helft van de Nederlanders (45%) vindt dat het kabinet verantwoordelijk is voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Hierop volgend worden luchtvaartmaatschappijen (33%) en het Ministerie van IenW (23%) genoemd. Deze laatste wordt aanzienlijk minder vaak genoemd dan de voorgaande jaren (23% vs. 48%), maar dat komt wederom waarschijnlijk doordat het kabinet in de laatste meting voor het eerst is opgenomen.

Ook het aandeel dat de EU (13% vs. 17%), universiteiten en onderzoeksinstituten (7% vs. 9%) en provincies (4% vs. 9%) het meest verantwoordelijk vinden voor oplossingen, is gedaald ten opzichte van 2019.

Verder zien we een dalende trend in het aantal Nederlanders dat gemeenten verantwoordelijk acht voor oplossingen (3% vs. 5% in 2019 en 7% in 2018).

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

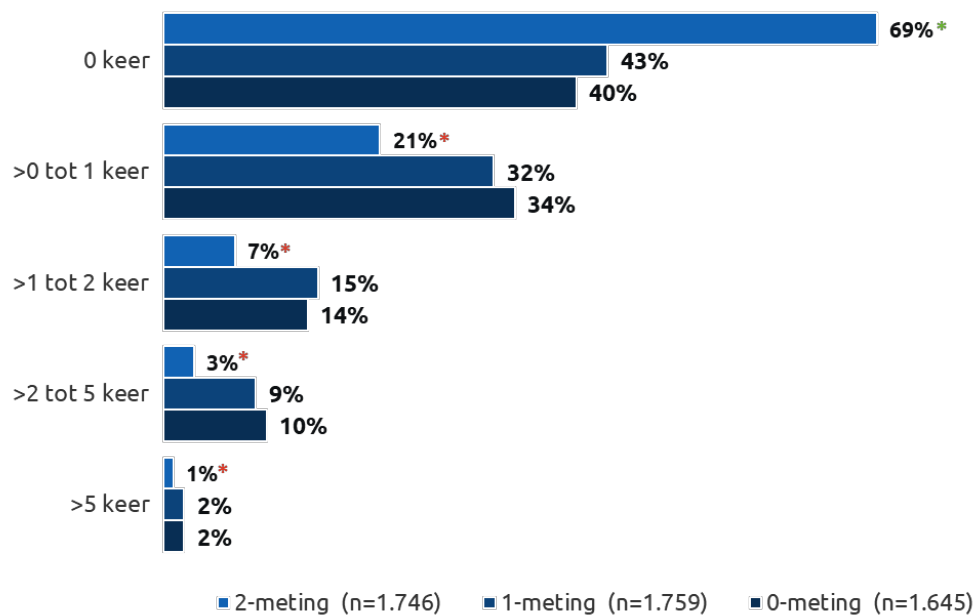
Zes op de tien Nederlanders verwachten in 2020 en 2021 niet meer voor privédoelen te vliegen

De afgelopen 12 maanden (september 2019 t/m augustus 2020) vlogen Nederlanders gemiddeld 0,6 keer om privéredenen, zoals vakanties of bezoek aan familie of vrienden (dit is inclusief degenen die niet vlogen). Bijna zeven op de tien Nederlanders (69%) vlogen geen enkele keer privé. Een vijfde (21%) vloog maximaal een keer, één op de tien (11%) vloog vaker.

Het aantal privévluchten onder Nederlanders is, uiteraard vanwege de coronacrisis, flink gedaald ten opzichte van 2019. Toen vloog men gemiddeld 1,2 keer per jaar voor privédoeleinden en vloog een derde (32%) maximaal 1 keer en een kwart (26%) vaker.¹⁹

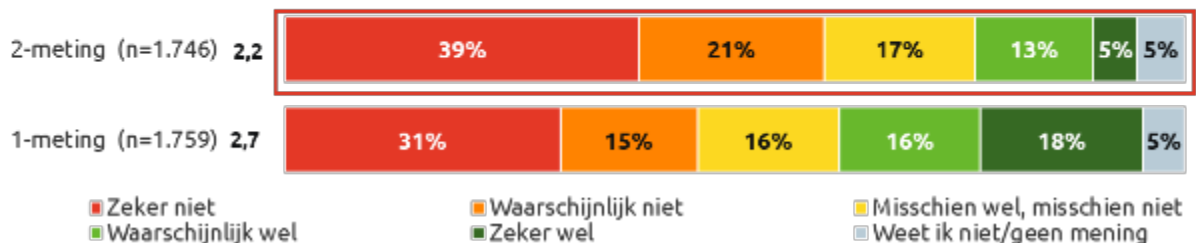
¹⁹ Eerdere jaren vroegen we naar het gemiddelde per jaar, met als instructie dat men het gemiddelde van de afgelopen drie jaar kan nemen. Nu hebben we specifiek naar de afgelopen 12 maanden gevraagd (september 2019 tot en met augustus 2020), omdat een gemiddelde per jaar (op basis van de laatste drie jaar) ons nu moeilijk uitvraagbaar leek vanwege de grote trendbreuk in het vliegvolume aan het begin van de coronacrisis (vanaf maart 2020).

Hoe vaak heb je gevlogen in de periode tussen september 2019 tot en met augustus 2020? Privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)
 (Basis - allen)



Circa één op de vijf Nederlanders (18%) verwacht in de rest van 2020 of in 2021 een vliegreis te maken voor privédoeleinden; ook dit is aanzienlijk lager dan de verwachting in 2019 (34%). Zes op de tien Nederlanders (60%) verwacht in deze periode niet meer voor privédoeleinden te vliegen (vs. 46% in 2019).

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2020 en/of 2021 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
 (Basis - allen)

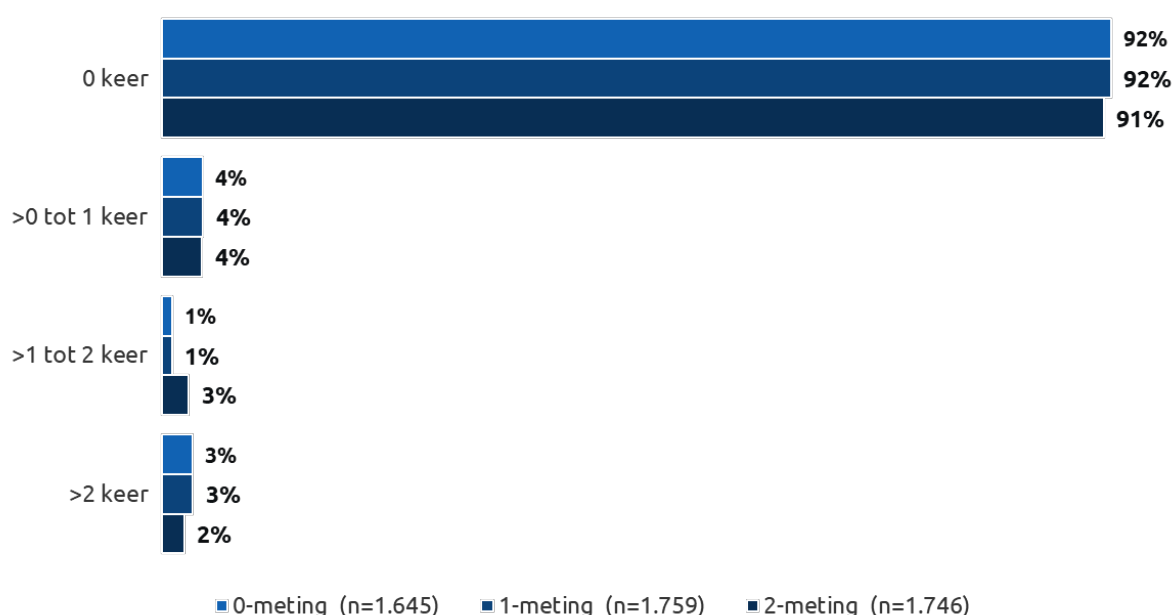


Aantal zakelijke vluchten lijkt minder geraakt door coronacrisis

Gemiddeld genomen vlogen Nederlanders de afgelopen jaar 12 maanden (september 2019 t/m augustus 2020) 0,3 keer voor hun werk (inclusief degenen die niet vlogen). Negen op de tien Nederlanders (91%) vlogen niet zakelijk, 4% maximaal 1 keer en 5% vaker. Dit is vergelijkbaar met 2019 (gemiddeld vloog men toen 0,2 keer per jaar, maar het verschil is niet significant).

Het is niet goed verklaarbaar waarom we geen impact zien van de coronacrisis op deze cijfers. Mogelijk komt dit mede door de iets veranderde vraagstelling.²⁰ Daar staat tegenover dat deze veranderde vraagstelling ook gehanteerd is bij de vraag naar het aantal vluchten voor privédoeleinden, en daar zien we wel een sterke daling. Het lijkt er dus op dat het aantal zakelijke vluchten minder geraakt is door de coronacrisis.

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



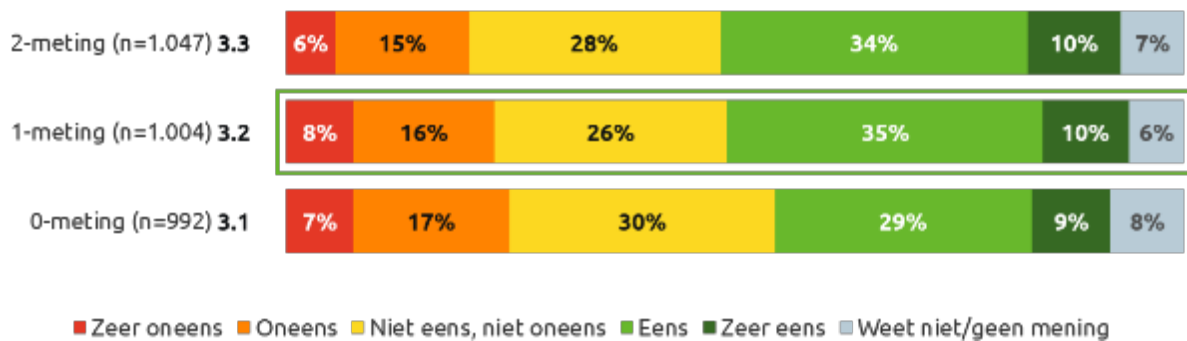
7.3 Bereidheid tot eigen bijdrage van vliegreizigers

Eigen effectiviteit: vliegreizigers denken nog even vaak bij te kunnen dragen aan beperking van nadelige effecten luchtvaart

Aan Nederlanders die voor de coronacrisis weleens voor privédoeleinden vlogen (60% 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 in 2020 gelijk gebleven aan 2019. 44% is ervan overtuigd zelf een bijdrage te kunnen leveren (vs. 45% in 2019). In de paragrafen hieronder bespreken we tot welke bijdrage privévlieggers bereid zijn.

²⁰ Zie voetnoot 19.

Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



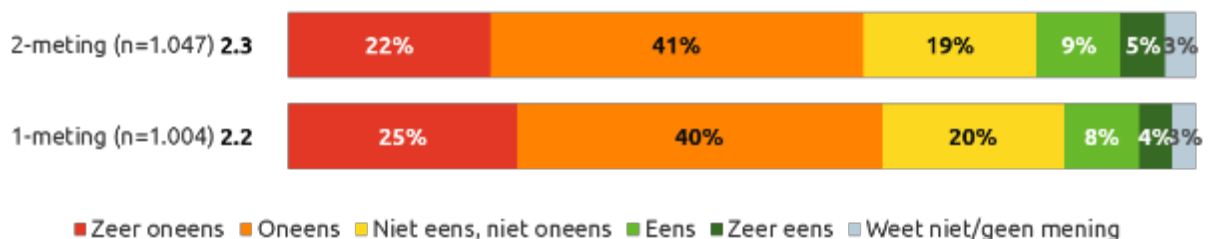
Bewust vliegen: vaker gekeken naar verschillende vervoersopties

Een meerderheid (57%) van de Nederlanders die pre-corona weleens privé vlogen, verdiept zich bij het uitzoeken van de vakantie in de verschillende vervoermiddelen waarmee zij op hun bestemming kunnen komen. Dit is een grotere groep dan in 2019 (51%). Het aandeel dat dit niet doet, is gedaald van 28% naar 23%. Het aandeel privévlieggers dat zich bij vliegtrips verdiept in hoe zuinig het vliegtuig is, is aanzienlijk lager: 14% doet dit, tegenover 63% die dit niet doet. Dit is vergelijkbaar met 2019.

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

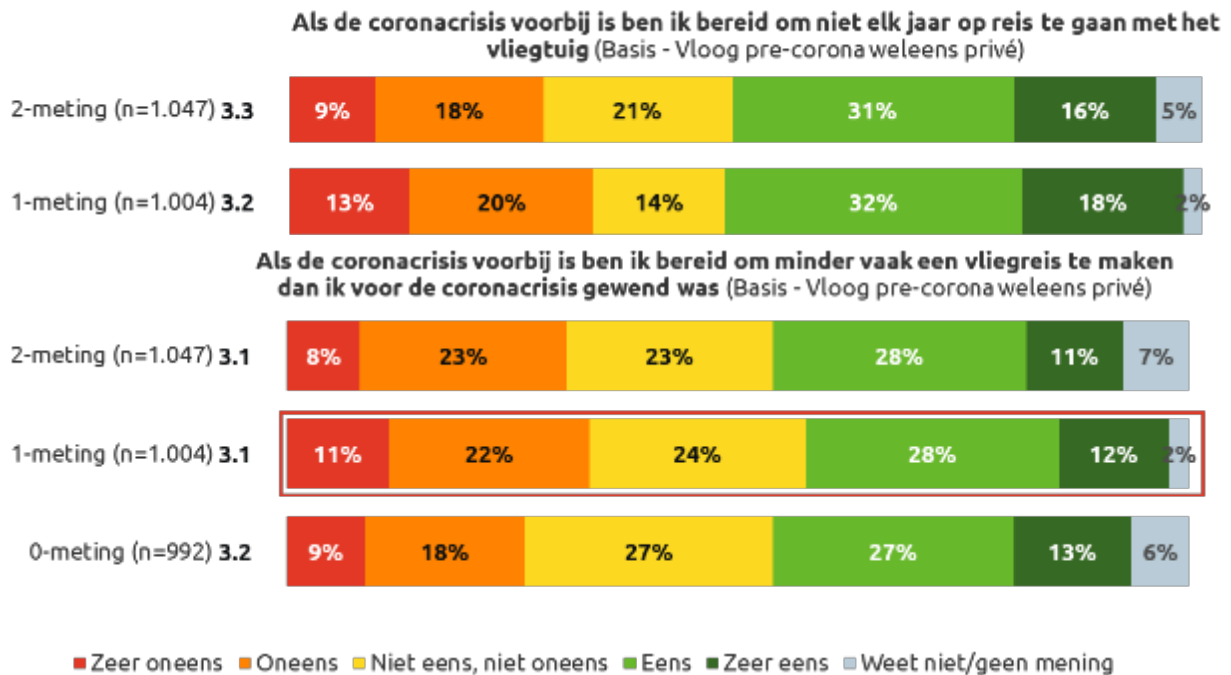


Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



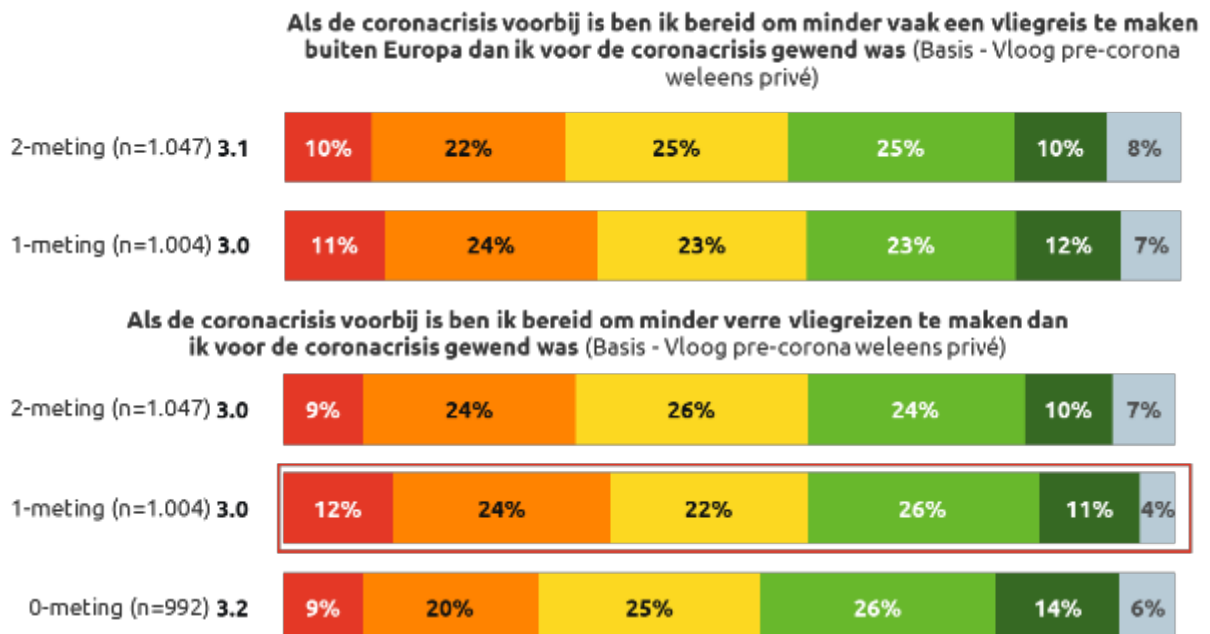
Vliegfrequentie: bereidheid om minder vaak te vliegen is stabiel

Bijna de helft (46%) van de Nederlanders die pre-corona weleens vlogen, geeft aan na de coronacrisis bereid te zijn om niet elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan, één op de drie (28%) niet. Dit is ongeveer gelijk aan 2019 (50% was bereid om niet elk jaar op vliegvakantie te gaan). Daarnaast zijn vier op de tien (39%) in het algemeen bereid na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken. Eén op de drie (31%) is daar niet toe bereid. Ook dat is ongeveer gelijk aan 2019 (40% bereid vs. 34% niet bereid).

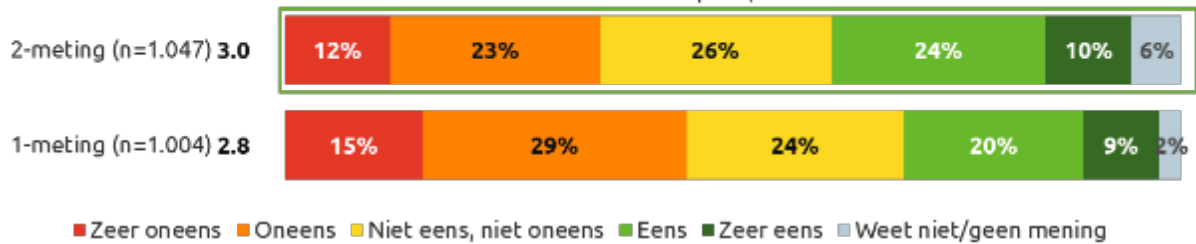


Verre vluchten: bereidheid tot vakantie in eigen land toegenomen

Nederlanders die pre-corona weleens privé vlogen, zijn nog steeds verdeeld over de vraag of zij na de coronacrisis bereid zijn minder vaak een vliegreis buiten Europa te maken: 35% is hiertoe bereid, 31% niet (in 2019 was 35% bereid; 35% niet). Ook de bereidheid om minder verre vliegreizen te maken na de coronacrisis, is gelijk gebleven (34% vs. 37%). Wel zien we een toename in het aandeel dat na de coronacrisis bereid is om vaker vakantie in eigen land te houden dan in het buitenland. Een derde (33%) is hiertoe bereid, een derde (35%) niet. In 2019 lag het aandeel dat hiertoe niet bereid was aanzienlijk hoger, dat was toen 45%.



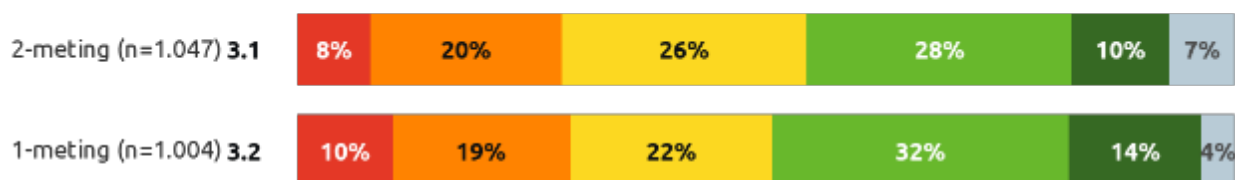
Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



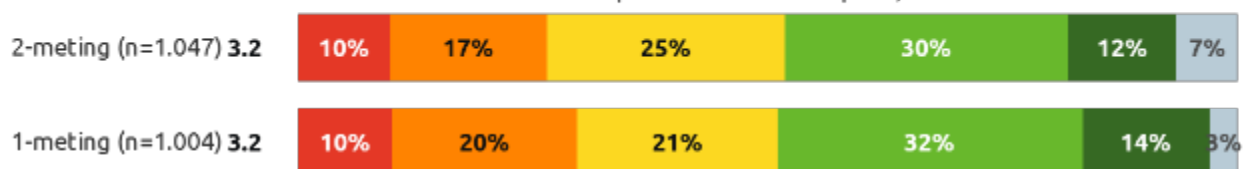
Korte vluchten: (nacht)trein goed alternatief voor korte vluchten binnen Europa

De bereidheid om minder te vliegen binnen Europa is iets groter dan buiten Europa. Vier op de tien privévliegers (39%) zijn bereid na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa. De nachttrein blijkt daarbij voor een even grote groep (42%) een goed alternatief voor korte vluchten. Ook zijn vier op de tien (40%) bereid na de coronacrisis vaker de trein te nemen op korte afstanden, ook als dat meer tijd en/of geld kost. Deze resultaten zijn gelijk aan 2019.

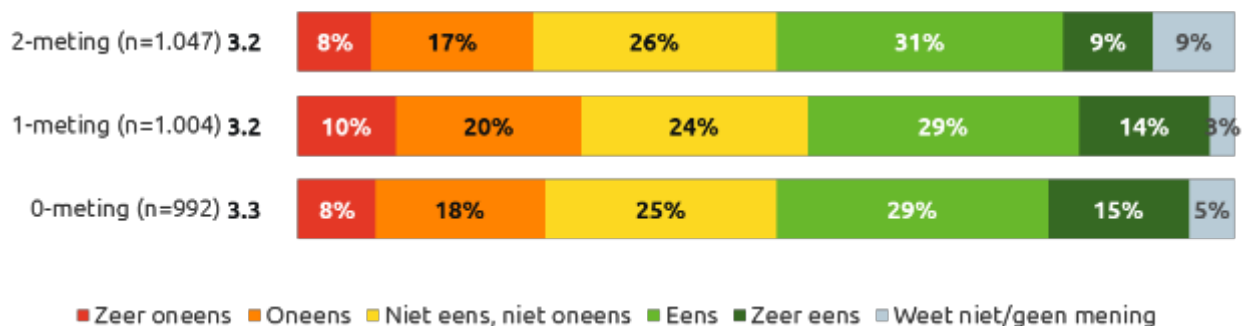
Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



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 privé)



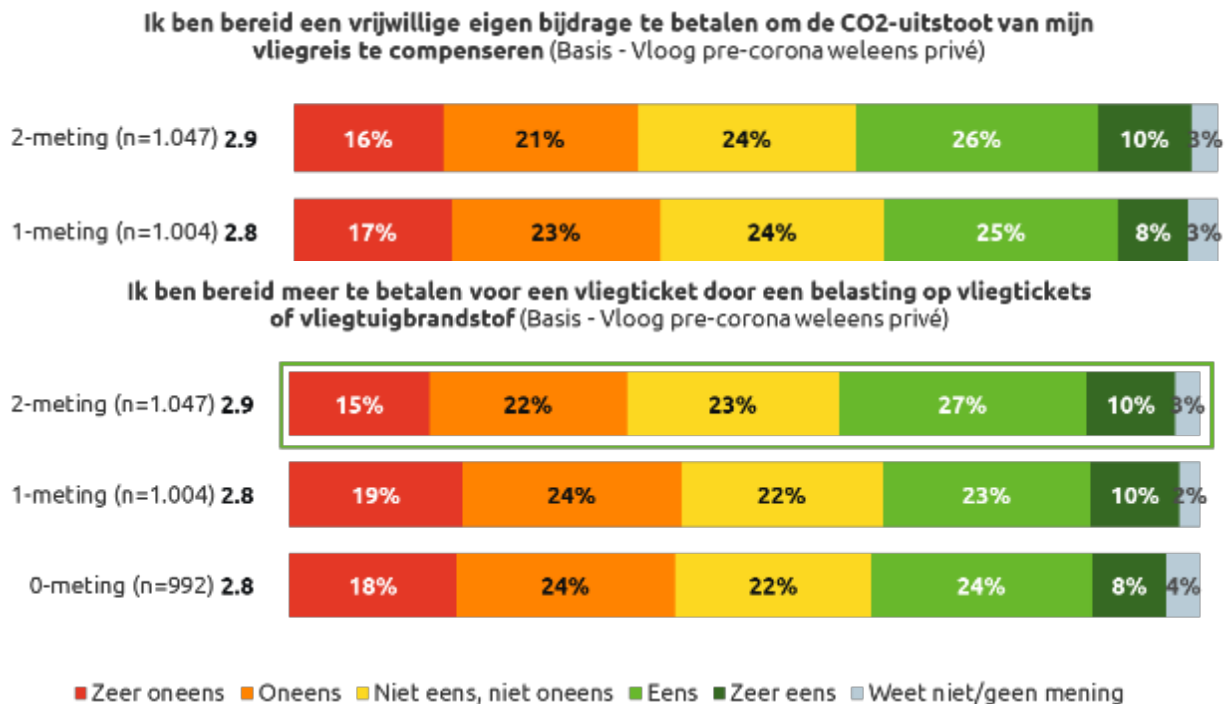
Als de coronacrisis voorbij is ben ik bereid om vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



Eigen financiële bijdrage: iets meer bereidheid meer te betalen door belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof

Het aandeel privévliegers dat bereid is een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vliegreis te compenseren (36%) is ongeveer even groot als het aandeel dat daar niet toe bereid is (37%). Deze resultaten verschillen nauwelijks van 2019 (33% bereid vs. 40% niet bereid).

De groep privévliegers die openstaat om meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof is iets gegroeid ten opzichte van 2019. Nu staat 37% (vs. 33% in 2019) hiervoor open, 37% niet (vs. 43% in 2019).



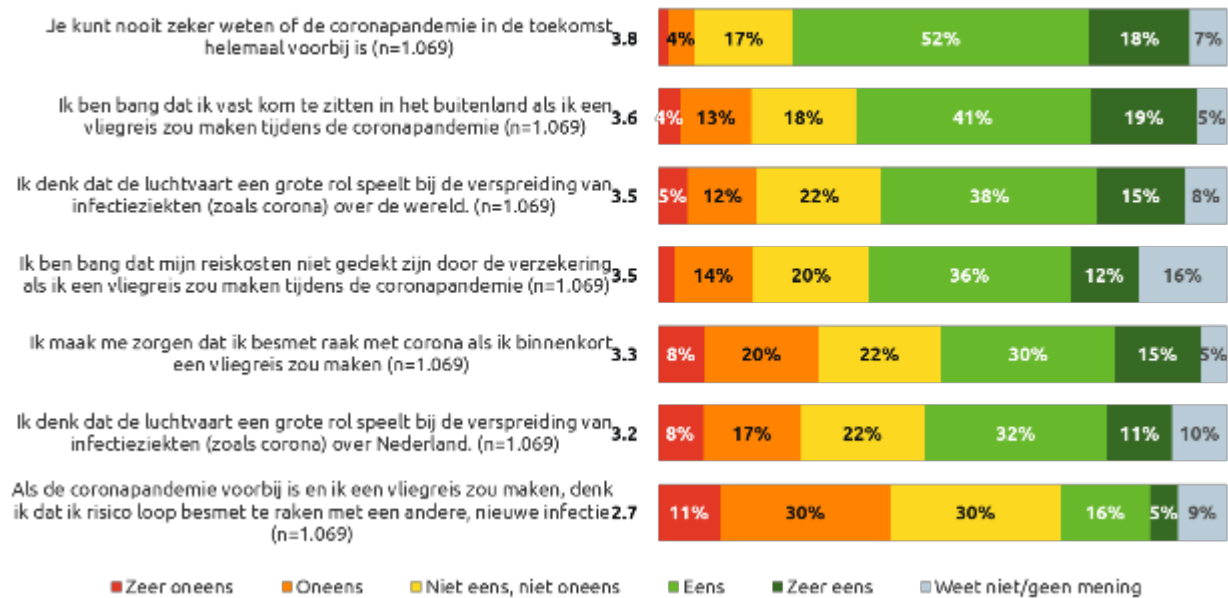
7.4 Beleving van vliegen in tijden van corona

Zorgen over persoonlijke gevolgen: zes op de tien privévliegers bang om vast te komen zitten in buitenland

Zes op de tien Nederlanders (60%) die pre-corona weleens privé vlogen (in totaal 60% van alle Nederlanders) zijn bang om bij een vliegreis in tijden van de coronapandemie vast te komen te zitten in het buitenland. Daarnaast is 47% bang dat hun reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering en is 46% bang besmet te raken met corona bij het vliegen. Ruim vier op de tien (44%) denken ook dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten over Nederland en ruim de helft (53%) over de wereld.

Een vijfde (21%) denkt dat als de coronapandemie voorbij is, ze een risico lopen een andere infectieziekte op te lopen tijdens het vliegen. Overigens denkt een ruime meerderheid (70%) dat je nooit zeker kunt weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is.

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vlieggreizen en corona?
 (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



Bezinning op vliegen en alternatieven: een derde van de privévliegers beseft nu (meer) zonder vlieggreizen te kunnen

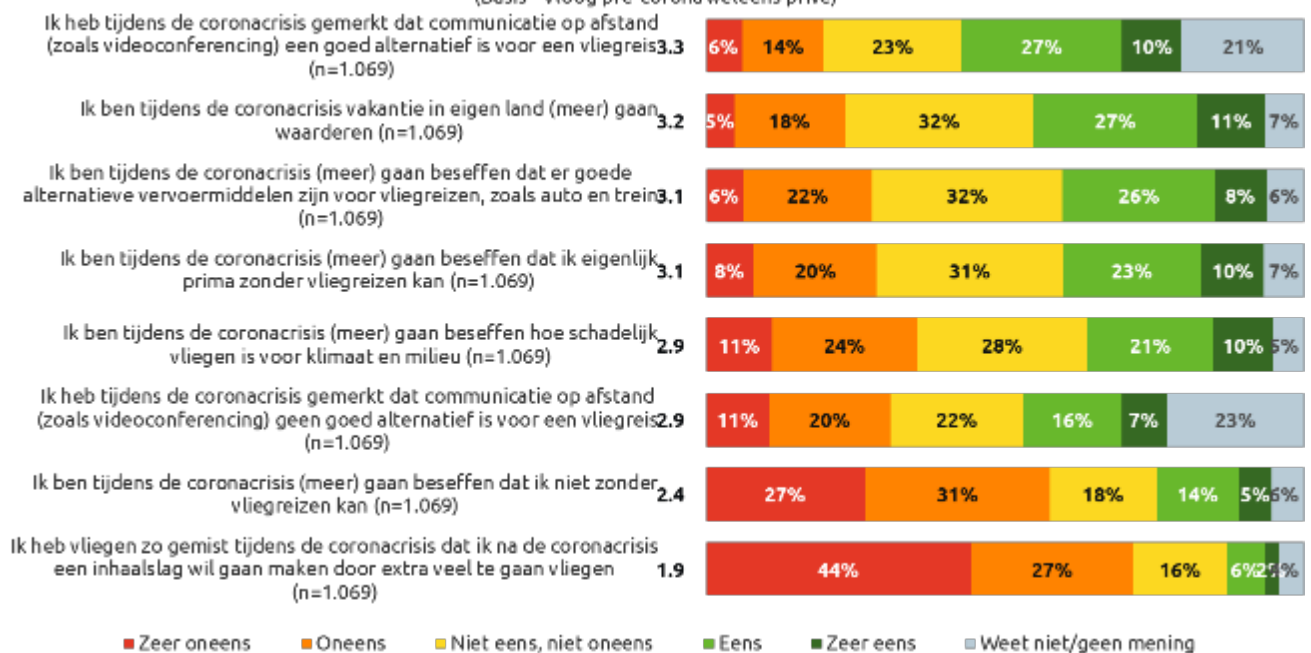
De meningen van Nederlanders die pre-corona weleens privé vlogen over vliegen en alternatieven zijn verdeeld.

Drie op de tien (31%) zijn zich tijdens de coronacrisis (meer) gaan realiseren hoe schadelijk vliegen is voor het milieu.

Ruim een derde (37%) geeft aan tijdens de coronacrisis gemerkt te hebben dat communicatie op afstand een goed alternatief is voor een vliegreis. Een kwart (24%) is zich juist gaan realiseren dat dit geen goed alternatief is. Een derde (34%) is (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vlieggreizen, zoals auto en trein. Verder zijn vier op de tien (39%) vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen.

Een derde (34%) is (meer) gaan beseffen dat zij prima zonder vlieggreizen kunnen en een vijfde (19%) dat zij juist niet zonder vlieggreizen kunnen. Een tiende (9%) heeft vliegen zo gemist dat zij hierna een inhaalslag willen maken door extra veel te gaan vliegen.

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vliegereizen en corona?
 (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



Verwachte impact persoonlijke financiën op vliegen: een vijfde van de privévliegers verwacht minder te gaan vliegen door een slechtere financiële positie

Twee op de tien (20%) Nederlanders die pre-corona weleens privé vlogen verwacht na de coronacrisis minder te gaan vliegen omdat hun financiële situatie slechter zal zijn. Een tiende (10%) verwacht daarentegen juist meer te gaan vliegen omdat hun financiële situatie beter zal zijn.

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over vliegereizen en corona?
 (Basis - Vloog pre-corona weleens privé)



Vliegprognose: drie op de tien privévliegers verwacht na de coronacrisis minder te gaan vliegen

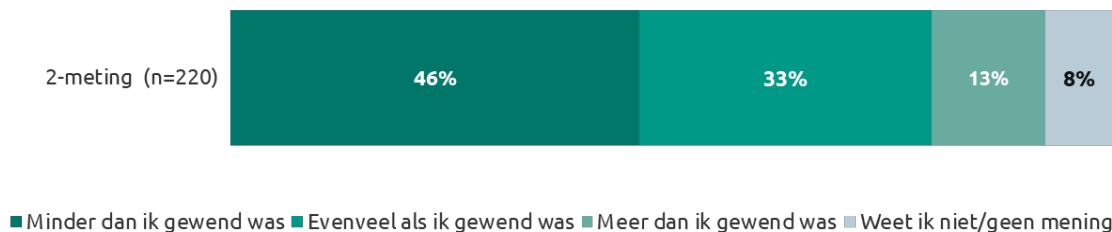
De helft (51%) van de Nederlanders die pre-corona weleens privé vlogen (60% van alle Nederlanders), verwacht na de coronacrisis weer evenveel te vliegen als daarvoor. Drie op de tien (31%) geven aan waarschijnlijk minder te zullen gaan vliegen. 7% verwacht daarentegen juist vaker te gaan vliegen. 11% weet dit nog niet.

Voor zakelijke vliegereizen geldt dat een veel grotere groep denkt na de coronacrisis minder te gaan vliegen (voor zaken); 46% denkt namelijk minder te gaan vliegen. Een derde (33%) denkt weer evenveel te gaan vliegen en 13% denkt daarentegen juist vaker te gaan vliegen. 8% 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)



7.5 Samenhang vliegbeleving en verwachte vliegfrequentie

In deze paragraaf gaan we nader in op Nederlanders die pre-corona weleens privé vlogen en verwachten na de coronacrisis minder of juist meer te gaan vliegen.

Vliegminderaars zijn vaker bereid offers te brengen

Vliegers die verwachten na de coronacrisis minder privé te gaan vliegen dan daarvoor, hebben veel vaker het gevoel dat ze zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van luchtvaart in Nederland. Ook zijn deze 'vliegminderaars' veel vaker bereid offers te brengen, zoals minder ver te reizen, vakanties vaker in eigen land te houden, de trein te nemen voor korte vliegafstanden, meer te betalen voor vliegen en de CO₂-uitstoot van hun vliegreizen te compenseren.

Voor vliegers die post-corona even vaak denken te blijven vliegen als pre-corona geldt precies het tegenovergestelde. Zij denken minder in staat te zijn nadelige effecten van luchtvaart te beperken en zijn minder bereid offers te brengen.

De groep die juist meer denkt te gaan vliegen na de coronacrisis is te klein (n=70) om betrouwbare uitspraken te doen.

Gemiddelde (1: zeer oneens tot 5: zeer eens)	Even vaak vliegen post-corona (n=535)	Minder vaak vliegen post-corona (n=326)	Vaker vliegen post-corona (n=70)	Prognose onbekend (n=113)
Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart	3.1	3.6	3.5	3.2
Ik ben 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	2.9	3.7	3.3	3.1
Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof	2.6	3.4	3.5	2.8
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken	2.5	4.0	3.5	3.0
Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken	2.5	3.8	3.2	2.9
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa	2.7	3.9	3.3	2.9
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa	2.6	3.8	3.3	3.0
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland	2.5	3.7	3.5	2.8
Als ik een vakantie zoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen	3.2	3.8	3.4	3.2
Als ik een vliegvakantie zoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis	1.9	2.6	3.6	2.4
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (door bijvoorbeeld aanplanting van bomen)	2.6	3.3	3.6	2.8
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	2.8	4.0	3.4	3.3
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig	2.8	3.7	3.4	3.1

Vliegminderaars zijn bezorgder over risico's van vliegen tijdens corona en over ecologische schade

Vliegers die verwachten na de coronacrisis minder privé te gaan vliegen dan daarvoor, zijn gemiddeld vaker bang voor gezondheidsrisico's van vliegen in tijden van corona en om vast te komen zitten in het buitenland. Ook zijn deze vliegminderaars tijdens de coronacrisis vaker gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor milieu en klimaat. Verder staan zij meer open voor alternatieven voor vliegen, zoals communicatie op afstand, treinreizen en vakantie in eigen land. Tot slot denken zij vaker dat zij minder zullen vliegen doordat hun financiële situatie verslechtert.

Voor vliegers die post-corona even vaak denken te blijven vliegen als pre-corona geldt weer precies het tegenovergestelde. Zij zijn minder bang voor gezondheidsrisico's, minder tot het besef gekomen hoe schadelijk vliegen is voor milieu en klimaat, staan minder open voor alternatieven voor vliegen en verwachten minder vaak te moeten minderen door een slechtere financiële situatie.

De groep die juist meer denkt te gaan vliegen na de coronacrisis is te klein (n=70) om betrouwbare uitspraken te doen.

Gemiddelde (1: zeer oneens tot 5: zeer eens)	Even vaak vliegen post-corona (n=535)	Minder vaak vliegen post-corona (n=326)	Vaker vliegen post-corona (n=70)	Prognose onbekend (n=113)
Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over de wereld.	3.4	3.7	3.7	3.3
Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over Nederland.	3.0	3.5	3.3	3.3
Ik maak me zorgen dat ik besmet raak met corona als ik binnenkort een vliegtreis zou maken	3.0	3.5	3.6	3.4
Je kunt nooit zeker weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is	3.8	4.0	4.0	3.6
Als de coronapandemie voorbij is en ik een vliegtreis zou maken, denk ik dat ik risico loop besmet te raken met een andere, nieuwe infectie	2.4	3.1	3.4	2.8
Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegtreis zou maken tijdens de coronapandemie	3.5	3.7	4.0	3.7
Ik ben bang dat mijn reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering als ik een vliegtreis zou maken tijdens de coronapandemie	3.4	3.5	3.6	3.7
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu	2.5	3.5	3.6	2.9
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegtreizen kan	2.6	3.6	3.4	3.2
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegtreizen kan	2.4	2.1	3.9	2.5
Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen	1.8	1.8	3.4	2.1
Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vliegtreizen, zoals auto en trein	2.7	3.6	3.3	3.2
Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen	2.9	3.7	3.7	3.3
Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn	2.3	2.9	3.6	3.0
Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn	2.2	2.1	3.5	2.3
Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) een goed alternatief is voor een vliegtreis	2.9	3.6	3.7	3.2
Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegtreis	2.9	2.5	3.9	3.2

8 Hinderbeleving

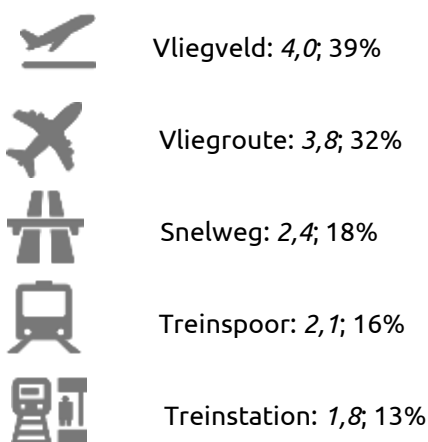
In dit hoofdstuk gaan we in op hinder die Nederlanders ondervinden van wonen nabij een voorziening op het gebied van mobiliteit. De resultaten geven inzicht in hoeveel Nederlanders in de buurt van bepaalde mobiliteitsvoorzieningen wonen en in welke mate zij daarvan hinder ervaren. Vervolgens gaan we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

8.1 Beleving van hinder

Geen daling in ervaren geluidsoverlast ondanks afgenomen (vlieg)mobiliteit

Iets minder dan één op de vijf Nederlanders (17%) geeft aan binnen 10km afstand van een vliegveld te wonen en iets minder dan vier op de tien (38%) van een vliegroute. Circa acht op de tien geeft aan binnen een straal van 10km van een snelweg (86%), treinspoor (82%) of treinstation (79%) te wonen.

Aan degenen die binnen een straal van 10km afstand van een mobiliteitsvoorziening wonen, is gevraagd hoeveel geluidhinder zij daarvan *de afgelopen maanden* hebben ervaren op een schaal van 0 (totaal geen hinder) tot 10 (extreem veel hinder). Nederlanders die aangeven binnen een straal van 10km van een vliegveld of vliegroute te wonen, ervaren daarvan meer geluidhinder 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:



Ten opzichte van 2019 is de hoeveelheid ervaren geluidhinder voor alle vijf de mobiliteitsvoorzieningen gelijk gebleven. Dit is opmerkelijk omdat de hoeveelheid mobiliteit in de maanden voor het onderzoek juist flink was gedaald, met name voor wat betreft het vliegverkeer. Kennelijk hebben Nederlanders zelf hierbij toch niet minder geluidhinder ervaren.

8.2 Acceptatie van hinder

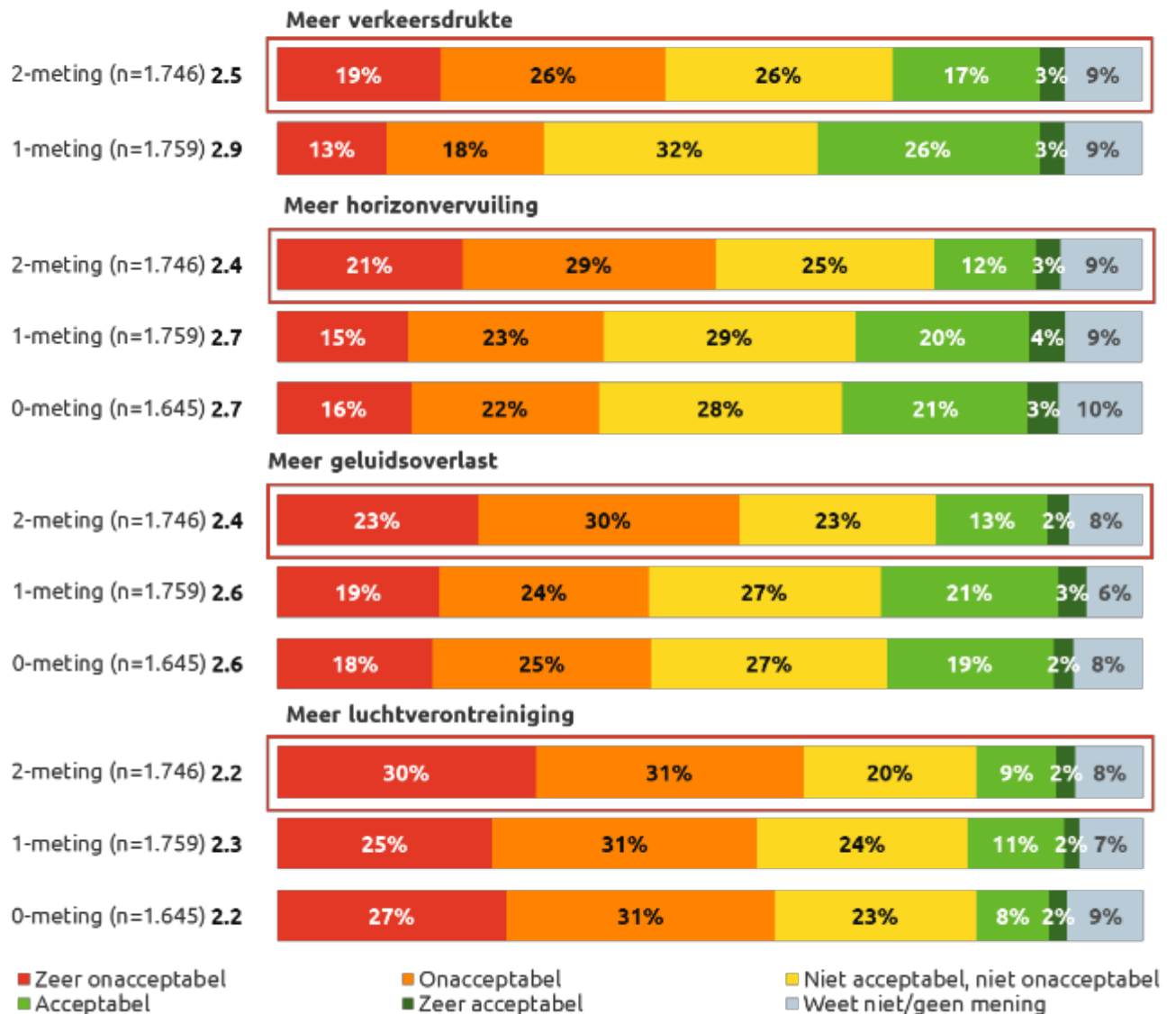
Eventuele toename hinder door luchtverontreiniging wederom minst geaccepteerd

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 coronacrisis. Daarbij zijn verschillende typen overlast uitgevraagd. Voor alle voorgelegde typen overlast geldt dat Nederlanders ze minder acceptabel vinden dan in 2019.²¹ Verder is meer *luchtverontreiniging* nog steeds het minst geaccepteerd: een ruime meerderheid van de

²¹ 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?

Nederlanders (61% vs. 55% in 2019) vindt het onacceptabel als hun buurt hier meer overlast van gaat ondervinden, tegenover 11% (vs. 13% in 2019) die dat wel acceptabel zou vinden. Op een tweede plaats volgen meer *geluidsoverlast* en meer *horizonvervuiling*: 53% vindt meer geluidsoverlast onacceptabel (vs. 43% in 2019) en 51% vindt meer *horizonvervuiling* onacceptabel (vs. 38% in 2019). Tot slot vindt 45% meer *verkeersdrukke* onacceptabel (vs. 31% in 2019).

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



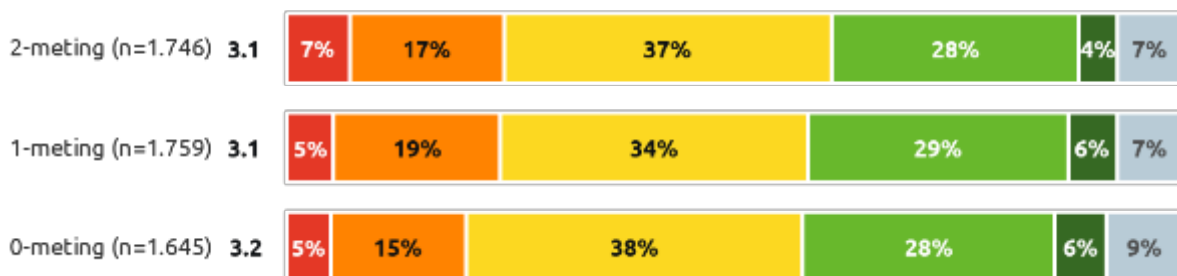
9 Communicatie en informatie

Interesse in het onderwerp luchtvaart afgenomen; minder Nederlanders willen betrokken zijn bij het maken van keuzes over de toekomst van de luchtvaart

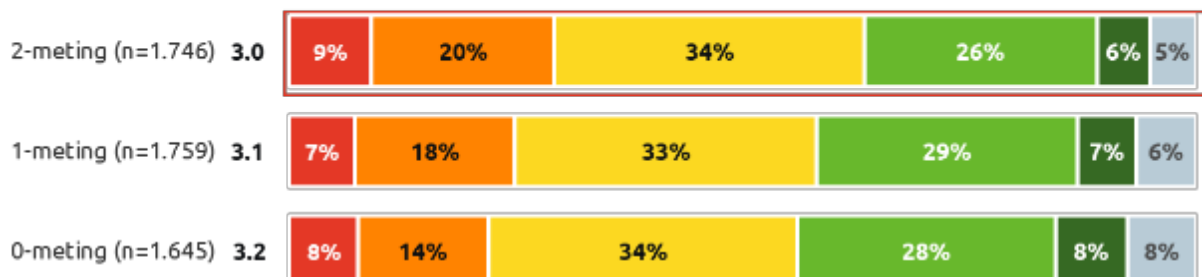
De interesse in het thema luchtvaart is in 2020 iets afgenomen ten opzichte van 2019 (31% vs. 36%). Wel geeft nog steeds circa een derde (32%) van de Nederlanders aan meestal een mening te hebben als zij iets horen of lezen over het thema. De groep die aangeeft veel te weten over het onderwerp luchtvaart in Nederland is nog steeds relatief klein (12%).

Verder is er een daling te zien in het aandeel Nederlanders dat aangeeft betrokken te willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst. In 2020 geven Nederlanders gemiddeld minder aan betrokken te willen worden dan in 2019 (2,8 gemiddeld vs. 2,9 gemiddeld op een schaal van 1: zeer oneens tot 5: zeer eens), nadat het in 2019 juist toegenomen was ten opzichte van 2018 (2,8 gemiddeld).²²

Als ik iets hoor of lees over luchtvaart in Nederland, dan heb ik daar meestal ook een mening over

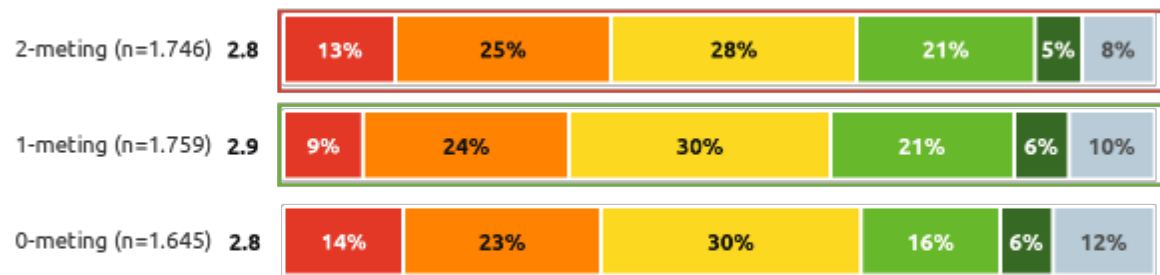


Ik heb interesse in het onderwerp luchtvaart in Nederland



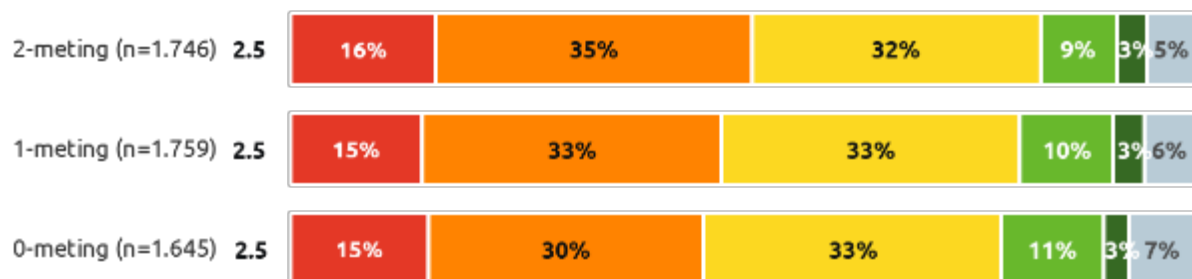
²² De formulering van deze stelling luidde in 2018: 'Ik zou graag betrokken worden bij het bedenken van de visie van de overheid op de luchtvaart voor de toekomst'. Het is goed mogelijk dat de (in 2019 t.o.v. 2018) grotere behoefte om betrokken te worden te maken heeft met de nadruk op keuzes maken in plaats van een visie bedenken.

Ik zou graag door de overheid betrokken willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst



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

Ik weet veel over het onderwerp luchtvaart in Nederland



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

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 de 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 14% (n=204 voor weging) dat de luchtvaart in Nederland post-corona zou moeten kunnen toenemen ten opzichte van pre-corona.

Samenvattend: voorstanders van groei verkiezen vaker materialistische waarden

Voorstanders van groei van de luchtvaart in Nederland zijn vaker jongeren uit zeer stedelijke gebieden die werkzaam zijn in loondienst in het bedrijfsleven. Zij zijn positiever over luchtvaart en vinden groei ten opzichte van de situatie voor de coronacrisis vaker acceptabel. Dit hangt samen met hun sterkere voorkeur voor materialistische waarden (economie, bereikbaarheid, reisgemak) en minder sterke voorkeur voor ecologische waarden (klimaat, milieu, landschap, beperking geluidhinder). 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. De coronacrisis heeft deze groep minder negatief gestemd over de luchtvaart en minder positief over alternatieven 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 8,1 (tegenover een 7,0 onder de totale bevolking). Zeven op de tien (71%) geven een acht of hoger (tegenover 38% van de totale bevolking).
- Driekwart (74%) vindt het acceptabel als de luchtvaart de komende jaren na de coronacrisis sterk groeit ten opzichte van de situatie voor corona (vs. 29%).

Prioriteiten bij luchtvaart: voorstanders van groei geven meer prioriteit aan economische belangen, 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* prioriteitsscore van gemiddeld 5,8 versus de totale Nederlandse bevolking 5,1; voorstanders van groei geven een prioriteitsscore voor hun *eigen regio* van gemiddeld 5,5 versus de totale Nederlandse bevolking 4,9)
- Werkgelegenheid (landelijk: 5,7 vs. 5,0, regionaal: 5,5 vs. 4,9)
- Bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,3 vs. 4,6, regionaal: 5,0 vs. 4,3)
- Bereikbaarheid buitenland (landelijk: 5,3 vs. 4,6, regionaal: 5,1 vs. 4,3)
- Reisgemak (landelijk: 5,0 vs. 4,4, regionaal: 5,0 vs. 4,3)
- Veiligheid (landelijk: 5,8 vs. 5,5, regionaal: 5,7 vs. 5,4)

Zij hechten minder dan gemiddeld belang aan:

- Bescherming van het klimaat en milieu (landelijk: 4,6 vs. 5,3)
- Een goede milieu- en luchtkwaliteit (regionaal: 4,8 vs. 5,3)
- Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,0 vs. 5,3, regionaal: 4,8 vs. 5,3)
- Het beperken van geluidhinder (landelijk: 4,4 vs. 4,9, regionaal: 4,3 vs. 4,7)

Maatregelen: voorstanders van groei zijn positiever over goedkoper maken 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 (67% van de voorstanders van groei vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidshinder in stedelijke gebieden te beperken (26% vs. 22%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (42% vs. 37%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (54% vs. 22%)
 - Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (48% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (44% vs. 27%)
- Overige maatregelen:
 - Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (45% vs. 38%)

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) (21% vs. 44% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (51% vs. 63%)
- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (57% vs. 74%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (18% vs. 46%)
 - Minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (17% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
- Overige maatregelen:
 - Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende routes (25% vs. 36%)

Actoren: voorstanders van groei vinden maatschappelijke organisaties bepalender voor de organisatie van de luchtvaart

- Voorstanders van groei vinden vaker dat de volgende actoren voor het grootste deel bepalen hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is
 - Maatschappelijke organisaties (9% vs. 4%)

Interesse luchtvaart: voorstanders van groei meer betrokken bij thema luchtvaart

- Voorstanders van groei geven vaker aan dat:
 - Zij interesse hebben in het thema luchtvaart in Nederland (47% vs. 31% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Veel weten over het onderwerp luchtvaart in Nederland (20% vs. 12%)
 - Meestal een mening hebben als ze iets gelezen of gehoord hebben over luchtvaart in Nederland (44% vs. 33%)

- Door de overheid betrokken willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst (34% vs. 26%).

Eigen bijdrage: voorstanders van groei vliegen zelf ook meer en zijn minder offerbereid

- Voorstanders van groei maakten voor de coronacrisis gemiddeld 1,6 privévluchten per jaar (tegenover 1,1 onder de totale Nederlandse bevolking) en 1,3 zakelijke vluchten (tegenover 0,6 onder de totale Nederlandse bevolking).
- Gedurende de periode van september 2019 tot en met augustus 2020 maakten zij gemiddeld 0,9 privévluchten (tegenover 0,6 onder de totale Nederlandse bevolking) en 0,6 zakelijke vluchten (tegenover 0,4 onder de totale Nederlandse bevolking).
- In de rest van 2020 en 2021 verwachten zij vaker een vliegreis te maken voor privédoeleinden (31% vs. 18%).

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 (45% vs. 57% van alle Nederlanders die voor privédoeleinden vliegen)
- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (30% vs. 48%)
 - Na de coronacrisis minder vaak te vliegen dan men daarvoor gewend was (24% vs. 39%)
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegreizen te maken dan daarvoor (22% vs. 34%)
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan voor de coronacrisis (21% vs. 36%)
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan daarvoor (25% 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. 40%)
 - Na de coronacrisis op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (32% vs. 43%)
- Vakantie in eigen land:
 - Na de coronacrisis vaker vakantie in eigen land te houden dan ervoor (26% vs. 34%)
- Eigen kosten
 - Meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (24% vs. 37%)
 - Een vrijwillige bijdrage te betalen om CO₂-uitstoot te compenseren (26% vs. 36%)

Vliegbeleving in tijden van corona: voorstanders van groei die weleens privé vliegen zijn door coronacrisis minder negatief geworden over vliegen dan privévliegers gemiddeld

Voorstanders van groei die weleens vliegreizen maken voor privédoeleinden verwachten post-corona vaker evenveel privé te blijven vliegen als pre-corona (66% vs. 50% van alle privévliegers).

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

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreizen kan (29% vs. 20%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand geen goed alternatief is voor een vliegreis (37% vs. 24%)

Zij zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan privévliegers gemiddeld:

- Luchtvaart speelt een grote rol bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) (wereldwijd: 41% vs. 53%, landelijk: 30% vs. 43%)
- Als ik binnenkort een vliegreis zou maken, maak ik me zorgen dat ik besmet raak met corona (39% vs. 46%)
- Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegreis maak tijdens de coronapandemie (46% vs. 60%)

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (16% vs. 31%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vlieguren kan (23% vs. 35%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vlieguren, zoals auto en trein (26% vs. 34%)

Hinderbeleving: voorstanders van groei ervaren minder hinder van naburige vliegroutes

- Voorstanders van groei die binnen een straal van 10km van een vliegroute zeggen te wonen, ervaren daarvan minder geluidhinder dan de totale groep Nederlanders die binnen 10km van een vliegroute wonen (2,5 vs. 3,8).

Achtergrondkenmerken: voorstanders van groei vaker mannen met hoog inkomen in loondienst bij het bedrijfsleven

Voorstanders van groei wijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker jonger dan 35 (35% vs. 27% van de totale Nederlandse bevolking)

Regio

- Wonen vaker zeer sterk stedelijk (30% vs. 22%)

Werkzaamheid:

- Vaker werkzaam in loondienst maar niet voor de overheid (54% vs. 42% van alle Nederlanders)

Voorstanders van krimp luchtvaart

Van alle Nederlanders vindt 49% (n=812 voor weging) dat de luchtvaart in Nederland post-corona zou moeten afnemen ten opzichte van pre-corona.

Samenvattend: voorstanders van krimp kiezen vaker ecologische waarden

Voorstanders van krimp van de luchtvaart in Nederland zijn een gemiddeld oudere groep (vaker 55-plussers). Zij staan negatiever tegenover luchtvaart en vinden groei ten opzichte van de situatie voor de coronacrisis vaker onacceptabel. Qua waardeoriëntatie vormen zij het spiegelbeeld van de voorstanders van groei. Nederlanders die inkrimping van de luchtvaart willen, vinden ecologische waarden (klimaat, milieu, landschap, beperking geluidhinder) relatief belangrijk en materialistische waarden (economie, bereikbaarheid, reisgemak) relatief onbelangrijk. Zij staan dan ook positiever tegenover maatregelen die vliegverkeer afremmen, zoals de vliegtaks en de trein als alternatief. Zij vliegen zelf al minder vaak en zijn ook vaker bereid nog minder te gaan vliegen. De coronacrisis heeft deze groep nog negatiever gestemd over de luchtvaart en positiever over alternatieven dan andere vliegreizigers.

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 vaker negatief over de luchtvaart in Nederland: zij geven gemiddeld een 6,3 (vs. 7,0 onder de totale bevolking), en 44% geeft een 6 of lager (vs. 28% van totale Nederlandse bevolking).
- Zij vinden het bovendien vaker onacceptabel als de luchtvaart zou toenemen na de coronacrisis ten opzichte van voor de crisis (68% vs. 42%), 10% van hen zou dit wel acceptabel vinden (vs. 29%).

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

Maatregelen: voorstanders van krimp zijn positiever over maatregelen die 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 (63% vs. 44% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (77% vs. 63%)
- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (85% vs. 74%)
 - Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen voor de korte afstanden stimuleren (73% vs. 67%)
 - Verduurzaming van de afhandeling van vliegtuigen op de grond (78% vs. 73%)
- Vluchtverkeer concentreren
 - Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes (45% vs. 36%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (69% vs. 46%)
 - Minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (49% vs. 35%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (87% vs. 77%)

Zij zijn negatiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (49% vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (12% vs. 22%)
 - Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (13% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (18% vs. 27%)

Actoren: voorstanders van krimp zien luchtvaartmaatschappijen als bepalende actor in organisatie luchtvaart

- Voorstanders van krimp denken vaker dat de volgende actoren bepalend zijn voor hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is:
 - Luchtvaartmaatschappijen (44% vs. 38% van de totale Nederlandse bevolking)

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

- Voorstanders van krimp maakten zelf vóór de coronacrisis gemiddeld 0,8 privévluchten per jaar (tegenover 1,1 gemiddeld onder de totale groep Nederlandse bevolking) en 0,4 zakelijke vluchten per jaar (tegenover 0,6 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking).
- Gedurende de periode van september 2019 tot en met augustus 2020 maakten zij gemiddeld 0,4 privévluchten (vs. 0,6 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking) en 0,2 zakelijke vluchten (versus 0,4).
- In de rest van 2020 en 2021 verwachten zij minder vaak een vliegreis te maken voor privédoeleinden (12% vs. 18%).

Voorstanders van krimp die vliegreizen maken voor privédoeleinden zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Bewust vliegen:
 - Zich voor een vakantie te verdiepen in de verschillende vervoersmiddelen waarmee ze op hun bestemming kunnen komen (65% vs. 57%)
 - Zich te verdiepen in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ze reizen (20% vs. 15%)
- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis niet ieder jaar op vliegvakantie te gaan (64% vs. 48%)
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken dan ze voor de coronacrisis gewend waren (57% vs. 39%)
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegreizen te maken dan ervoor (48% vs. 34%)
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis minder vaak te vliegen binnen Europa dan ervoor (57% vs. 39%)
 - Na de coronacrisis minder vaak te vliegen buiten Europa dan ze voor de coronacrisis gewend waren (49% vs. 36%)
 - Na de coronacrisis op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (58% 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 (54% vs. 41%)
- Vakantie in eigen land:
 - Na de coronacrisis vaker vakantie in eigen land te houden dan daarvoor (50% vs. 34%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (50% vs. 36%)
 - Meer te betalen voor een vliegticket door belasting (51% vs. 37%)

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

Voorstanders van krimp die weleens vliegreizen maken voor privédoeleinden verwachten post-corona vaker minder privé te gaan vliegen dan pre-corona (47% vs. 31% van alle privévliegers).

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

- Luchtvaart speelt een grote rol bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) (wereldwijd: 67% vs. 53%, landelijk: 55% vs. 43%)
- Als ik binnenkort een vliegreis zou maken, maak ik me zorgen dat ik besmet raak met corona (57% vs. 46%)
- Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegreis maak tijdens de coronapandemie (67% vs. 60%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (47% vs. 31%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegreizen kan (47% vs. 35%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vliegreizen, zoals auto en trein (47% vs. 34%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen (48% vs. 40%)

- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand een goed alternatief is voor een vliegreis (47% vs. 37%)

Zij zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan privévliegers gemiddeld:

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vlieguren kan (15% vs. 20%)

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

- Voorstanders van krimp die aangeven binnen een straal van 10km van een vliegveld te wonen, ervaren daarvan meer geluidhinder dan de totale groep Nederlanders die binnen 10km van een luchthaven wonen (4,4 vs. 4,0). Hetzelfde geldt voor vliegroutes (4,4 vs. 3,8). Ook van nabijgelegen snelwegen (binnen 10km) geeft deze groep aan meer geluidshinder te ervaren (2,8 vs. 2,5).

Achtergrondkenmerken: voorstanders van krimp vaker ouderen

Voorstanders van krimp wijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker ouder dan 55 (39% vs. 34% van de totale Nederlandse bevolking)

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=230, voor weging) als omwonende van één van de vier luchthavens. Van deze 14% woont 57% rondom Schiphol, en 43% rondom één van de andere drie luchthavens.

Samenvattend: omwonenden zijn gemiddeld positief over luchtvaart en waarderen zowel vaker bereikbaarheid als geluidsreductie

Omwonenden zijn even positief als gemiddeld over de luchtvaart in Nederland en over toekomstige groei daarvan. Zij geven wat betreft de luchtvaart meer prioriteit aan bereikbaarheid van hun regio, maar ook aan reductie van geluidsoverlast. Het inzetten van zuinigere en stillere vliegtuigen kan bij deze groep dan ook op meer draagvlak rekenen. Zij hebben meer interesse in het onderwerp luchtvaart en willen vaker betrokken worden door de overheid wanneer er toekomstplannen gemaakt worden voor de luchtvaart. Omwonenden die zelf weleens vliegen zijn vaker bereid meer belasting te betalen op een vliegticket.

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, in hoeverre zij voorstander zijn van groei en in hoeverre zij groei acceptabel zouden vinden.

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

- Omwonenden geven vergeleken met de rest van Nederland meer prioriteit aan:
 - Een goede bereikbaarheid van hun regio vanuit het buitenland (4,5 vs. 4,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit hun regio (4,5 vs. 4,3)
 - Beperken van geluidshinder in hun regio (5,1 vs. 4,7)

Maatregelen: omwonenden zijn vaker positief over het goedkoper maken van zuinigere en stillere vliegtuigen en het duurder maken van vliegtuigen die hier niet aan voldoen

Omwonenden zijn vaker positief over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - o Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (62% vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - o Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (68% vs. 63%)

Interesse: omwonenden zijn vaker geïnteresseerd in het onderwerp luchtvaart

- Omwonenden van de vier luchthavens zijn vaker geïnteresseerd in het onderwerp luchtvaart in Nederland (36% vs. 31% van de totale Nederlandse bevolking).
- Ze willen graag door de overheid betrokken willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst (32% vs. 26%)

Eigen bijdrage: omwonenden die weleens vliegen zijn vaker bereid meer belasting te betalen op een vliegticket

Omwonenden vliegen even vaak privé en zakelijk als niet-omwonenden.

Omwonenden die vliegrehizen maken voor privédoeleinden zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof te betalen:
 - o Meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (43% vs. 37% van de totale Nederlandse bevolking)

Vliegbeleving in tijden van corona: omwonenden die weleens privé vliegen denken na de coronapandemie vaker risico te lopen van besmetting met nieuwe infectieziekte

Omwonenden die weleens vliegrehizen maken voor privédoeleinden 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 (27% vs. 21%).
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn (25% vs. 20%)

Hinderbeleving: omwonenden ervaren vaker geluidsoverlast van het vliegveld en de vliegroutes, maar ook van naburige snelwegen

- Omwonenden ervaren – niet verrassend - meer geluidsoverlast van een vliegveld (4,9 vs. 4,0 onder de totale groep Nederlanders die aangeeft binnen 10km van een snelweg te wonen) en van een vliegroute in de directe omgeving (5,0 vs. 3,8). Zij ervaren ook vaker geluidshinder van een nabijgelegen snelweg (2,9 vs. 2,4 onder de totale groep Nederlanders die aangeeft binnen 10km van een snelweg te wonen).

Achtergrondkenmerken: omwonenden verdienen minder vaak beneden modaal

Voorstanders van krimp wijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker tussen 35 en 44 jaar (25% vs. 18% van de totale Nederlandse bevolking)

Bruto gezinsinkomen

- Minder vaak een beneden modaal inkomen (27% vs. 35%)

Niet-vliegers

Vier op de tien Nederlanders (39%, n=706 voor weging) heeft de drie jaren voor de coronacrisis niet gevlogen.

Samenvattend: niet-vliegers verkiezen vaker ecologische waarden

Niet-vliegers vormen een wat oudere en lager opgeleide groep. Zij zijn negatiever over de luchtvaart in Nederland en willen vaker dat deze post-corona op een lager niveau blijft dan pre-corona. Ze hechten relatief meer belang aan ecologische waarden (klimaat, milieu, landschap, beperking geluidhinder) en minder aan materialistische waarden (economie, bereikbaarheid, reisgemak). Ze staan positiever tegenover maatregelen die groei tegengaan, zoals het invoeren van een vliegtaks. Ze voelen zich minder betrokken bij het thema luchtvaart, en hebben er minder behoefte aan om door de overheid betrokken te worden bij besluitvorming over luchtvaart.

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. 7,0 onder de totale Nederlandse bevolking)
- Ook vinden zij vaker dat de luchtvaart na de coronacrisis zou moeten afnemen ten opzichte van daarvoor (57% vs. 49%)
- Ze zouden het ook minder vaak acceptabel vinden als het aantal vluchten van en naar Nederland na de coronacrisis zou toenemen ten opzichte van voor de coronacrisis (15% vs. 29%)

Prioriteiten bij luchtvaart: niet-vliegers geven meer prioriteit aan natuur en rust, en minder aan economie, reisgemak en bereikbaarheid

- Niet-vliegers geven wat betreft luchtvaart vaker prioriteit aan:
 - Bescherming van het klimaat en milieu (5,5 vs. 5,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede milieu- en luchtkwaliteit in hun regio (5,5 vs. 5,3)
 - Het beperken van geluidshinder (landelijk: 5,2 vs. 4,9, regionaal: 4,9 vs. 4,7)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,5 vs. 5,3, regionaal: 5,5 vs. 5,3)
- De niet-vlieger geeft minder prioriteit aan:
 - Een sterke economie (landelijk: 4,9 vs. 5,1, regionaal: 4,8 vs. 5,0)
 - Veel werkgelegenheid (landelijk: 4,9 vs. 5,0, regionaal: 4,7 vs. 4,9)
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 4,3 vs. 4,6, regionaal: 4,0 vs. 4,3)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 4,2 vs. 4,6, regionaal: 3,9 vs. 4,3)
 - De veiligheid van de luchtvaart (landelijk: 5,4 vs. 5,5, regionaal: 5,2 vs. 5,4)
 - Reisgemak (landelijk: 3,9 vs. 4,4, regionaal: 3,9 vs. 4,3)

Maatregelen: niet-vliegers positiever over maatregelen die groei tegengaan, zoals een vliegtaks

Niet-vliegers zijn positiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (54% vs. 44% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die wel veel lawaai of vervuiling veroorzaken (69% vs. 63%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (52% vs. 46%)

Ze zijn negatiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die met vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (42% vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (49% vs. 59%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (16% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder 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. 35%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (29% vs. 37%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (14% vs. 22%)
 - Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (13% vs. 20%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (18% vs. 26%)

Interesse: niet-vliegers voelen zich minder betrokken bij het thema luchtvaart

Niet-vliegers geven minder vaak aan:

- Interesse te hebben in het thema luchtvaart (17% vs. 31% van de totale Nederlandse bevolking)
- Er veel van af te weten (5% vs. 12%)
- Er meestal een mening over te hebben als zij hier iets over lezen of horen (23% vs. 32%)
- Er behoefte aan te hebben om bij besluitvorming over luchtvaart betrokken te worden door de overheid (19% vs. 26%).

Hinderbeleving: niet-vliegers ervaren minder vaak geluidsoverlast van nabijgelegen treinstation of treinspoor

Niet-vliegers die aangeven binnen een straal van 10km van een treinstation en treinspoor te wonen, ervaren daarvan minder vaak geluidsoverlast dan andere Nederlanders (treinstation: 1,5 vs. 1,8, treinspoor: 1,8 vs. 2,1).

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

Niet vliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Leeftijd:

- Vaker 55 jaar of ouder (42% vs. 34% van de totale Nederlandse bevolking)

Opleiding:

- Vaker laagopgeleid (34% vs. 21%)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker beneden modaal (45% vs. 35%)

Werkzaamheid:

- Minder vaak in loondienst buiten de overheid (35% vs. 42%)
- Vaker arbeidsongeschikt (13% vs. 7%), of huisman/huisvrouw (12% vs. 7%).

Regio:

- Wonen vaker in regio Noord (15% vs. 10%)
- Wonen vaker in weinig tot niet stedelijk gebied (39% vs. 33%)

Samenstelling huishouden:

- Vaker alleenstaand (31% vs. 25%)

Incidentele privévliegers

Een derde van de bevolking (37%, n=635 voor weging) heeft de drie jaren voor de coronacrisis gemiddeld hooguit één keer per jaar voor privédoeleinden gevlogen. Dit noemen we incidentele privévliegers.

Samenvattend: incidentele privévliegers vaker bereid post-corona niet (meer) jaarlijks op vliegvakantie te gaan

Onder Nederlanders die incidenteel vliegen bevinden zich iets vaker jongeren. Ze staan positiever tegenover luchtvaart en groei ten opzichte van de situatie pre-corona. Ze vinden economische waarden vaker belangrijk en ecologische waarden minder vaak. Ze zijn vaker voor inzet van zuinigere en stillere vliegtuigen. Verder zijn ze vaker bereid na corona niet (meer) elk jaar op vakantie te gaan.

Draagvlak luchtvaart: incidentele privévliegers iets positiever dan gemiddeld over luchtvaart

Incidentele privévliegers zijn gemiddeld iets positiever over de luchtvaart in Nederland dan andere vliegers (7,1 vs. 7,0 gemiddeld onder de Nederlandse bevolking)

Prioriteiten bij luchtvaart: incidentele privévliegers leggen meer prioriteit bij het reisgemak

Incidentele privévliegers geven iets meer prioriteit aan:

- Bereikbaarheid van het buitenland
 - Goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland (4,7 vs. 4,6 gemiddeld onder de Nederlandse bevolking)
- Reisgemak:
 - Gemakkelijk en aangenaam reizen (landelijk: 4,5 vs. 4,4, regionaal: 4,4 vs. 4,3)

Incidentele privévliegers geven iets minder prioriteit aan beperking van geluidhinder in hun regio (4,6 vs. 4,7).

Maatregelen: incidentele privévliegers positiever over zuinigere en stillere vliegtuigen

Incidentele privévliegers zijn positiever dan gemiddeld over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (58% vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (64% vs. 59%)

Incidentele privévliegers zijn negatiever dan gemiddeld over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (39% vs. 44%)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (57% vs. 63%)

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

Incidentele privévliegers zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (56% vs. 47% van de totale Nederlandse bevolking)

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

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

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vlieguren kan (12% vs. 19%)

- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegreis (18% vs. 24%)

Achtergrondkenmerken: incidentele privévliegers zijn iets vaker jongeren

Incidentele privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker 24 jaar of jonger (16% vs. 11% van de totale Nederlandse bevolking)

Opleiding:

- Minder vaak laagopgeleid (14% vs. 21%)

Frequente privévliegers

Ruim één op de tien Nederlanders (15%, n=242 voor weging) heeft de drie jaren voor de coronacrisis gemiddeld vaker dan 1 keer en minder dan 3 keer per jaar voor privédoeleinden gevlogen. 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 boven modaal inkomen en werken vaker in het bedrijfsleven. Ze staan bovengemiddeld positief tegenover de luchtvaart in Nederland, en eventuele groei daarvan. Ze geven daarbij meer prioriteit aan materialistische waarden (reisgemak, bereikbaarheid en economie) en minder aan ecologische waarden (natuur, milieu, landschap, stilte). Ze zijn negatiever over een vliegtaks en minder vaak bereid hun vliegfrequentie te minderen. Ze zijn tijdens de coronacrisis meer gaan beseffen niet zonder vliegen te kunnen en verwachten post-corona zelfs vaker meer privé te gaan vliegen dan pre-corona.

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

- Frequente privévliegers zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland (7,6 vs. 7,0 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 (24% vs. 14%) en vinden zij groei vaker acceptabel (48% vs. 29%).

Prioriteiten bij luchtvaart: frequente privévliegers geven meer prioriteit aan economie, bereikbaarheid, reisgemak en minder aan geluidshinder, natuur en milieu

- Frequente privévliegers geven vaker prioriteit aan:
 - Een sterke economie regionaal (5,1 vs. 5,0 onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,6, regionaal: 4,6 vs. 4,3)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,6, regionaal: 4,6 vs. 4,3)
 - Veiligheid van de luchtvaart (landelijk: 5,6 vs. 5,5, regionaal: 5,5 vs. 5,4)
 - Reisgemak (landelijk 4,8 vs. 4,4, regionaal: 4,7 vs. 4,3)
- Zij geven minder prioriteit aan:
 - Bescherming van het klimaat en milieu (landelijk 5,1 vs. 5,3, regionaal: 5,1 vs. 5,3)
 - Beperken van geluidshinder in Nederland (4,6 vs. 4,9)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk 5,2 vs. 5,3, regionaal: 5,1 vs. 5,3)

Maatregelen: frequente privévliegers negatiever over vliegtaks

Frequente privévliegers zijn positiever over:

- Financiële maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen:
 - Het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (68% vs. 59% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:

- Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (46% vs. 37%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (35% vs. 22%)
 - Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (35% vs. 20%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (35% vs. 26%)

Zij zijn daarentegen minder positief over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (35% vs. 44%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (40% vs. 46%)
 - Minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (29% vs. 35%)

Actoren: frequente privévliegers zien luchthavens en Ministerie van IenW vaker als bepalend voor organisatie luchtvaart

Frequente privévliegers noemen vaker de onderstaande actor als bepalend voor hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is:

- Ministerie van IenW (30% vs. 23%)

Interesse: frequente privévliegers meer betrokken bij het onderwerp luchtvaart

- Frequentie privévliegers geven vaker aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland (50% vs. 31%)
- Ze geven vaker aan hier veel over te weten (24% vs. 12%)
- Ze hebben vaker meestal een mening over het onderwerp als ze er iets over vernemen (42% vs. 32%)
- Ze willen vaker betrokken worden door de overheid bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst (34% vs. 26%)

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

Frequente privévliegers zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om:

- Bewust vliegen:
 - Zich vooraf te verdiepen in de verschillende vervoermiddelen waarmee ze op hun vakantiebestemming kunnen komen (50% vs. 57% van de totale groep Nederlanders die weleens privé vliegtochten maken)
- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis niet ieder jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan (36% vs. 47%)
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegtochten te maken dan voor de coronacrisis (29% vs. 34%)
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis op lange afstanden binnen Europa vaker met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (36% vs. 42%)

Vliegbeleving in tijden van corona: frequente privévliegers zijn tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen niet zonder vliegen te kunnen

Frequente privévliegers verwachten post-corona vaker meer privé te gaan vliegen dan pre-corona (12% 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:

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegtochten kan (28% vs. 19%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand geen goed alternatief is voor een vliegtocht (30% vs. 24%)

Zij zijn het minder vaak eens met de volgende stellingen omtrent de coronacrisis dan gemiddeld Nederland:

- Luchtvaart speelt een grote rol bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) (landelijk: 38% vs. 44%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (25% vs. 31%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vlieggreizen kan (27% vs. 34%)

Hinderbeleving: frequente privévliegers ervaren vaker geluidsoverlast van nabijgelegen treinstation of treinspoor

Niet-vliegers die aangeven binnen een straal van 10km van een treinstation en treinspoor te wonen, ervaren daarvan vaker geluidsoverlast dan andere Nederlanders (treinstation: 2,2 vs. 1,8, treinspoor: 2,7 vs. 2,1).

Achtergrondkenmerken: frequente privévliegers vaker hoogopgeleid, boven modaal inkomen en in loondienst in het bedrijfsleven

Frequente privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (38% s. 27% van de totale Nederlandse bevolking)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker boven modaal (40% vs. 28%)

Werkzaamheid:

- Vaker in loondienst buiten de overheid (51% vs. 43%)
- Minder vaak huisvrouw of huisman (2% vs. 7%)

Regio

- Wonen vaker zeer sterk stedelijk (27% vs. 22%)

Hoogfrequente privévliegers

Een tiende van de bevolking (8%, n=138 voor weging) heeft de drie jaren voor de coronacrisis gemiddeld 3 keer per jaar of vaker voor privédoeleinden gevlogen. 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 drie keer per jaar of vaker vliegen zijn vaker hoogopgeleide mannen met een hoog inkomen en ondernemers. Zij vinden dat de luchtvaart post-corona moet kunnen doorgroeien. Materialistische waarden (economie, bereikbaarheid en reisgemak) vinden zij vaker belangrijk en ecologische waarden juist minder vaak. Maatregelen die groei beperken wijzen zij vaker af. Ze zijn ook minder bereid zelf minder te gaan vliegen of CO2-uitstoot te compenseren. Tijdens de coronacrisis zijn zij meer gaan beseffen niet zonder vlieggreizen te kunnen en zij willen post-corona vaker een inhaalslag maken.

Draagvlak luchtvaart: hoogfrequente privévliegers positiever over luchtvaart en groei daarvan

- Hoogfrequente privé vliegers zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland (8,1 vs. 7,0 onder de totale Nederlandse bevolking). Bovendien vinden zij vaker dat de luchtvaart zou moeten kunnen doorgroeien ten opzichte van precorona (24% vs. 14%), en vinden zij dit ook veel vaker acceptabel (57% vs. 29%).

Prioriteiten bij luchtvaart: hoogfrequente privévliegers geven meer prioriteit aan gemak en economie, en minder aan reductie geluidhinder en natuur en milieu

- Hoogfrequente privévliegers geven meer prioriteit aan:

- Sterke economie (landelijk: 5,5 vs. 5,1, regionaal: 5,4 vs. 5,5)
- Werkgelegenheid (landelijk: 5,4 vs. 5,0, regionaal: 5,3 vs. 4,9)
- Goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland (landelijk: 5,2 vs. 4,6, regionaal: 4,9 vs. 4,3)
- Goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 5,3 vs. 4,6, regionaal: 5,1 vs. 4,3)
- Veiligheid van de luchtvaart in de eigen regio (5,6 vs. 5,4)
- Reisgemak (landelijk: 5,1 vs. 4,4, regionaal: 5,0 vs. 4,3)
- Zij geven minder prioriteit aan:
 - Bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen (landelijk: 4,9 vs. 5,3, regionaal: 4,9 vs. 5,3)
 - Beperken van geluidhinder (landelijk: 4,5 vs. 4,9, regionaal: 4,5 vs. 4,7)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landschap: 4,9 vs. 5,3, regionaal: 4,9 vs. 5,3)

Maatregelen: hoogfrequentie privévliegers positiever over maatregelen gericht op groei en negatiever over verduurzaming

Hoogfrequente privévliegers zijn positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers met zuinigere en stillere vliegtuigen (66% vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (67% vs. 59%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijke gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (35% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (47% vs. 35%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (52% vs. 37%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de crisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (48% vs. 22%)
 - Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (39% vs. 20%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis ten opzichte van voor de coronacrisis (43% vs. 26%)

Hoogfrequente privévliegers zijn minder positief over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (31% vs. 44%)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (54% vs. 63%)
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (66% vs. 74%)
 - Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (66% vs. 73%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (30% vs. 46%)
 - Minder vluchten op Schiphol na de coronacrisis ten opzichte van voor de coronacrisis (29% vs. 35%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (70% vs. 78%)

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

- Hoogfrequente privévliegers zien consumenten die vliegreizen maken vaker dan gemiddeld als verantwoordelijk voor oplossingen om de luchtvaart in Nederland toekomst klaar te maken (11% vs. 5%)
- Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties) achten zij hier minder verantwoordelijk voor (3% vs. 7%).

Interesse: hoogfrequente privévliegers voelen zich meer betrokken bij het thema luchtvaart

- Hoogfrequente privévliegers vliegers geven vaker aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland (59% vs. 31% van de totale Nederlandse bevolking).
- Ook geven zij vaker aan hier veel over te weten (29% vs. 12%),
- Zij hebben er vaker een mening over als ze er iets over vernemen (61% vs. 32%),
- Zij willen vaker betrokken worden door de overheid bij besluitvorming over de luchtvaart van de toekomst (40% vs. 26%).

Eigen bijdrage: hoogfrequente privévliegers zijn minder bereid tot minder vliegen of CO2-uitstoot te compenseren

Hoogfrequente privévliegers zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om:

- Vliegfrequentie:
 - Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (24% vs. 47%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa (29% vs. 35%)
- Korte vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa (31% vs. 39%)
 - 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 (30% vs. 40%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (31% vs. 36%)

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

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

- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreizen kan (38% vs. 19%)
- 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 verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn (21% vs. 10%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand geen goed alternatief is voor een vliegreis (41% vs. 24%)

Achtergrondkenmerken: hoogfrequente privévliegers zijn vaker hoogopgeleide mannen met een hoog inkomen en ondernemers

Hoogfrequente privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Geslacht:

- Vaker man (60% vs. 49% van de totale Nederlandse bevolking)

Leeftijd:

- Vaker tussen de 25 t/m 34 (24% vs. 17% van de totale Nederlandse bevolking)

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (48% vs. 27%)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker boven modaal (41% vs. 28%)

Werkzaamheid:

- Vaker zelfstandig ondernemer (10% vs. 5%)
- Minder vaak arbeidsongeschikt (1% vs. 7%)

Regio:

- Vaker uit de 3 grote gemeenten (24% vs. 12%)
- Minder vaak uit oostelijke regio (13% vs. 20%)
- Minder vaak uit noordelijke regio (3% vs. 10%)

Zakelijke vliegers

Circa een tiende van de bevolking (13%, n=187 voor weging) heeft de drie jaren voor de coronacrisis weleens zakelijk gevlogen. 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. Ze staan positiever tegenover de luchtvaart en vinden groei daarvan vaker acceptabel. Zij geven vaker prioriteit aan materialistische waarden (economie, reiscomfort, bereikbaarheid) en minder vaak aan ecologie en gezondheidsbescherming. Verder willen ze vaker minder hinder van vlieglawaaï in hun eigen regio. Ze steunen dan ook vaker maatregelen die groei mogelijk maken, maar geluidshinder beperken. Ze zijn verder wel vaker bereid zelf minder te gaan vliegen en meer te gaan betalen ter compensatie van hun CO₂-uitstoot. Tegelijkertijd verwacht deze groep post-corona vaker 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. 7,0 onder de totale Nederlandse bevolking). Zij vinden verdere groei van de luchtvaart ten opzichte van de situatie pre-corona vaker acceptabel (46% vs. 29%).

Prioriteiten bij luchtvaart: zakelijke vliegers hechten meer aan economie, bereikbaarheid en reisgemak en minder aan milieu en bescherming van de gezondheid van reizigers

- Zakelijke vliegers geven meer prioriteit aan:
 - Sterke economie in de eigen regio (5,3 vs. 5,0 onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,6, regionaal: 4,7 vs. 4,3)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,6, regionaal: 4,8 vs. 4,3)
- Het beperken van geluidshinder in de eigen regio (4,9 vs. 4,7)
- Reisgemak (landelijk: 4,7 vs. 4,4, regionaal: 4,8 vs. 4,3)
- Zakelijke vliegers geven minder prioriteit aan:
 - Bescherming van klimaat en milieu (landelijk: 5,1 vs. 5,3, regionaal: 5,1 vs. 5,3)
 - Veiligheid van de luchtvaart in Nederland (5,3 vs. 5,5)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,1 vs. 5,3)
 - Bescherming van de gezondheid van reizigers (5,0 vs. 5,4)

Maatregelen: zakelijke vliegers positiever over maatregelen gericht op luchtvaartgroei en reductie van geluidshinder

Zakelijke vliegers positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken (bijv. lagere luchthavenbelasting) voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (63% vs. 53% van de totale Nederlandse bevolking)
- 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 (43% vs. 23%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO2-uitstoot te beperken:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (36% vs. 22%)
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder (45% vs. 35%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (48% vs. 37%)
 - Verplaatsing van vluchten van de kleinere luchthavens in Nederland naar Schiphol (37% vs. 24%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten na de coronacrisis dan voor de coronacrisis, zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (40% vs. 22%)
 - Meer vluchten op Schiphol na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (37% vs. 20%)
 - Meer vluchten op kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (37% vs. 26%)
 - Opvallend genoeg ook: minder vluchten op de kleinere luchthavens na de coronacrisis dan voor de coronacrisis (35% vs. 24%)
- Overige maatregelen:
 - Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (51% vs. 38%)

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 (65% vs. 74%)
 - Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (68% vs. 73%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (73% vs. 78%)

Actoren: zakelijke vliegers zien vliegconsumenten vaker als verantwoordelijk voor het toekomstbestendig maken van de luchtvaart

- Zakelijke vliegers zien consumenten die vliegreizen maken vaker dan gemiddeld als verantwoordelijk voor oplossingen om de luchtvaart in Nederland toekomst klaar te maken (10% vs. 5% van de totale Nederlandse bevolking)
- Kabinet/regering achten zij hier minder vaak verantwoordelijk voor dan andere vliegers (36% vs. 45%).

Interesse: zakelijke vliegers voelen zich meer betrokken bij het thema luchtvaart in Nederland

- Zakelijke vliegers geven vaker aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland (57% vs. 31% van de totale Nederlandse bevolking)
- Ook geven zij vaker aan hier veel van te weten (38% vs. 12%),
- Ze hebben vaker een mening over luchtvaart als ze er iets over vernemen (54% vs. 35%),
- Ze willen vaker betrokken worden door de overheid bij besluitvorming over de luchtvaart van de toekomst (46% vs. 26%).

Eigen bijdrage: zakelijke vliegers zijn vaker bereid minder te gaan vliegen en meer te betalen ter compensatie van hun CO2-uitstoot

- Zakelijke vliegers maakten voor de coronacrisis gemiddeld 2,9 privévluchten per jaar (tegenover 1,1 onder de totale Nederlandse bevolking) en 4,6 zakelijke vluchten (tegenover 0,6 onder de totale Nederlandse bevolking).
- Gedurende de periode van september 2019 tot en met augustus 2020 maakten zij gemiddeld 2,1 privévluchten (tegenover 0,6 onder de totale Nederlandse bevolking) en 2,6 zakelijke vluchten (tegenover 0,3 onder de totale Nederlandse bevolking).
- In de rest van 2020 en 2021 verwachten zij vaker een vliegreis te maken voor privédoeleinden (41% vs. 18%).

Zakelijke vliegers vinden vaker dan andere vliegreizigers dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de negatieve effecten van luchtvaart (53% vs. 44% van de totale Nederlandse bevolking).

Zij 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 (35% vs. 14%)
- Vliegfrequentie:
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken dan dat ze voor de coronacrisis gewend waren (50% vs. 39%)
- Verre vluchten:
 - Na de coronacrisis minder verre vliegreisen te maken dan voor de coronacrisis (43% vs. 34%)
- Korte vluchten:
 - Na de coronacrisis minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik voor de coronacrisis gewend was (44% vs. 39%)
- Vakantie in eigen land:
 - Na de coronacrisis vaker op vakantie te gaan in eigen land dan voor de coronacrisis (44% vs. 33%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van hun vliegreis te compenseren (43% vs. 36%)
 - Meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (42% vs. 37%)

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 (19% 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 (33% vs. 21%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu (41% vs. 31%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegreisen kan (41% vs. 34%)
- Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreisen kan (32% vs. 19%)
- 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 vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen (45% vs. 39%)
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn (28% vs. 20%)
- Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn (21% vs. 10%)
- Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegreis (45% vs. 24%)

Hinderbeleving: zakelijke vliegers ervaren meer geluidhinder van wonen nabij mobiliteitsvoorzieningen

- Zakelijke vliegers die aangeven binnen een straal van 10km van een luchthaven te wonen, ervaren daarvan meer geluidsoverlast dan gemiddeld (5,3 vs. 4,0). Hetzelfde geldt voor vliegroutes (4,3 vs. 3,8), snelwegen (4,1 vs. 2,4), treinsporen (3,4 vs. 2,1) en treinstations (3,1 vs. 1,8).

Achtergrondkenmerken: zakelijke vliegers zijn vaker 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 44 jaar (56% vs. 34%)

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (53% vs. 27%)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker boven modaal (54% vs. 28%)

Werkzaamheid:

- Vaker zelfstandig ondernemer (10% vs. 5%)
- Vaker in loondienst buiten de overheid (58% vs. 42%)

Regio:

- Vaker wonend in de drie grote gemeenten (17% vs. 12%)

Samenstelling huishouden

- Vaker samenwonend (18% vs. 13%)
- Vaker thuiswonende kinderen (52% vs. 34%)

Bijlage 2: Vragenlijst

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 (5 keer)
- 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.

Allen

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 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 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 20 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

Verantwoordelijkheid

Allen

Welke partijen bepalen volgens jou op dit moment voor het grootste deel hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is?

Maximaal drie antwoorden mogelijk

- 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

Allen

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

Maximaal drie antwoorden mogelijk

- 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

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

Persoonlijke interesse

- Ik heb interesse in het onderwerp luchtvaart in Nederland
 - Ik weet veel over het onderwerp luchtvaart in Nederland
 - Als ik iets hoor of lees over luchtvaart in Nederland, dan heb ik daar meestal ook een mening over
 - Ik zou graag door de overheid betrokken willen worden bij het maken van voor de luchtvaart van de toekomst
- Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening

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 periode tussen september 2019 tot en met augustus 2020? *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 aantal privévluchten > 0

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

Eigen effectiviteit

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

Opofferingsgezindheid

- > 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 aantal privévluchten > 0

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...

Opofferingsgezindheid

- > 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 2020 en/of 2021 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 aantal privévluchten > 0

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 aantal zakelijke vluchten > 0

Stel opnieuw 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 aantal privévluchten > 0

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

- > Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over de wereld.
- > Ik denk dat de luchtvaart een grote rol speelt bij de verspreiding van infectieziekten (zoals corona) over Nederland.
- > Ik maak me zorgen dat ik besmet raak met corona als ik binnenkort een vliegreis zou maken
- > Je kunt nooit zeker weten of de coronapandemie in de toekomst helemaal voorbij is
- > 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
- > Ik ben bang dat ik vast kom te zitten in het buitenland als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie
- > Ik ben bang dat mijn reiskosten niet gedekt zijn door de verzekering als ik een vliegreis zou maken tijdens de coronapandemie
- > Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen hoe schadelijk vliegen is voor klimaat en milieu
- > Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik eigenlijk prima zonder vliegreizen kan
- > Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat ik niet zonder vliegreizen kan
- > Ik heb vliegen zo gemist tijdens de coronacrisis dat ik na de coronacrisis een inhaalslag wil gaan maken door extra veel te gaan vliegen
- > Ik ben tijdens de coronacrisis (meer) gaan beseffen dat er goede alternatieve vervoermiddelen zijn voor vliegreizen, zoals auto en trein
- > Ik ben tijdens de coronacrisis vakantie in eigen land (meer) gaan waarderen

- > Ik verwacht dat ik na de coronacrisis minder ga vliegen omdat mijn financiële situatie slechter zal zijn
- > Ik verwacht dat ik na de coronacrisis meer ga vliegen omdat mijn financiële situatie beter zal zijn
- > Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) een goed alternatief is voor een vliegreis
- > Ik heb tijdens de coronacrisis gemerkt dat communicatie op afstand (zoals videoconferencing) geen goed alternatief is voor een vliegreis
 - Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening

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.*

- Een vliegveld
- Een vliegroute
- 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

Indien jaarlijks bruto gezinsinkomen niet bekend (wil ik niet zeggen of geen antwoord)

Er wordt tegenwoordig vaak gesproken over het begrip modaal inkomen. Momenteel ligt dat tussen de € 36.500 en € 43.499 (inclusief vakantiegeld) per jaar.

Als je kijkt naar het totale bruto gezinsinkomen, ligt dat dan beneden modaal, ongeveer modaal of boven modaal?

- Minimaal (minder dan €14.100)
- Beneden modaal (€14.100 - €29.499)
- Bijna modaal (€29.500 - €36.499)
- Modaal (€36.500 - €43.499)
- Tussen 1 en 2 keer modaal (€43.500 - €72.999)
- Twee keer modaal (€73.000 - €87.099)
- Meer dan 2 keer modaal (€87.100 of meer)
- Wil ik niet zeggen
- Weet ik niet

Bijlage 3: Gewogen en ongewogen data

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Geslacht				
Mannen	871	49,9	852	48,8
Vrouwen	875	50,1	894	51,2
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	94	5,4	201	11,5
25 t/m 34 jaar	190	10,9	291	16,7
35 t/m 44 jaar	244	14,0	308	17,6
45 t/m 54 jaar	362	20,7	357	20,4
55 t/m 64 jaar	436	25,0	308	17,7
65 t/m 70 jaar	420	24,1	282	16,1
Opleidingsniveau				
Hoog (wo/hbo)	522	29,9	476	27,3
Middel (havo/vwo/mbo/mavo)	891	51,0	904	51,7
Laag (ibo/basisschool/geen opleiding)	333	19,1	366	21,0
Regio				
3 grote gemeenten	164	9,4	205	11,7
West	508	29,1	518	29,7
Noord	197	11,3	182	10,4
Oost	361	20,7	346	19,8
Zuid	451	25,8	429	24,6
Randgemeenten	65	3,7	66	3,8
Mentality				
Moderne burgerij	400	22,9	385	22,0
Opwaarts mobilen	204	11,7	265	15,2
Postmaterialisten	213	12,2	172	9,9
Nieuwe conservatieven	169	9,7	145	8,3
Traditionele burgerij	229	13,1	210	12,0
Kosmopolieten	227	13,0	224	12,9
Postmoderne hedonisten	188	10,8	180	10,3
Gemaksgeoriënteerden	116	6,6	164	9,4

De minimaal toegepaste weegfactor is 0,56, de maximaal toegepaste 3,31.

Bijlage 4: 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.