motivaction
insights and strategy

Luchtvaart in Nederland

Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2023

M230591

Lieke Bos
Bram van der Lelij
Daniëlle van Velzen

6-11-2023

l.bos@motivaction.nl
b.vanderlelij@motivaction.nl
d.vanvelzen@motivaction.nl

Inhoud

Achtergrond

Methode en opzet

Samenvatting

Conclusies

Resultaten

- Spontane associaties met de luchtvaart
- Draagvlak voor luchtvaart
- Waarden voor de luchtvaart
- Beleidsopties
- Verantwoordelijkheid
- Eigen vlieggedrag burgers
- Handelingsperspectieven vliegreizigers
- Uitwijken naar het buitenland
- Hinderbeleving
- Subgroepen

Bijlagen

motivaction
insights and strategy

Achtergrond

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft Motivaction International B.V. onderzoek gedaan naar het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland bij de Nederlandse bevolking in 2023.

Aanleiding

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

Tijdens de huidige, zesde meting (2023) is de luchtvaart grotendeels hersteld van de coronapandemie. De vragenlijst is grotendeels hetzelfde als in de vorige meting(en). Wel zijn bestaande vragen op sommige punten aangepast. Zo zijn er deze meting minder referenties naar de coronacrisis. Een nieuw onderwerp is de emoties die vliegreizigers ervaren rond het maken van een vliegreis.

De doelstelling van de monitor is inzicht geven in:

- Het draagvlak voor luchtvaart in Nederland;
- Het draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen;
- Het huidige vlieggedrag van Nederlanders en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag en alternatieven;
- Verschillen tussen subgroepen in de bevolking;
- Ontwikkelingen in de periode 2018-2023.

Methode en opzet

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

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=1.582 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Door de verzamelde data achteraf statistisch te wegen, zijn de resultaten representatief voor de gehele Nederlandse bevolking in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en waardenoriëntatie ('Mentality-milieus') en alle combinaties tussen deze kenmerken. Deze weging houdt in dat groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef ten opzichte van de populatie zwaarder meetellen en groepen die oververtegenwoordigd zijn in de steekproef minder gewicht krijgen.

Vragenlijstaanpassingen

De luchtvaart is in 2020 zwaar getroffen door de coronacrisis. In de meting van 2020 zijn daarom een aantal vragen aangepast en toegevoegd. Aanpassingen waren bijvoorbeeld nodig om bij vragen over vliegvolume respondenten een zelfde referentiepunt (namelijk pre-corona) te geven. In 2023 is het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil als voor de coronacrisis en refereren we niet meer naar de situatie voor de coronacrisis.

Daarnaast is in 2023 een nieuw onderwerp geïntroduceerd. Met deze vraag wordt gemeten welke emoties mensen ervaren wanneer zij denken aan het maken van vliegreizen. Ook zijn in 2023 stellingen toegevoegd over strategieën om de luchtvaart duurzamer te maken en over mogelijke maatregelen voor beïnvloeding van prijzen van vliegtickets.

Samenvatting

Sinds 2018 onderzoeken we jaarlijks (eind augustus) het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. De metingen van 2020 en 2021 vonden plaats tijdens de coronapandemie, een periode waarin minder gevlogen werd dan in de voorgaande jaren. In 2022 zette het herstel van de luchtvaart in en dit jaar, in 2023, is de luchtvaart grotendeels hersteld (NOS, augustus 2023).

Uit de laatste meting - onder een representatieve steekproef van 1.582 Nederlanders (18-75 jaar) - komt naar voren dat de bevolking in 2023 over het algemeen positief staat tegenover de luchtvaart in Nederland, maar dat dit wel wederom minder positief is dan een jaar eerder. Deze dalende trend is al zichtbaar sinds 2018. Sinds 2020 is ook het draagvlak voor krimp van de luchtvaart in Nederland groter dan het draagvlak voor groei, al lijkt het draagvlak voor krimp dit jaar voor het eerst weer iets gedaald.

Veiligheid, ecologie en de gezondheid van omwonenden moeten volgens Nederlanders nog altijd de topprioriteiten zijn voor de luchtvaart in Nederland. Economische waarden en reisgemak zijn daaraan ongeschikt. Dit sluit ook aan bij de brede steun die er is voor krimp van de luchtvaart.

Ondanks de voorkeur voor ecologie en luchtvaartkrimp steunen Nederlanders niet alle maatregelen die de luchtvaart duurzamer maken. Er bestaat een duidelijke voorkeur voor maatregelen die het mogelijk maken vliegreizen te blijven boeken en waarbij niet direct duidelijk is dat dit vliegen misschien veel duurder maakt.

Heel populair is het schoner maken van het vliegen zelf. Zo is er brede steun voor technologische innovatie, zoals de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren. Ook het (meer) compenseren van klimaatschade van vluchten (bijvoorbeeld door aanplanting van nieuw bos) krijgt de steun van een meerderheid. Het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden kan ook op brede steun rekenen en neemt de laatste jaren toe.

Minder populair zijn maatregelen gericht op beperking van het aantal toegestane vluchten, bijvoorbeeld via CO2 - plafonds. En het minst populair zijn maatregelen gericht op verhoging van de ticketprijzen. Zo steunt een minderheid een hogere vliegtaks in het algemeen of een hogere vliegtaks voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken. Wel is een meerderheid voorstander van een hogere vliegtaks voor stoelen die meer ruimte innemen.

Ondanks dat er sinds de coronapandemie meer voorstanders zijn van krimp van luchtvaart dan van groei zien we geen daling van de vliegintentie. Nederlanders zijn dit jaar weer meer gaan vliegen voor privédoeleinden, het voornemen van vliegreizigers om binnen 12 maanden te gaan vliegen ligt weer op precorona-niveau en hun bereidheid om minder te gaan vliegen dan ze gewend zijn, lijkt sinds 2018 te dalen. En op korte vliegafstanden, waarvoor de trein een alternatief kan zijn, lijkt er dit jaar minder bereidheid bij vliegreizigers te zijn tot duurzame keuzes. Denk aan het nemen van een nachttrein en het op vakantie gaan in eigen land, dat afgelopen jaren juist in de lift zat.

De effecten van de coronacrisis op het vlieggedrag van mensen lijken daarmee dus voorbij. De waardering van ecologie en luchtvaartkrimp blijft weliswaar groot, maar de wil om zelf te vliegen blijft sterk. Dit sluit ook aan bij de positieve emoties die overheersen als vliegreizigers denken aan vliegen: tevredenheid en blijdschap in plaats van schuld en schaamte.

CONCLUSIE

motivaction
insights and strategy

Draagvlak luchtvaart

Nederlanders nog altijd positief over de luchtvaart, maar draagvlak neemt steeds verder af

- Twee derde (66%) van de Nederlanders staat in het algemeen positief tegenover de luchtvaart in Nederland, dat is minder dan vorig jaar (71%). We zien sinds 2018 een dalende trend in de waardering voor de luchtvaart.

Sinds corona meer voorstanders van krimp dan van groei

- Het aantal passagiersvluchten in en naar Nederland zit inmiddels weer bijna op het niveau van voor de coronacrisis. Circa vier op de tien Nederlanders (44%) zijn op dit moment voorstander van krimp van luchtvaart in Nederland. Drie op de tien (29%) vinden het huidige vliegvolume goed en circa twee op de tien (17%) vinden dat de luchtvaart in Nederland juist verder moet kunnen groeien.
- De afgelopen vier jaar schommelde het draagvlak voor krimp iets, maar sinds 2020 zijn er steeds meer voorstanders van krimp dan van groei. Wel lijkt het draagvlak voor krimp in 2023 iets afgenomen ten opzichte van 2022 (44% vs. 50%).
- Naast het draagvlak voor groei of krimp van de luchtvaart in Nederland in het algemeen, is ook gekeken naar het draagvlak voor groei of krimp per luchthaven (Schiphol, regionale luchthavens in Nederland en luchthavens in buurlanden Duitsland en België). Het draagvlak voor krimp is bij alle voorgelegde luchthavens groter dan het draagvlak voor groei. Dit geldt het sterkst voor Schiphol (47% wenst krimp) en het minst voor luchthavens in buurlanden (39%). Wel zien we voor Schiphol eveneens een kleine afname in het draagvlak voor krimp ten opzichte van 2022 (47% vs. 52%).
- Voorstanders van krimp noemen uit zichzelf nog altijd het vaakst milieuvervuiling als voornaamste argument.
- Voorstanders van groei noemen het vaakst het economisch belang van de luchtvaart als reden waarom de luchtvaart volgens hen moet kunnen groeien.

Veiligheid moet nog altijd de hoogste prioriteit krijgen in de luchtvaart

- Nederlanders vinden veel verschillende waarden belangrijk als het gaat om de luchtvaart. Aan veiligheid wordt nog altijd de meeste prioriteit toegekend, gevolgd door klimaat & milieu, natuur & landschap en gezondheid van omwonenden.
- De minste prioriteit wordt toegerekend aan leveringszekerheid, betaalbaarheid voor reizigers en comfort voor reizigers.

CONCLUSIE

motivaction
insights and strategy

Draagvlak beleidsmaatregelen (1/2)

Meeste steun voor verduurzaming luchtvaart door schoner vliegen, minste door beprijzing

- De meest populaire verduurzamingsstrategieën voor de luchtvaart zijn vliegen minder vervuilend maken (79%) en de klimaatschade van de luchtvaart (meer) compenseren (63%).
- Minder populair zijn het toestaan van minder vluchten (50%) en het duurder maken van vliegen zodat er minder gevlogen kan worden (42%).

Meerderheid positief over technologische innovatie

- Net als vorig jaar zijn veruit de meeste Nederlanders positief over het stimuleren van de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren (79%).
- Zeven op de tien (72%) vinden het een goed idee om luchtvaartmaatschappijen te verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen.
- Daarnaast steunt 66% de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen.

Maatregelen die tickets duurder maken, krijgen veelal steun van een minderheid

- Ruim vier op de tien (45%) steunen het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren. Twee op de tien (18%) zijn hier tegen.
- Vier op de tien (41%) zijn voor het verhogen van de vliegtaks, drie op de tien (29%) zijn daar tegen.
- Nederlanders zijn positiever als het specifiek gaat om een verhoging van de vliegtaks voor stoelen die meer ruimte innemen (59%).
- Minder steun is er daarentegen voor een hogere vliegtaks voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken (38%).
- De minste steun is er voor een hogere vliegtaks voor lange dan voor korte vluchten (29%).

Steun voor beperking van het vliegvolume iets gedaald

- Bijna de helft (47%) staat positief tegenover beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld, waardoor er minder gevlogen kan worden. Dit is iets gedaald ten opzichte van 2022 (50%).
- Zes op de tien (58%) staan wel positief tegenover het verminderen van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden minder last hebben.
- Circa vier op de tien (37%) steunt de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens. Dat is iets lager dan een jaar geleden (37% positief tegenover 39% in 2022).

CONCLUSIE

motivaction
insights and strategy

Draagvlak beleidsmaatregelen (2/2)

Meer draagvlak voor vliegen boven stedelijke gebieden dan boven natuurgebieden

- Vliegroutes bepalen welke gebieden meer of minder geluidshinder hebben. Een derde (33%) vindt dat zoveel als mogelijk boven stedelijke gebieden gevlogen moet worden, om geluidshinder in de natuur te beperken. Een vijfde (22%) vindt echter dat er zoveel mogelijk boven natuurgebieden gevlogen moet worden, om geluidshinder in steden te beperken.

Meer draagvlak voor beperking CO2-uitstoot dan voor beperking geluidshinder

- Een derde (36%) vindt dat er zo rechtstreeks mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer geluidhinder.
- Een vijfde (19%) heeft liever dat er om stad en natuur heen gevlogen wordt om geluidhinder te beperken, maar met mogelijk meer uitstoot.

Weer meer draagvlak voor het aantrekkelijker maken van de trein

- Nederlanders zijn dit jaar vaker positief over het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden dan een jaar geleden (80% vs. 76%). De steun hiervoor neemt al twee jaar op rij toe.
- Daarnaast vinden ook zes op de tien (60%) dat korte vluchten minder aantrekkelijk gemaakt moeten worden door de prijs te verhogen.

Luchtvaartmaatschappijen steeds vaker verantwoordelijk gesteld voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Luchtvaartmaatschappijen worden door 44% van de Nederlanders verantwoordelijk gesteld voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart toekomstbestendig te maken. Dat is hoger dan in 2022 (39%). Hiermee houdt de stijgende lijn in de verantwoordelijkheid die mensen toekennen aan luchtvaartmaatschappijen aan, en wordt er voor het eerst sinds 2020 duidelijk meer verantwoordelijkheid toegekend aan luchtvaartmaatschappijen dan aan het kabinet.
- Het ministerie van IenW wordt door een vijfde (17%) verantwoordelijk gesteld.

CONCLUSIE

motivaction
insights and strategy

Vlieggedrag en ervaren overlast

Nederlanders gaan weer vaker vliegen voor privédoeleinden, bereidheid vliegreizigers tot minder vliegen lijkt sinds 2018 te dalen

- 40% van de Nederlanders vloog in het afgelopen jaar voor privédoeleinden. Dit aantal ligt nog altijd lager dan precorona (in 2019), maar sinds vorig jaar zien we hierin wel weer een stijgende lijn.
- De vliegintentie is dit jaar voor het eerst terug op het niveau precorona: drie tiende (31%) is van plan de komende 12 maanden een vliegreis te maken.
- De bereidheid van vliegreizigers om minder vaak een vliegreis te maken lijkt sinds het begin van deze monitor in 2018 te dalen (40% van de vliegreizigers is hiertoe bereid). Ook lijken minder vliegreizigers bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig dan in 2022 (43% vs. 49%), om minder verre vliegreizen te maken dan ze gewend zijn (34% vs. 39%), of om met een nachttrein te reizen binnen Europa (46% vs. 48%). Vanwege kleine veranderingen in de vragenlijst kunnen we op deze punten echter geen harde uitspraken doen.
- Vliegreizigers lijken verder ook een stuk minder bereid om vaker vakantie in eigen land te houden dan in 2022 (32% vs. 42%).

Vliegen zakelijke doeleinden onveranderd

- 7% van de Nederlanders vloog in het afgelopen voor zijn of haar werk. Dat is exact gelijk aan 2022 en in lijn met de periode precorona.
- Een tiende (10%) verwacht de komende 12 maanden nog een zakelijke vliegreis te maken.

Verdeelde meningen over eigen bijdrage klimaatschade

- Drie op de tien (31%) vliegreizigers zijn bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. Een grotere groep (40%) is hier echter niet toe bereid.
- Daarnaast zijn drie op de tien (32%) vliegreizigers bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegbrandstof. Ook hier zijn vier op de tien (42%) niet toe bereid.

Vliegschaamte lijkt weinig aanwezig, vliegen roept vooral positieve emoties op

- Vliegreizigers voelen zich bij de gedachte aan vliegreizen vooral tevreden (38%), blij (35%) en gelukkig (31%).
- Circa één op de tien (10%) voelt zich schuldig en schaamt zich (8%) als ze denken aan het maken van vliegreizen.

Hinderbeleving vliegveld neemt af

- De hinder van vliegvelden in de omgeving lijkt de laatste twee jaar wat af te nemen. Deze was eerst nog vergelijkbaar met de ervaren hinder van vliegroutes in de omgeving (gemiddeld 4,1), maar ligt daar nu onder (gemiddeld 3,6).
- De meerderheid van de mensen die binnen 10 km van een vliegveld of vliegroute wonen, ervaart dit als veilig (respectievelijk (resp. 58% en 64%). Dit is vergelijkbaar met vorig jaar. Ongeveer 7% ervaart het vliegverkeer en het vliegveld in de directe omgeving als onveilig.

Leeswijzer

Algemene resultaten
In deze rapportage bespreken we de resultaten van het onderzoek eerst op totaalniveau, dus representatief voor de hele Nederlandse bevolking (n=1.582). We tonen die visueel in grafiek- of tabelvorm en gaan tekstueel beknopt in op de belangrijkste uitkomsten. De data in de grafieken tonen (indien mogelijk) de resultaten van zowel 2023 als 2022, zodat verschillen ten opzichte van vorig jaar in één keer zichtbaar zijn. Daarnaast zijn er trendgrafieken gemaakt voor de vragen die al meer dan twee metingen meelopen. Deze staan in een aparte bijlage.

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

Significanties
Indien er sprake is van een significante toename of afname ten opzichte van 2022, dan wordt dat weergegeven met pijltjes naast de grafiek: ⬆ betekent een significante toename, ⬇ betekent een significante afname.

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

Subgroepen
In het laatste deel van het rapport laten we zien hoe enkele subgroepen de luchtvaart in Nederland beleven. De subgroepen waarvan we de resultaten beschrijven zijn:

- Voorstanders van luchtvaart groei versus voorstanders van krimp
- Omwonenden luchthavens versus niet-omwonenden
- Niet-vliegers, incidentele privévliegers, (hoog)frequente privévliegers en zakelijke vliegers

Hierbij gaan we in op de volgende punten: waarden, draagvlak groei/krimp, motivatie voor groei/krimp, draagvlak voor maatregelen, vlieggedrag, vliegintentie, veranderbereidheid en achtergrondkenmerken.

Digitale toegankelijkheid
Om het rapport digitaal toegankelijk te maken voor mensen met een visuele beperking, zijn onder meer de resultaten die in grafieken gepresenteerd zijn in de bijlage ook opgenomen in tabelvorm, zodat deze beter gebruikt kunnen worden via voorleessoftware.

motivaction
insights and strategy

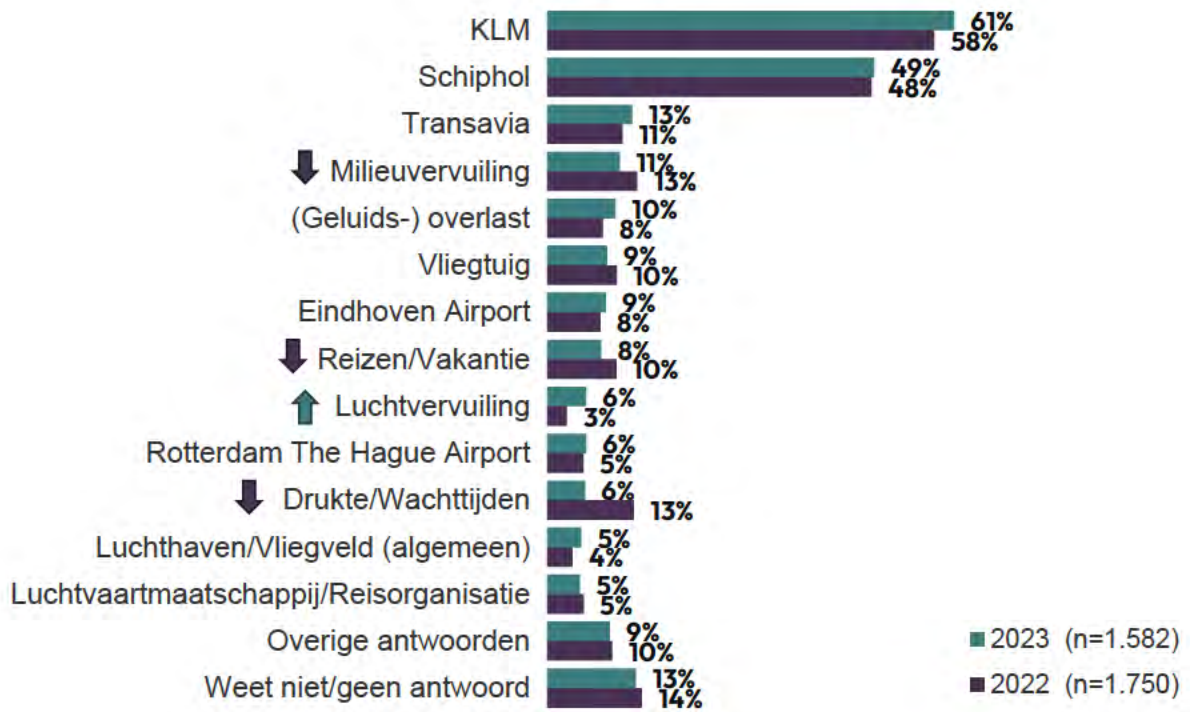
Resultaten | Spontane associaties met de luchtvaart

Spontane associaties luchtvaart: KLM nog altijd de meest genoemde associatie bij luchtvaart

- Nederlanders associëren luchtvaart nog steeds het vaakst met KLM (61%). Het aantal mensen dat hieraan denkt is stabiel gebleven t.o.v. vorig jaar. Hiermee komt een einde aan de sinds 2020 dalende trend in het aantal mensen dat KLM associeert met de luchtvaart (raadpleeg voor de trendgrafiek de bijlage).
- De associatie met Schiphol staat wederom stabiel op de tweede plek (49%).
- De opvallendste daling dit jaar is de associatie met drukte/wachttijden. Vorige zomer waren er grote problemen door de drukte en lange wachttijden op luchthavens, maar dit jaar was er van zulke grote problemen geen sprake meer.

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland?

(Basis - allen)



Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld. In de grafiek zijn alleen antwoorden getoond die in 2023 door minstens 5% zijn genoemd.

motivaction
insights and strategy

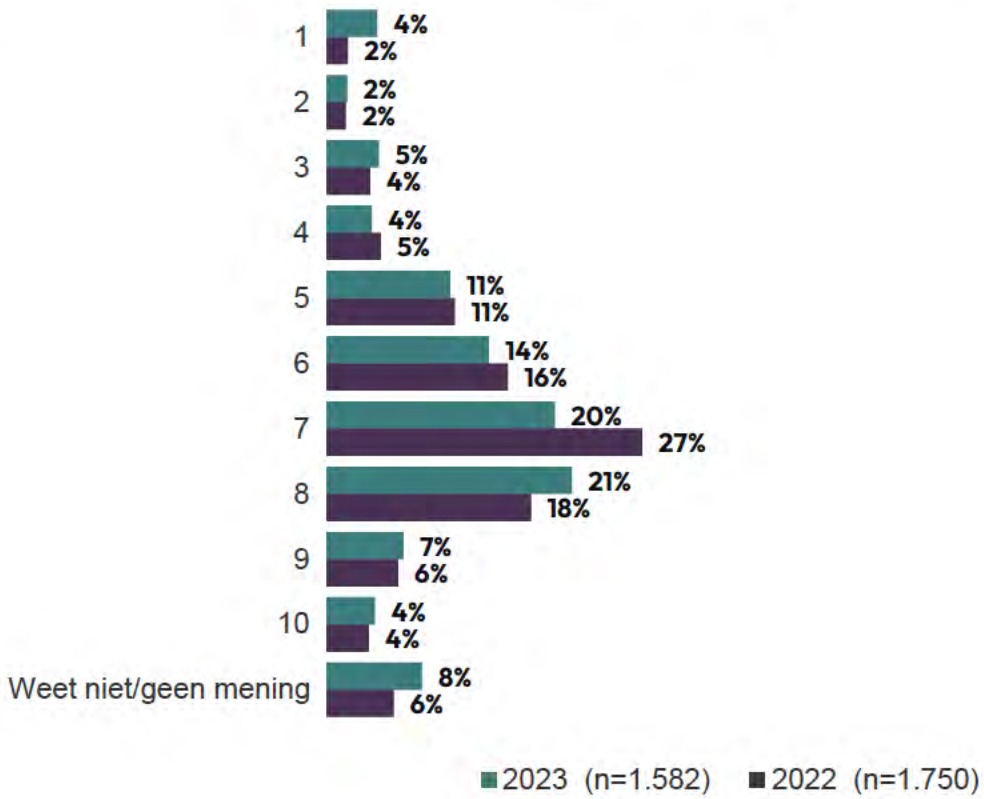
Resultaten | Draagvlak voor luchtvaart

Draagvlak luchtvaart: nog altijd veel draagvlak voor de luchtvaart in Nederland, maar dragvlak neemt af

- De draagvlakscore voor de luchtvaart in Nederland is gemiddeld 6,4 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor *zeer negatief* en 10 voor *zeer positief*. Dit is ongeveer even hoog als in 2022. Wel is het aantal Nederlanders dat positief is over de luchtvaart (beoordeling 6 of hoger) licht gedaald (66% vs. 71% in 2022).
- Tussen 2018 en 2023 zien we een dalende trend in het draagvlak voor luchtvaart in Nederland (raadpleeg voor de trendgrafiek de bijlage).

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

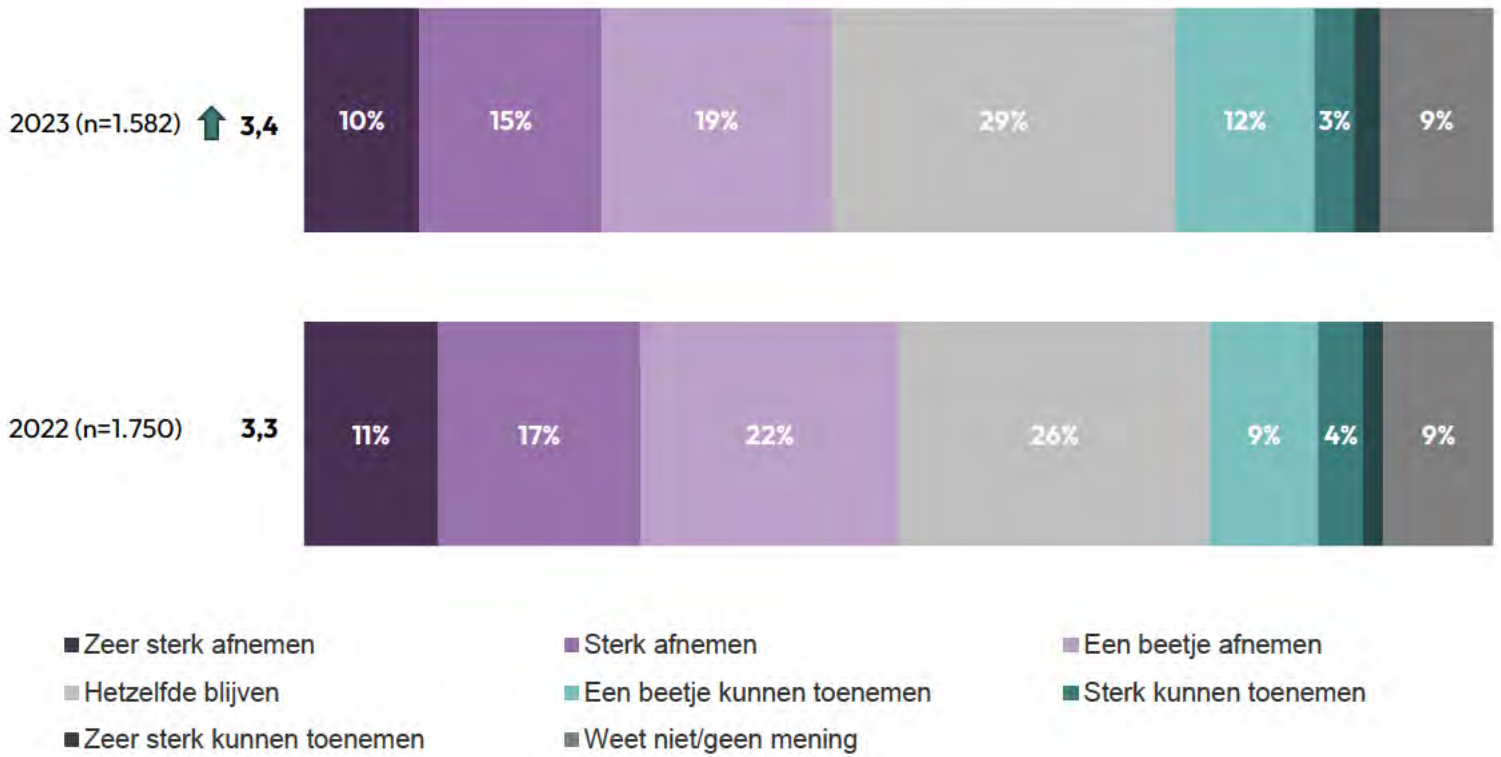
(Basis - allen)



Draagvlak groei/krimp: draagvlak voor krimp lijkt iets gedaald, maar nog steeds groter dan draagvlak voor groei

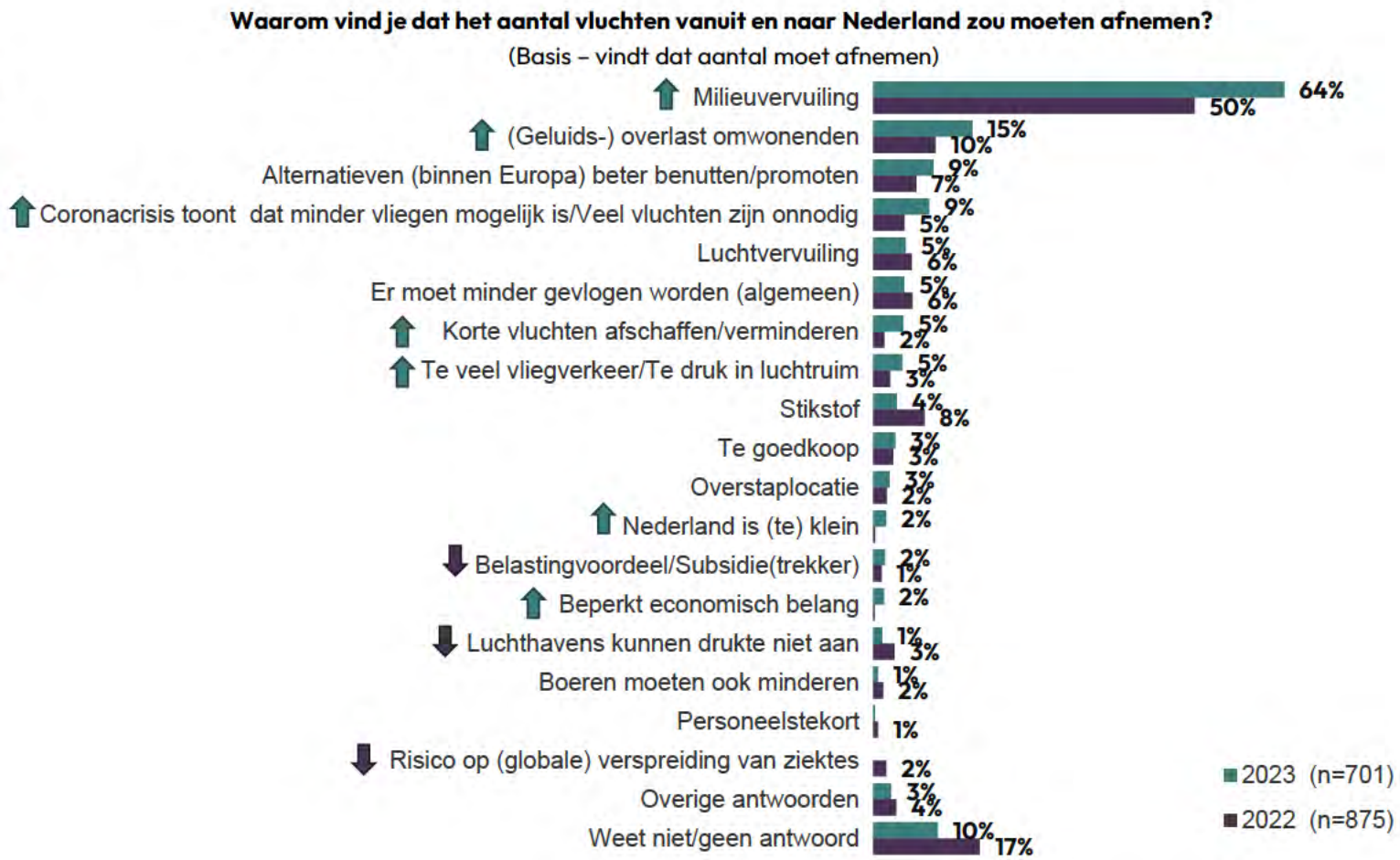
- Het draagvlak voor krimp is groter dan het draagvlak voor groei van de luchtvaart in Nederland. Vier op de tien (44%) vinden dat het aantal vluchten de komende jaren moet afnemen, tegenover 17% die vindt dat het aantal vluchten moet kunnen toenemen.
- Drie tiende (29%) vindt dat het aantal vluchten gelijk moet blijven.
- Het draagvlak voor krimp is sinds de coronacrisis (2020) gestegen naar een structureel hoger niveau (raadpleeg de trendgrafiek in de bijlage). Sindsdien schommelt het een beetje. Dit jaar lijkt er weer iets minder draagvlak voor krimp te zijn dan vorig jaar (50%). We kunnen dit echter niet met zekerheid vaststellen, omdat de verwoording van de vraag dit jaar iets is aangepast. Sinds de coronacrisis vroegen we naar het draagvlak voor verandering t.o.v. voor de situatie precorona. Dit jaar is die vergelijking weggelaten, omdat het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil is als voor de coronacrisis.

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen?
(Basis - allen)



Redenen voor krimp: milieuvervuiling nog altijd het voornaamste argument voor krimp

- Al jaren wordt 'milieuvervuiling' het vaakst als reden genoemd waarom de luchtvaart zou moeten krimpen, zo ook dit jaar (64%). Wel zien we een continue schommeling in *hoeveel* mensen dit noemen. Ten opzichte van 2022, wordt dit argument nu weer meer genoemd (toen 50%).
- Ook (geluids-)overlast voor omwonenden wordt dit jaar weer wat vaker genoemd (15% vs. 10%), al is dit nog altijd lang niet zo vaak als in 2018 (30%). Raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage.

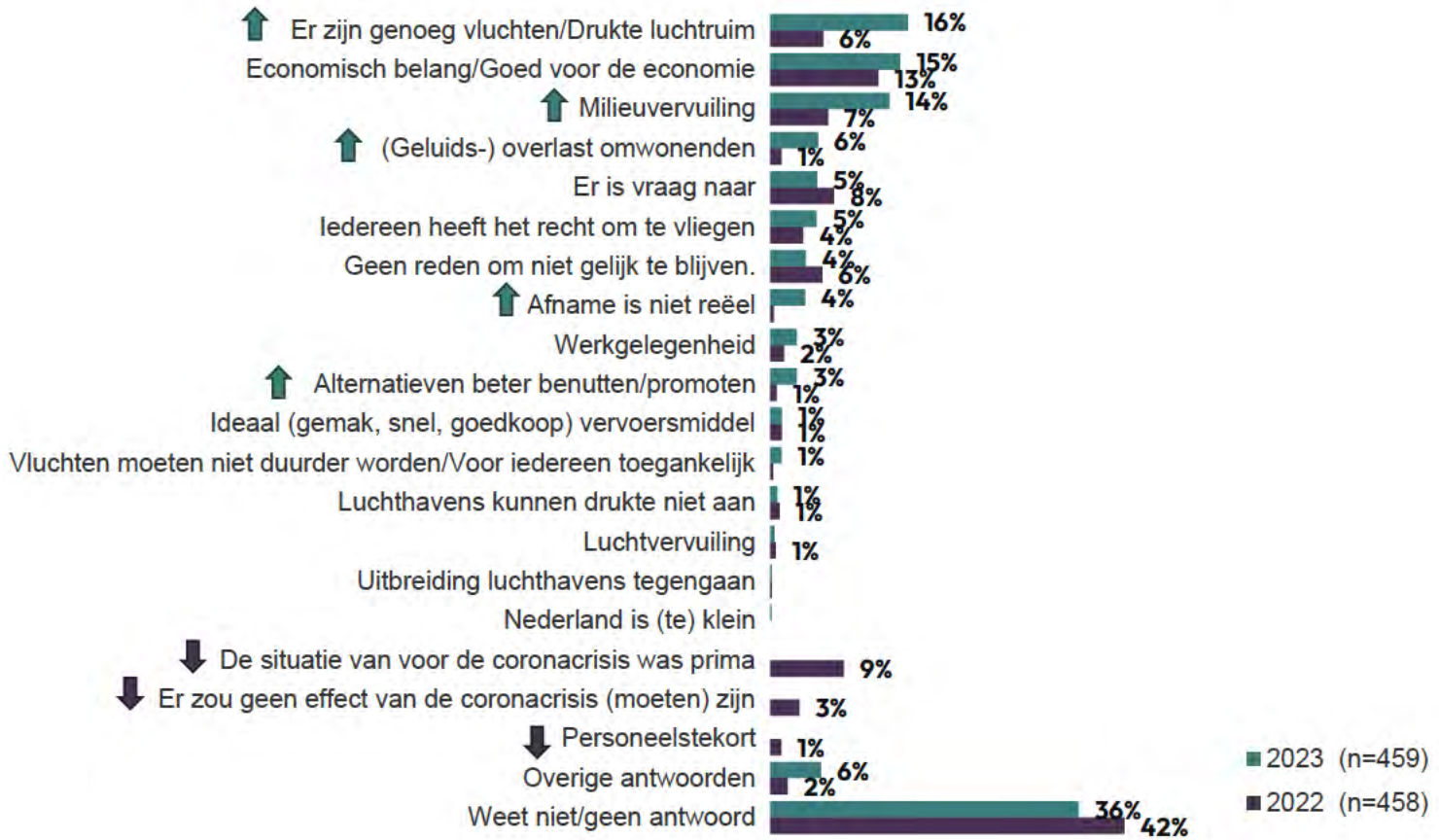


IN.B. Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld.

Redenen voor gelijk blijven: drukte in het luchtruim, economisch belang en milieu

- Drukte in het luchtruim (16%), het economisch belang (15%) en milieuvervuiling (14%) worden het vaakst genoemd als redenen waarom het aantal vluchten van en naar Nederland gelijk moet blijven. De drukte in het luchtruim en milieuvervuiling worden dit jaar vaker genoemd dan in 2022.
- Verder valt op dat niemand dit jaar meer refereert naar het effect van de coronacrisis of de situatie van voor de coronacrisis.
- Raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage.

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven?
(Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)

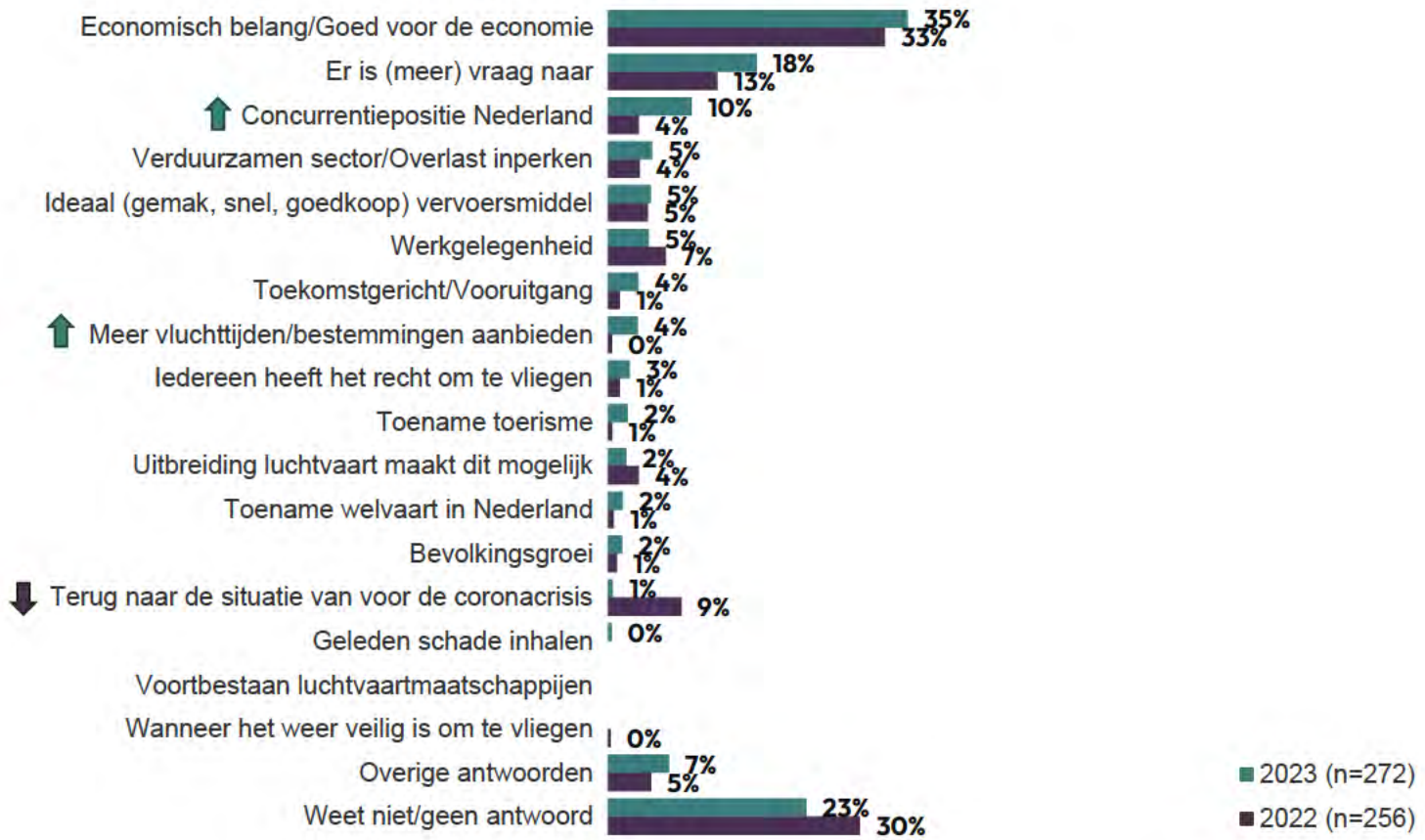


Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld.

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

- Economisch belang wordt net als eerdere jaren het meest genoemd als reden voor groei van de luchtvaart (35%). Dit aantal is stabiel gebleven, waarmee de dalende trend van de afgelopen jaren is gestabiliseerd.
- Een reden voor groei van de luchtvaart die nu meer genoemd wordt dan vorig jaar, is de concurrentiepositie van Nederland (10% vs. 4%).
- Terug naar de situatie van voor de coronacrisis werd dit jaar minder genoemd (1% vs. 9%). Waarschijnlijk omdat ook hier de vergelijking met de situatie precorona niet meer in de vraagtekst stond opgenomen en de situatie alweer bijna gelijk *is* aan precorona.
- Raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage.

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen?
(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)

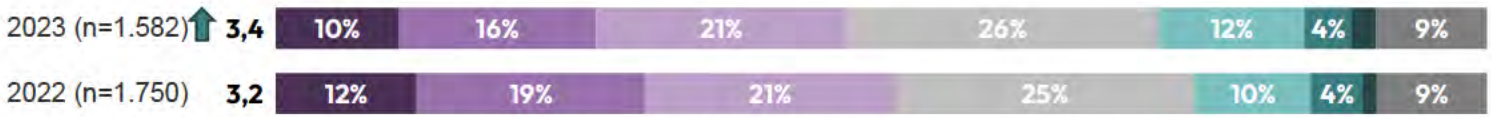


Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld.

Draagvlak groei/krimp luchthavens: bij alle luchthavens is draagvlak voor krimp groter dan voor groei, maar bij Schiphol is draagvlak voor groei toegenomen

- Het draagvlak voor krimp is bij alle voorgelegde luchthavens groter dan het draagvlak voor groei. Wel zien we voor Schiphol een kleine afname in het draagvlak voor krimp (47% vs. 52%).
- De steun voor mogelijke groei van het aantal vluchten is nog steeds het grootst voor wat betreft de kleinere, regionale luchthavens in Nederland (26%), al is dus ook hier een grotere groep voorstander van krimp (35%).
- Over groei of krimp op de luchthavens in buurlanden heeft men vaker geen mening (19%).

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op Schiphol)?
(Basis – allen)



In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op kleinere, regionale luchthavens in Nederland)?
(Basis – allen)

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op luchthavens in omringende landen – Duitsland en België)?
(Basis – allen)

motivaction
insights and strategy

Resultaten | Waarden voor de luchtvaart

Prioriteiten: veiligheid van de luchtvaart nog altijd topprioriteit

- Veiligheid is volgens Nederlanders de belangrijkste prioriteit voor de luchtvaart: twee op de tien (20%) vinden dat veiligheid de allerhoogste prioriteit heeft en nog eens zes op de tien (60%) vinden dat dit onderwerp (zeer) hoge prioriteit heeft. Daarna volgen de thema's klimaat & milieu, natuur & landschap en gezondheid van omwonenden.
- Ecologie wordt net als vorig jaar belangrijker gevonden dan economie.
- Thema's waar relatief minder prioriteit aan wordt toegekend, zijn leveringszekerheid, betaalbaarheid en comfort voor reizigers.
- We zien dat de prioriteit voor leveringszekerheid is afgenomen ten opzichte van 2022 (raadpleeg voor het volledige beeld de trendgrafiek in de bijlage; daarin zijn alleen prioriteiten vermeld die we meerdere jaren hebben gemeten).

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart? (Basis – allen, n=1.582)

Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)	Allerhoogste prioriteit (%)	(Zeer) hoge prioriteit (%)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,5	20%	60%
Klimaat en milieu	Bescherming van het klimaat en milieu	5,2	19%	50%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,2	15%	53%
Gezondheid omwonenden	Bescherming gezondheid van omwonenden van luchthavens	5,2	14%	58%
Geluidshinder	Het beperken van geluidshinder in Nederland	4,9	10%	51%
Gezondheid reizigers	Bescherming van de gezondheid van reizigers	4,9	9%	55%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	4,8	7%	50%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4,7	5%	50%
Beslag op schaarse ruimte	Beperking ruimte in het landschap die luchthavens innemen	4,6	7%	39%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4,5	4%	45%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,5	4%	45%
Leveringszekerheid	Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	4,4 ↓	4%	44%
	Zekerheid voldoende aanbod van vluchten in Nederland	4,1 ↓	3%	32%
Comfort voor reizigers	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,3	3%	39%
Betaalbaarheid voor reizigers	Vliegreizen betaalbaar houden voor reizigers	4,2	8%	34%

motivaction
insights and strategy

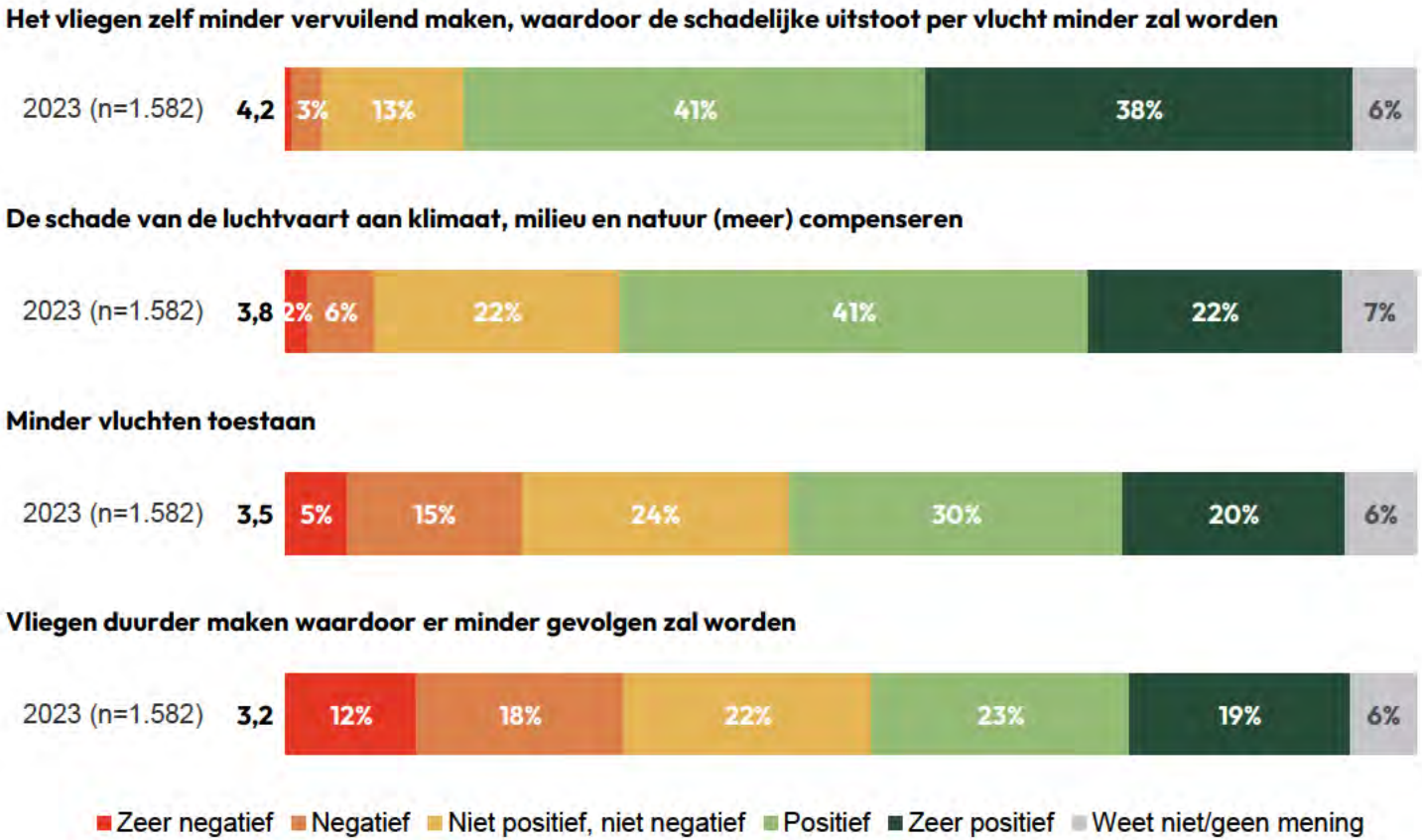
Resultaten | Beleidsopties

Verduurzamingsstrategieën: meeste steun voor schoner vliegen, minste voor beprijzing

- De manieren om luchtvaart duurzamer te maken waar Nederlanders het meest positief naar kijken, zijn vliegen minder vervuilend maken (79%) en de klimaatschade van de luchtvaart (meer) compenseren (63%).
- De helft (50%) vindt het goed om minder vluchten toe te staan. 20% is het daar niet mee eens.
- Over het duurder maken van vliegen zijn de meningen verdeeld: vier op de tien (42%) steunen het duurder maken van vliegen, drie op de tien (30%) niet. Ongeveer drie tiende (28%) is neutraal of heeft geen mening.

N.B. Deze stellingen zijn nieuw toegevoegd in 2023 en kunnen dus niet worden vergeleken.

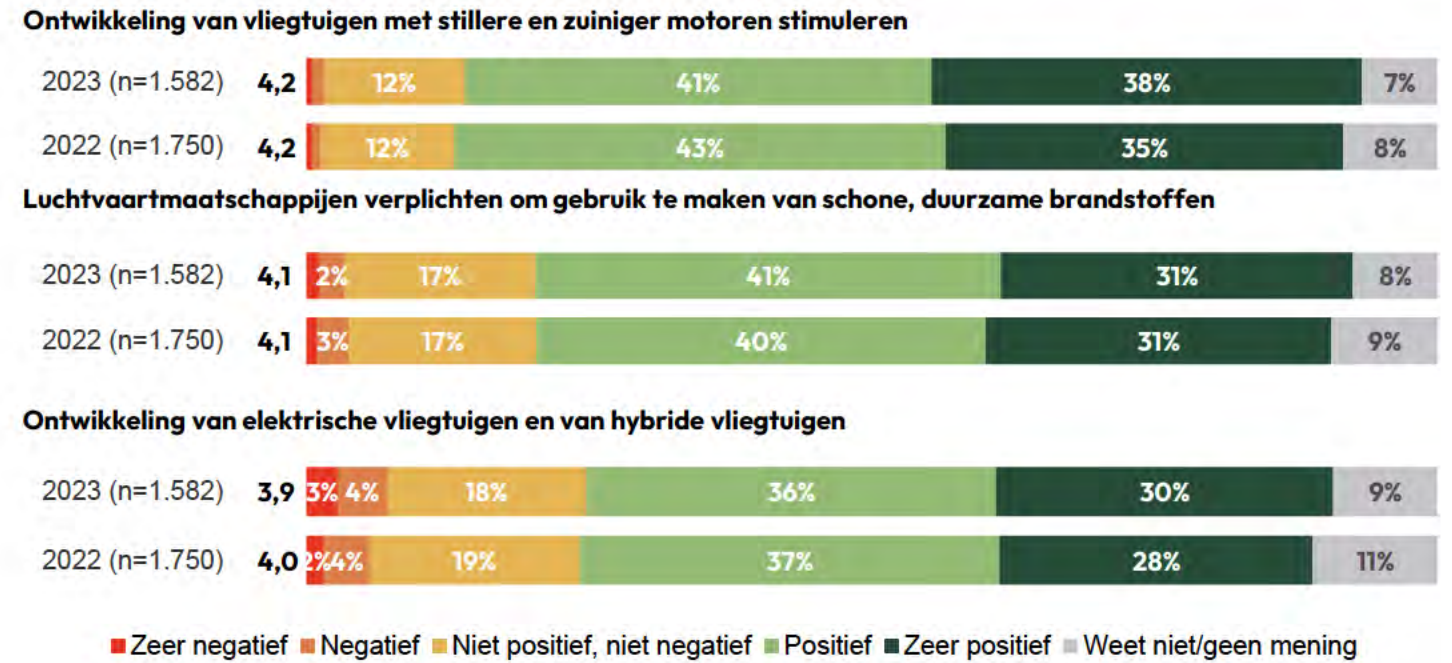
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende manieren om de luchtvaart duurzamer te maken?
(Basis – allen)



Technologische innovatie: meeste steun voor stimuleren ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren

- Net als voorgaande jaren zijn de meeste Nederlanders (zeer) positief over het stimuleren van de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren (79%). Bijna niemand (2%) staat hier negatief tegenover.
- Ook is er een groot draagvlak voor het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (72%).
- Daarnaast steunt twee derde (66%) de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen.
- Dit beeld komt overeen met voorgaande jaren (zie ook de trendgrafiek in de bijlage).

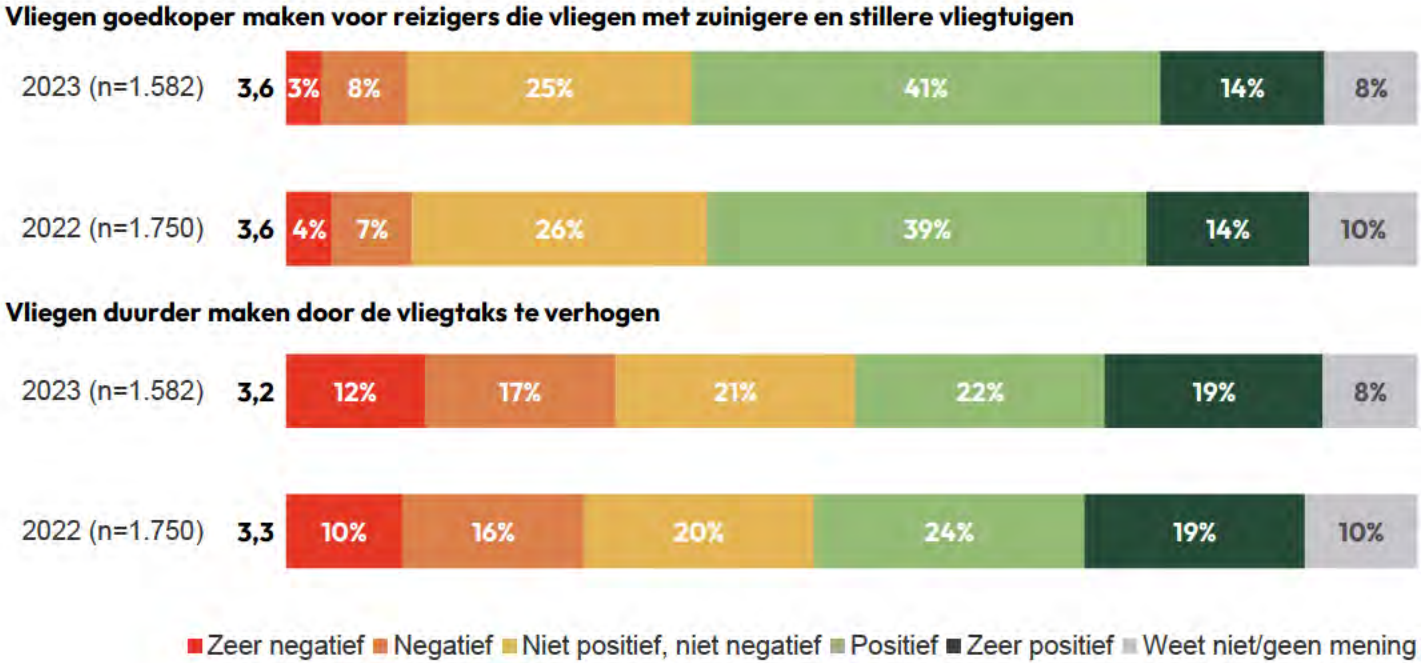
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Prijzen vliegtickets (1/2): draagvlak voor hogere vliegtaks stabiel

- Iets meer dan de helft van de Nederlanders (55%) staat (zeer) positief tegenover het vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (vs. 11% negatief). Dit is stabiel gebleven ten opzichte van 2022 (zie ook de trendgrafiek in de bijlage).
- Ondanks de verhoging van de vliegbelasting sinds 1 januari 2023*, zijn de meningen over het verhogen van vliegtaks onveranderd: er blijft verdeeldheid. Vier op de tien (41%) staan (zeer) positief tegenover het verhogen van de vliegtaks, terwijl drie op de tien (29%) hier (zeer) negatief tegenover staan. Drie tiende (30%) is neutraal of heeft er geen mening over.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



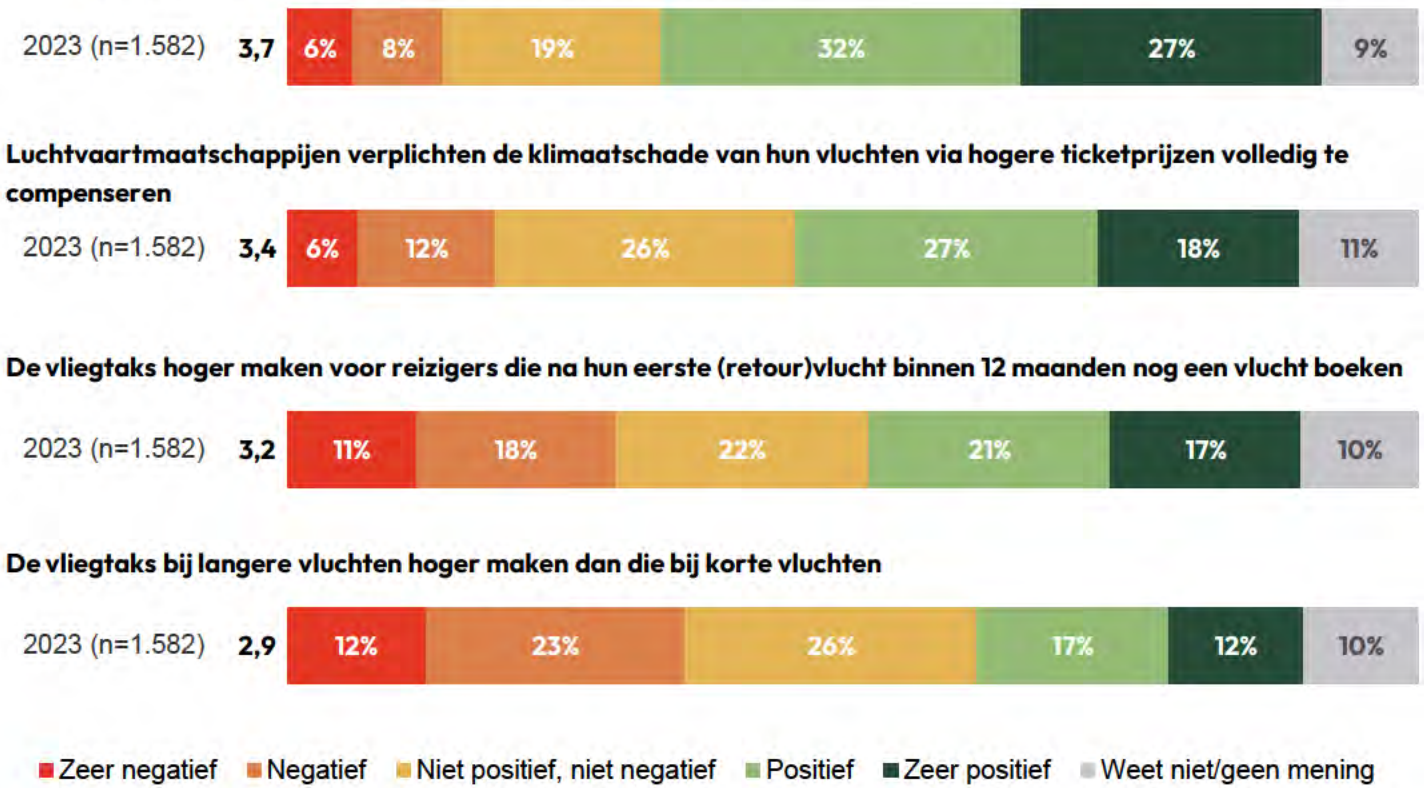
**De vliegtaks ging toen van ca. 8 euro naar 26 euro per persoon per vlucht. Dit is overigens niet vermeld in de vragenlijst.*

Prijzen vliegtickets (2/2): grootste draagvlak voor verhogen vliegtaks bij stoelen die meer ruimte innemen

- Dit jaar zijn een aantal stellingen toegevoegd over directe beprijzing van de luchtvaart in Nederland. Hier zien we dat er vooral draagvlak is voor het verhogen van vliegtaks voor stoelen die meer ruimte innemen (59%).
- Ruim vier op de tien (45%) steunen het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren.
- Voor het verhogen van de vliegtaks voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken, zijn de meningen verdeeld. Hier staat 38% (zeer) positief tegenover, 32% is neutraal of heeft geen mening en 29% hier (zeer) negatief naar kijkt.
- Voor een hogere vliegtaks bij langere dan korte vluchten zien we eveneens verdeelde meningen. Een derde (35%) ziet dit niet zitten, terwijl drie tiende (29%) hier wel positief tegenover staat. 36% is neutraal of heeft geen mening.

N.B. Deze stellingen zijn nieuw toegevoegd in 2023 en kunnen dus niet worden vergeleken.

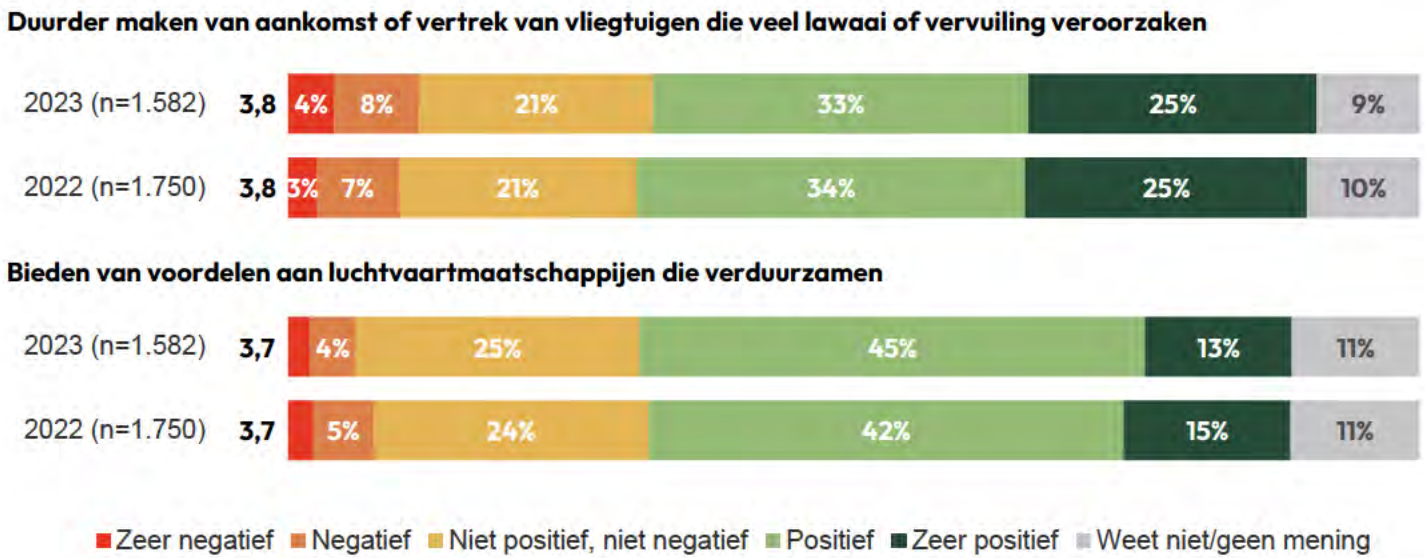
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Overige financiële maatregelen: meerderheid steunt duurder maken aankomst en vertrek meest schadelijke vluchten

- Zes op de tien (59%) staan positief tegenover het duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (vs. 12% negatief).
- Een even grote groep (58%) staat ook positief tegenover het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen, zoals het goedkoper maken van aankomst of vertrek, gunstigere vertrektijden of de dichtstbijzijnde gates (vs. 6% negatief).
- Het draagvlak voor beide maatregelen is stabiel gebleven ten opzichte van 2022 (zie ook de trendgrafiek in de bijlage).

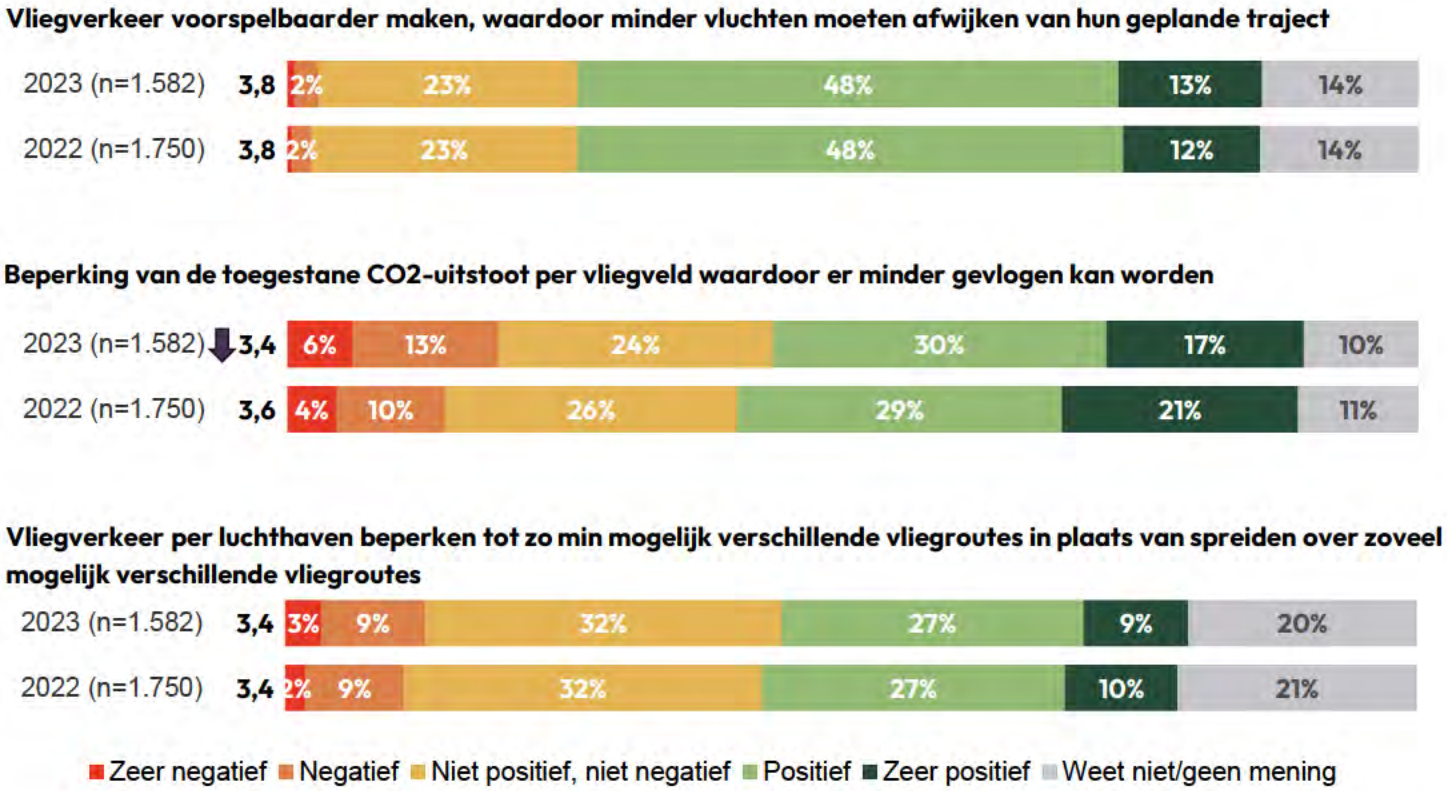
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Volume en logistiek (1/2): draagvlak voor beperking toegestane CO2-uitstoot per luchthaven gedaald

- De meerderheid van de Nederlanders (61%) staat positief tegenover vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject. Slechts 3% staat hier negatief tegenover. Dit beeld is al enkele jaren stabiel (zie de trendgrafiek in de bijlage).
- In vergelijking met vorig jaar zijn er minder voorstanders voor de beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld, waardoor er minder gevlogen kan worden (47% (zeer) positief). Het aantal tegenstanders voor deze maatregel is gegroeid (19% vs. 14%).
- De meningen rondom het beperken van het aantal verschillende vliegroutes per luchthaven zijn stabiel gebleven. Een derde (36%) vindt dit een goed idee, terwijl 12% dit geen goed idee vindt.

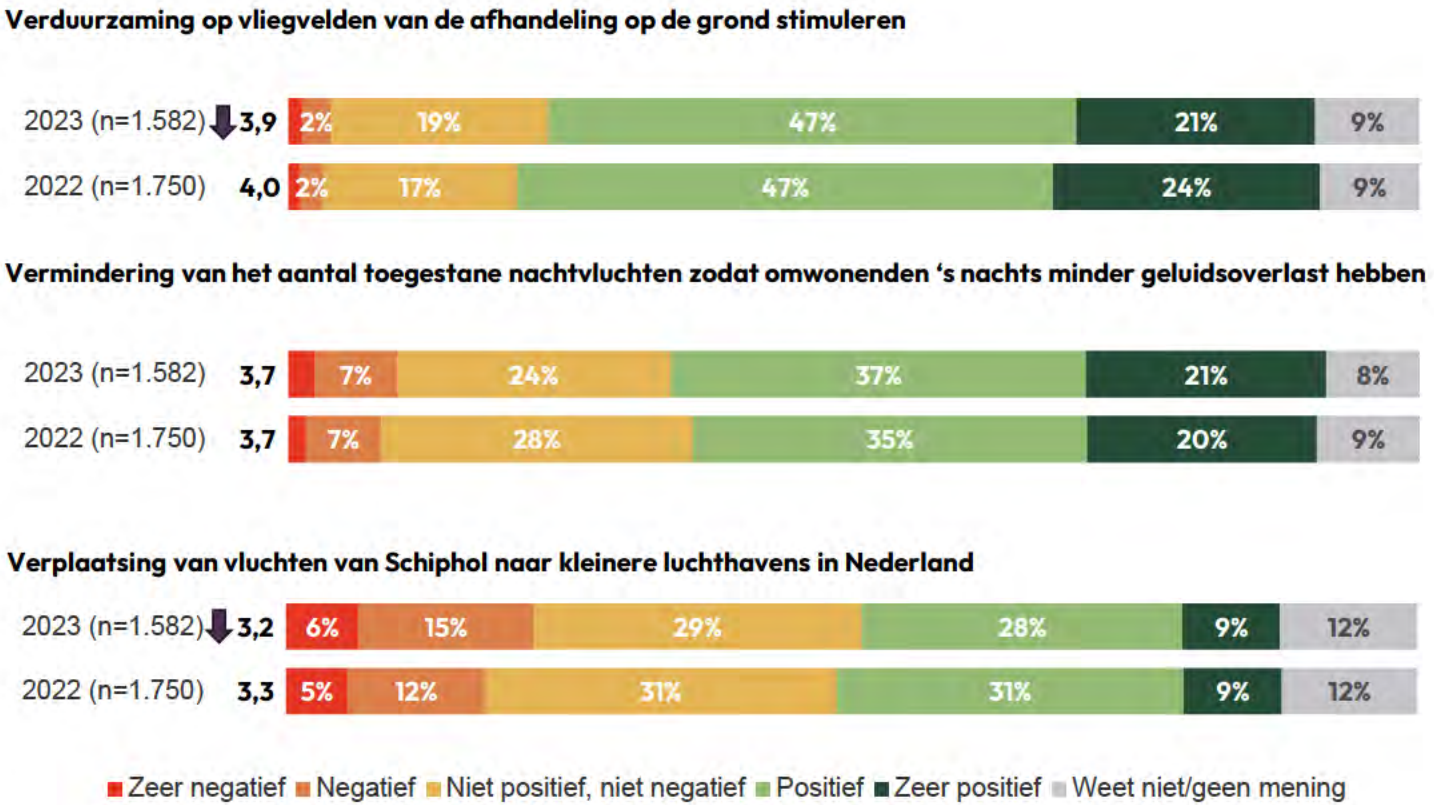
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Volume en logistiek (2/2): veel steun voor verduurzaming van afhandeling op de grond

- Hoewel het draagvlak voor het stimuleren van verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond is gekrompen ten opzichte van 2022, is nog wel een ruime meerderheid voorstander van deze maatregel (68%). Bijna niemand (4%) is hier tegen.
- Drie vijfde (58%) vindt het een goed idee om het aantal toegestane nachtvluchten te verminderen (vs. 10% niet). Dit beeld is stabiel gebleven ten opzichte van vorig jaar.
- Het draagvlak voor de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland is licht gedaald: 21% is het hier niet mee eens (vs. 17% in 2022).
- Bekijk de bijlage voor de trendgrafiek.

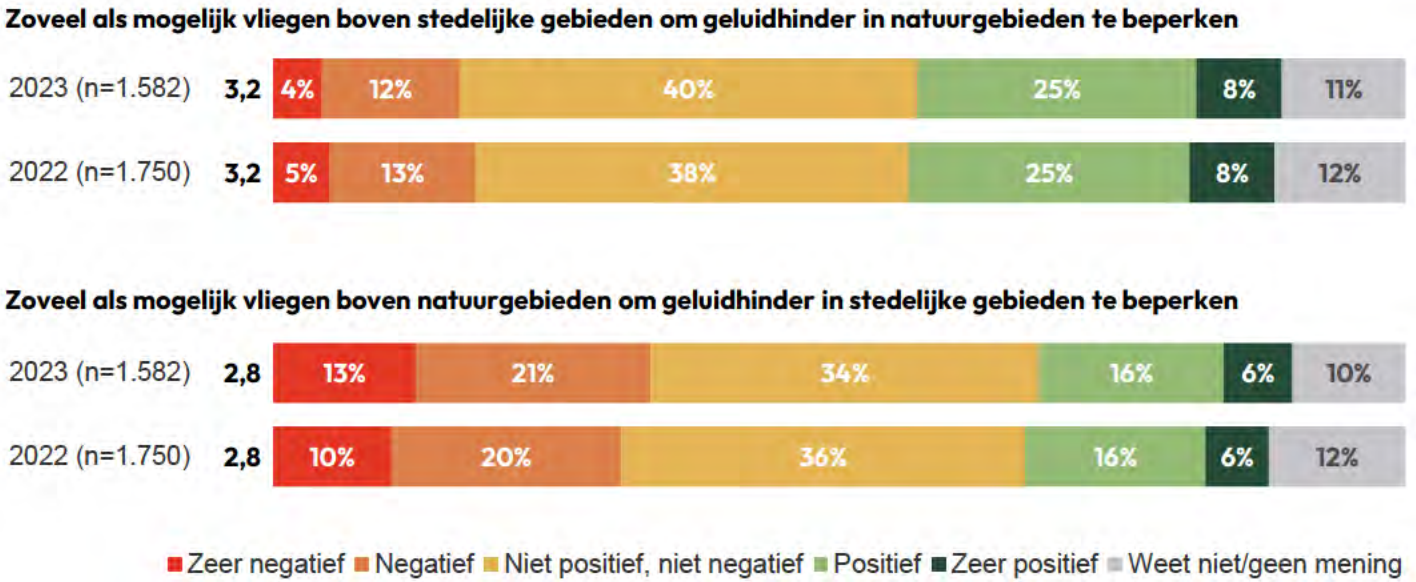
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



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

- Afhankelijk van de vliegroute hebben gebieden meer of minder last van geluidshinder. Door zoveel mogelijk boven stedelijke gebieden te vliegen, worden natuurgebieden gespaard en andersom. Door zoveel mogelijk over natuurgebieden te vliegen, worden stedelijke gebieden gespaard. Over wat de betere optie is, zijn de meningen redelijk verdeeld. Wel is er nog altijd een net iets grotere voorkeur voor het vliegen boven stedelijke gebieden, om hinder in natuurgebieden te beperken.
- Een derde (33%) vindt dat zoveel als mogelijk boven stedelijke gebieden gevlogen moet worden (16% juist niet), terwijl 22% een voorkeur heeft voor vliegen boven natuurgebieden (34% juist niet).
- Na een groei in het draagvlak voor vliegen boven natuurgebieden in 2022, zien we nu geen veranderingen (zie de trendgrafiek in de bijlage).

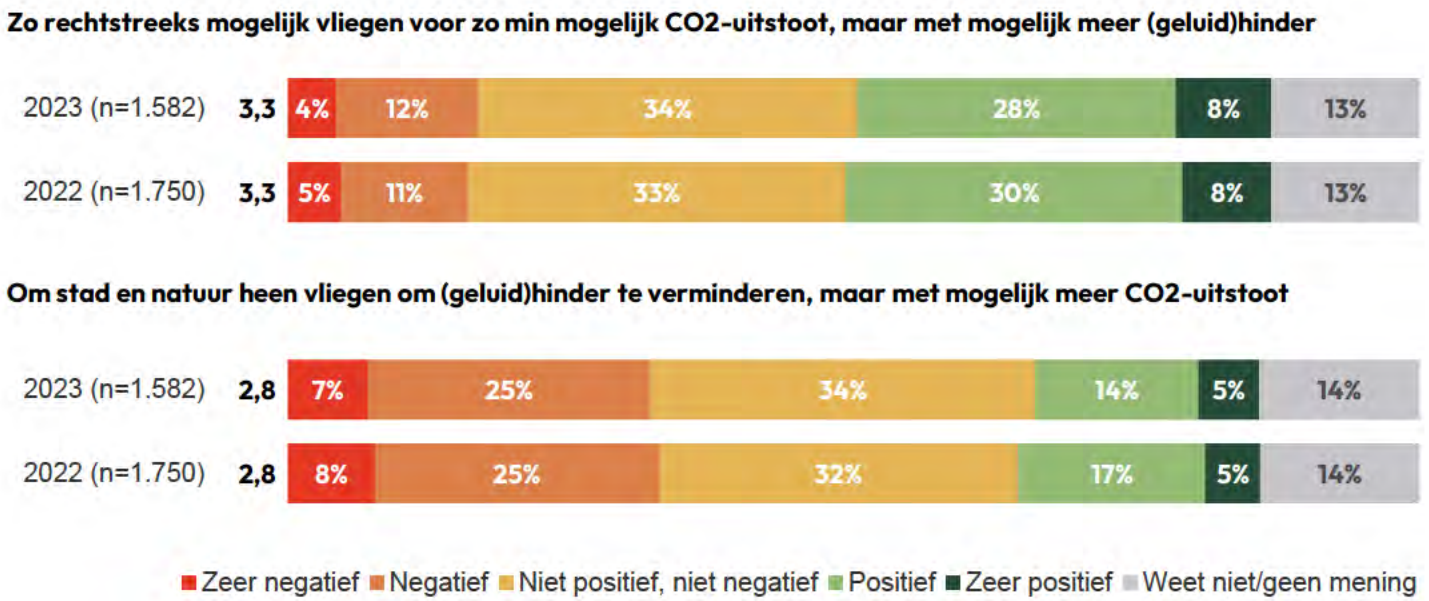
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



Uitstoot vs. hinder: liever zo rechtstreeks mogelijk vliegen om uitstoot te beperken dan om stad en natuur heen om geluidhinder te beperken

- Bijna twee op de vijf (36%) Nederlanders vinden dat er zo rechtstreeks mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer geluidshinder. 16% is hiertegen, de rest is neutraal of heeft geen mening.
- Het omgekeerde krijgt minder steun: een op de vijf (20%) staat positief tegenover het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot. Een grotere groep (32%) is hier tegen, de rest is neutraal of heeft geen mening.
- Het draagvlak voor uitstoot vs. geluidshinder is al jaren stabiel (zie ook de trendgrafiek in de bijlage).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

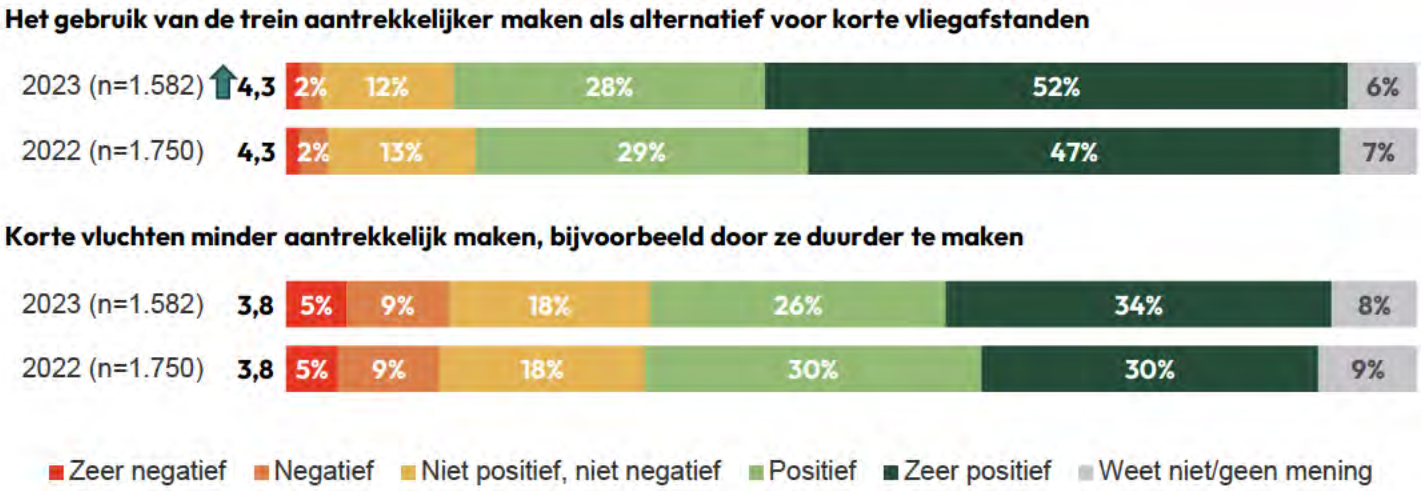


Alternatieven vliegtuig: draagvlak voor aantrekkelijker maken trein neemt verder toe

- Nederlanders zijn dit jaar vaker positief over het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden dan een jaar geleden (80% vs. 76%). Het draagvlak voor het aantrekkelijker maken van de trein neemt al 2 keer op rij toe (zie de bijlage voor de trendgrafiek).

- Zes tiende (60%) staat – net als in 2022 - positief tegenover het minder aantrekkelijk maken van korte vluchten, door ze bijvoorbeeld duurder te maken.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)



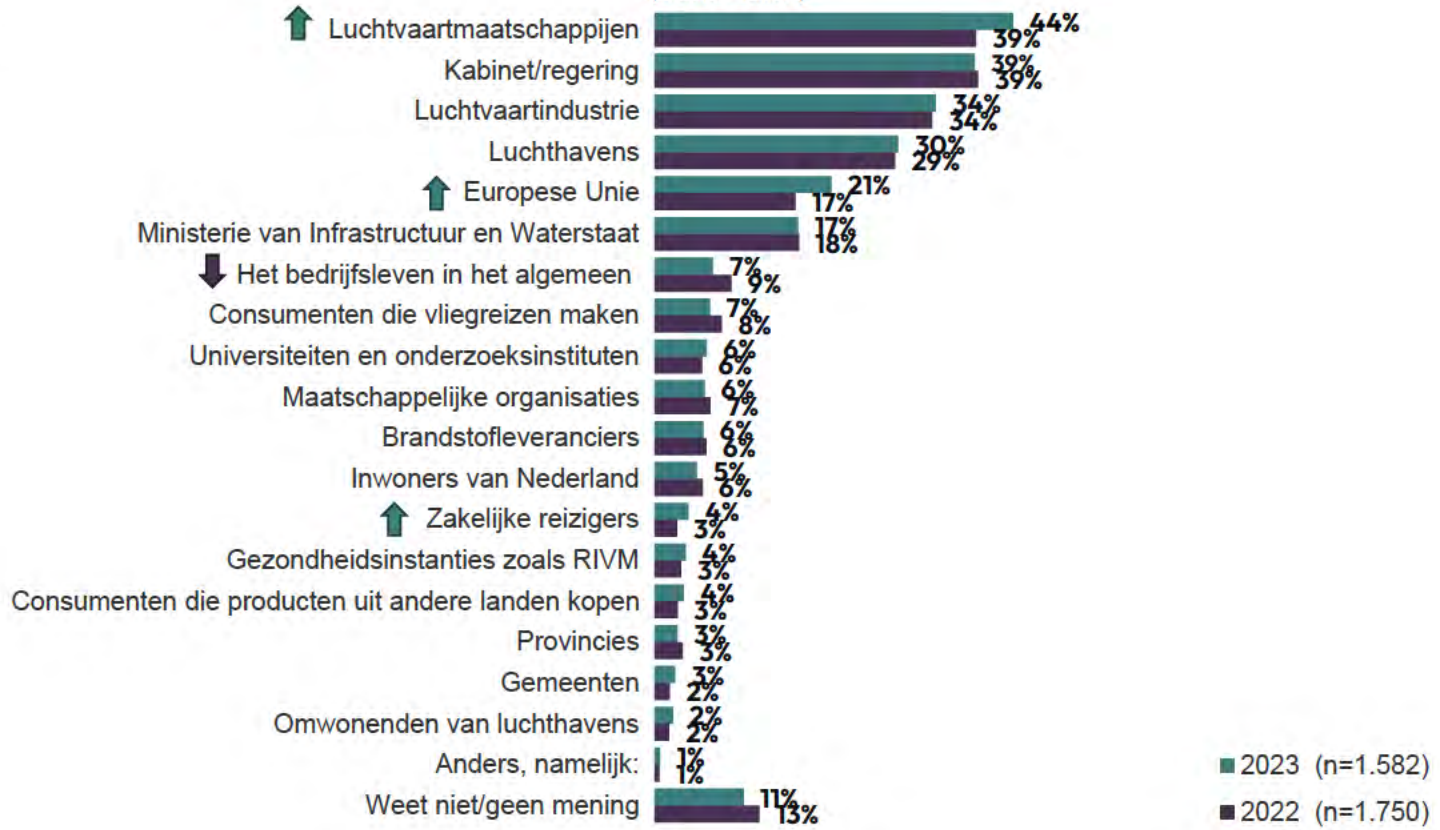
Resultaten | Verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid: luchtvaartmaatschappijen voor het eerst als meest verantwoordelijk gezien voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Ruim vier op de tien (44%) Nederlanders vinden dat luchtvaartmaatschappijen het meest verantwoordelijk zijn voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Dat is hoger dan vorig jaar (39%). Hiermee houdt de stijgende lijn in de verantwoordelijkheid die mensen toekennen aan de luchtvaartmaatschappijen aan, en wordt er voor het eerst meer verantwoordelijkheid toegekend aan luchtvaartmaatschappijen dan aan het kabinet.
- Naast luchtvaartmaatschappijen worden ook het kabinet (39%) en de luchtvaartindustrie (34%) verantwoordelijk gesteld.
- Het ministerie van IenW wordt door ongeveer een vijfde (17%) verantwoordelijk gesteld. Dit is hetzelfde als vorig jaar.
- Klik hier voor de trendgrafiek.

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

(Basis – allen)



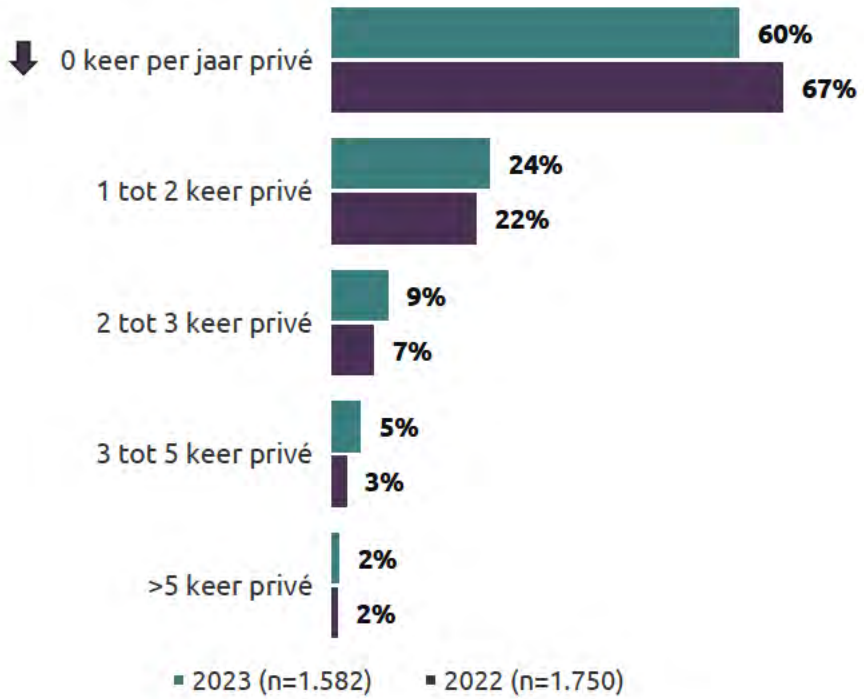
motivaction
insights and strategy

Resultaten | Eigen vlieggedrag burgers

Vlieggedrag privé: Nederlanders gaan weer vaker vliegen voor privédoeleinden

- In de afgelopen 12 maanden (september 2022 tot en met augustus 2023) vloog 40% van de Nederlanders ten minste 1 keer voor privédoelen. 60% deed dit geen enkele keer.
- Het aantal Nederlanders dat het afgelopen jaar vloog ligt nog altijd lager dan precorona (in 2019), maar sinds vorig jaar zien we wel weer een stijgende lijn in het aantal Nederlanders dat voor privédoeleinden vliegt (bekijk de trendgrafiek in de bijlage).

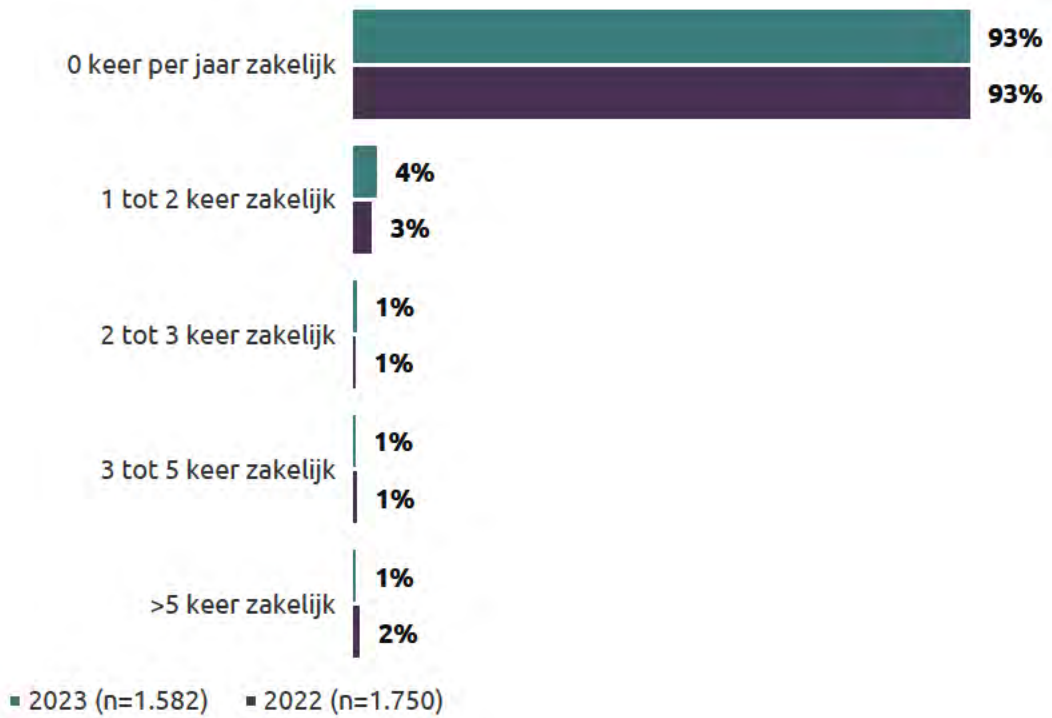
Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2022 tot en met augustus 2023)? Privé.
Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.
(Basis – allen)



Vlieggedrag zakelijk: aantal mensen dat voor zakelijke doeleinden vloog is onveranderd

- 7% van de Nederlanders vloog in het afgelopen jaar (september 2022 tot en met augustus 2023) voor zijn of haar werk. Dat is exact gelijk aan 2022 en in lijn met de periode precorona (bekijk de trendgrafiek in de bijlage).

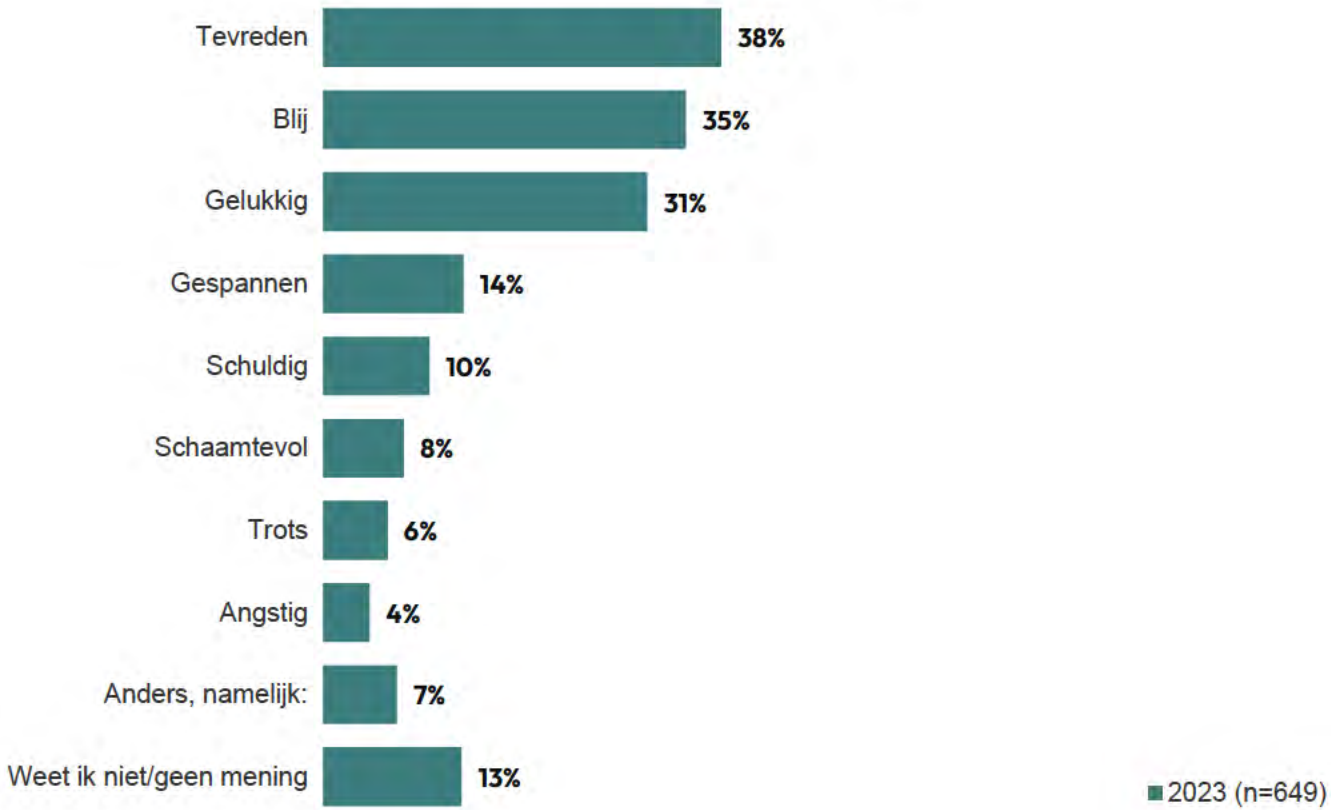
Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2022 tot en met augustus 2023)? Zakelijk.
Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.
(Basis – allen)



Emoties bij vliegen: vliegreizigers veelal niet beschaamd over het maken van vliegreizen, vliegen roept eerder een gevoel van tevredenheid en blijheid op

- Twee op de vijf (38%) vliegreizigers voelen zich tevreden als ze denken aan het maken van vliegreizen.
- Naast tevreden voelen vliegreizigers zich blij (35%) en gelukkig (31%) als ze denken aan het maken van vliegreizen.
- Slechts 10% voelt zich schuldig en 8% schaamtevol als ze denken aan het maken van vliegreizen.

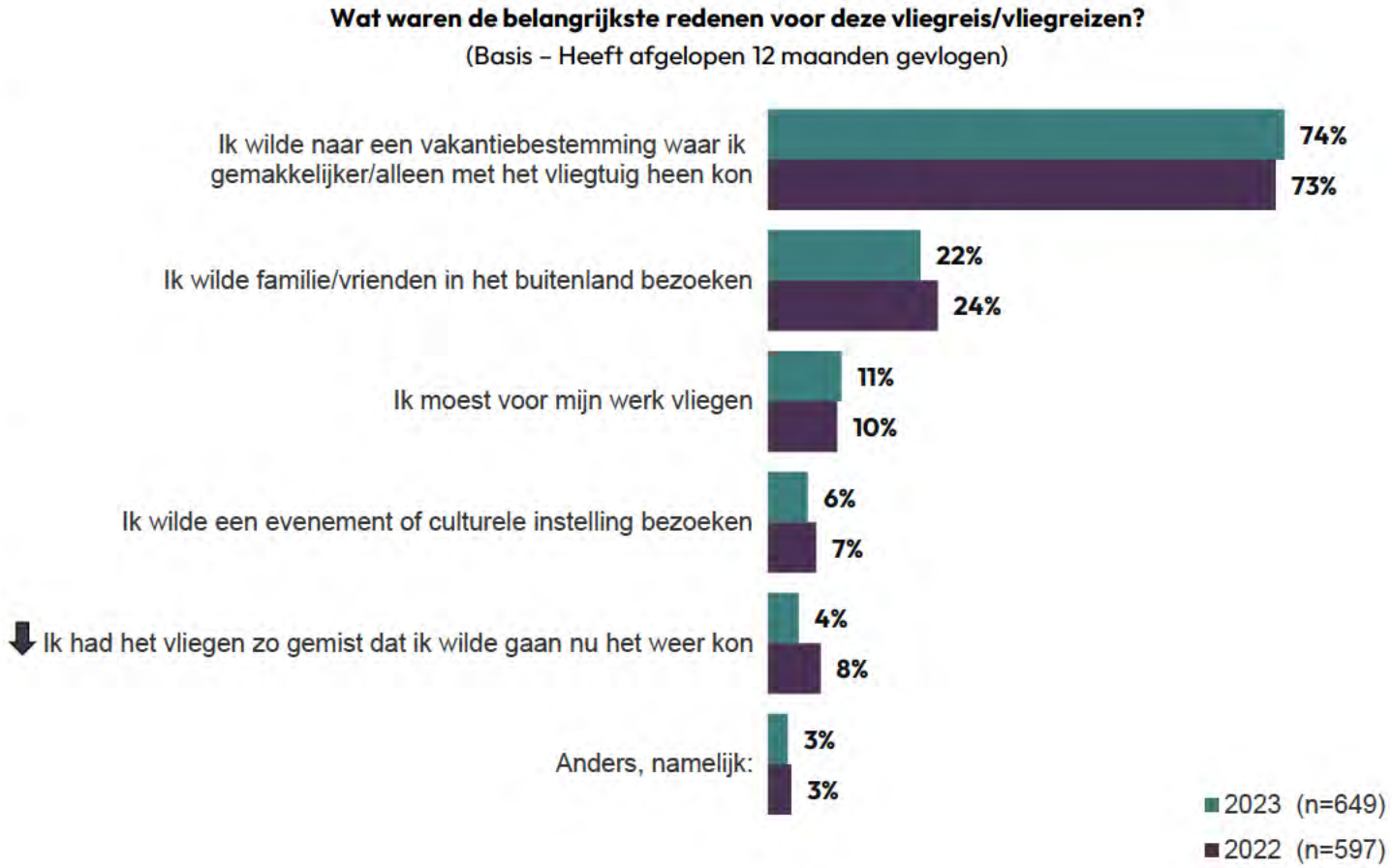
Hoe voel je je als je denkt aan het maken van vliegreizen? ***Meerdere antwoorden mogelijk***
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)



Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2023 en kan dus niet vergeleken worden.

Vliegmotieven: belangrijkste redenen voor vliegreis nog altijd 'vakantie'

- De belangrijkst reden waarvoor mensen het vliegtuig pakken, is nog altijd dat zij naar een vakantiebestemming wilden waar ze gemakkelijker of alleen met het vliegtuig heen konden (74%).
- Daarnaast geeft een vijfde (22%) aan een vliegreis te maken omdat ze familie of vrienden in het buitenland wilden bezoeken.
- Daarna volgen redenen als werk (11%), bezoek van een evenement of culturele instelling (6%) en het vliegen gemist hebben (4%).
- Minder mensen dan vorig jaar zijn gaan vliegen omdat zij het vliegen zo gemist hadden (4% vs. 8%). Hierin is een dalende trend te zien (zie de bijlage voor de trendgrafiek).



Redenen om niet te vliegen: geen behoefte aan vliegvakantie nu nog vaker als reden genoemd

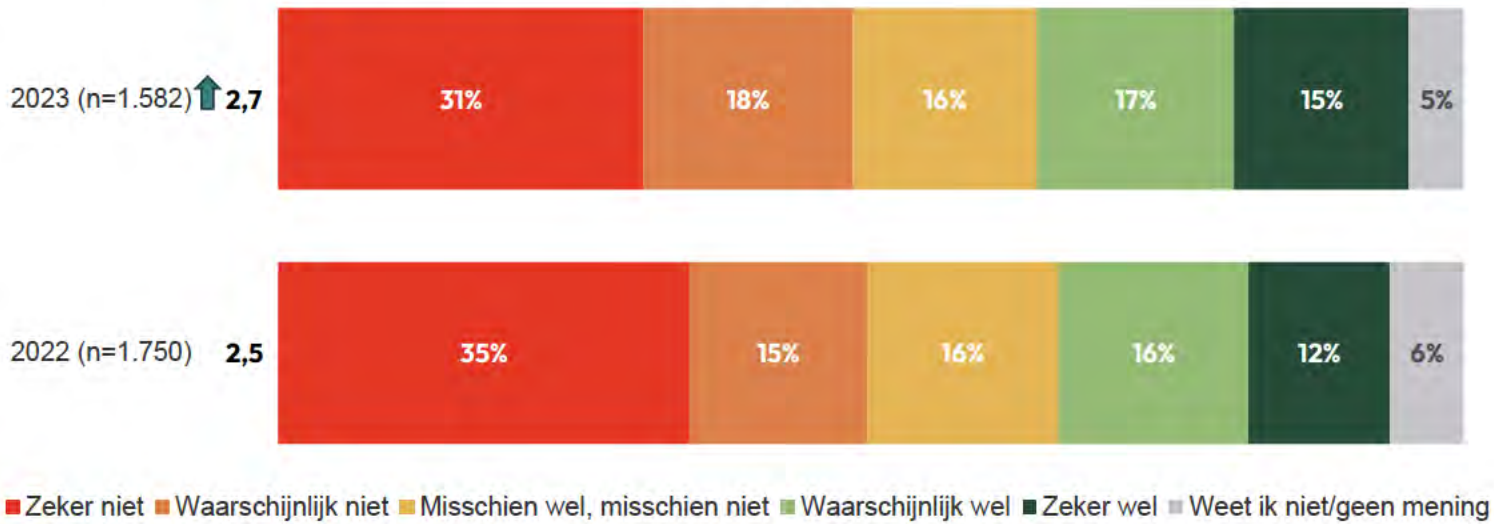
- De helft (53%) van de mensen die het afgelopen jaar niet hebben gevlogen geeft aan geen behoefte gehad te hebben aan een (vlieg)vakantie. Dit argument wordt nu een stuk vaker gebruikt dan een jaar geleden (36%).
- Op enige afstand noemt men geen tijd of geld te hebben voor een (vlieg)vakantie (27%) of dat ze naar een vakantiebestemming wilden waar ze makkelijker of ook met ander vervoer kon komen (26%). Een vijfde (21%) geeft aan het niet klimaatvriendelijk te vinden. Ook deze argumenten worden nu vaker genoemd dan een jaar geleden.
- De vrees om de vlucht te missen en vrees dat de reis geannuleerd moest/kon worden spelen nu aanzienlijk minder vaak een rol in de beslissing om niet te vliegen dan in 2022. (Toen kampte Schiphol met operationele problemen.)
- Zie de bijlage voor de trendgrafiek.

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt?
(Basis - Heeft afgelopen 12 maanden niet gevlogen)

Vliegintentie komend jaar privé: vliegverwachting voor privédoelen terug op niveau precorona

- Vliegintentie is wederom iets gestegen dit jaar. Drie op de tien (31%) Nederlanders zijn van plan komend jaar een vliegreis te maken (vs. 28% in 2022). De helft (48%) is dit niet van plan (vs. 50% in 2022).
- Vliegintentie is dit jaar voor het eerst terug op het niveau van voor de coronacrisis (bekijk ook de trendgrafiek in de bijlage).

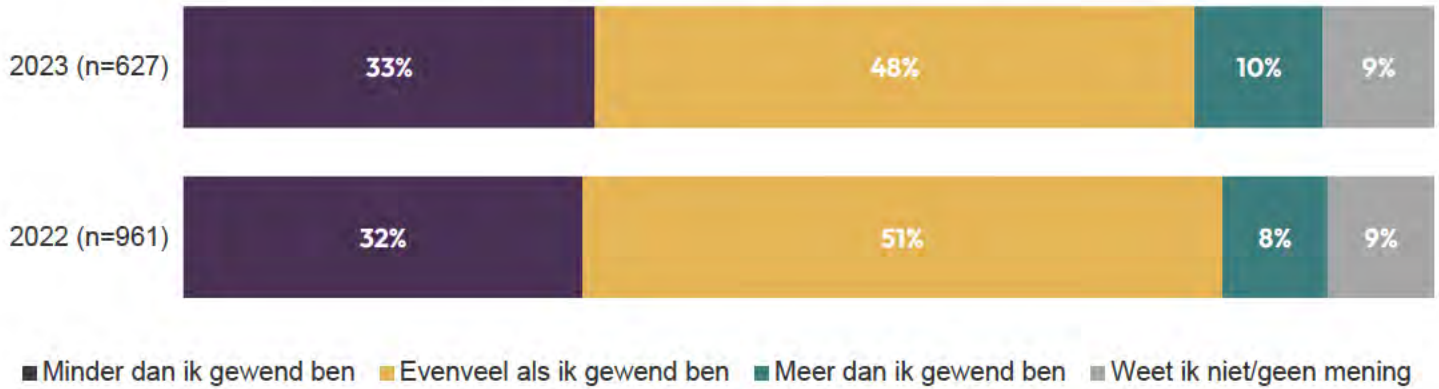
Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
(Basis – allen)



Vliegverwachting komende jaren privé: meeste vliegreizigers voor privédoelen verwachten ongeveer evenveel te blijven vliegen voor privédoelen

- De helft (48%) van de vliegreizigers verwacht de komende jaren evenveel te vliegen voor privédoelen als ze gewend zijn. Deze groep is even groot als vorig jaar.
- Een op de tien (10%) geeft aan meer te gaan vliegen dan gewend, een derde (33%) meer.
- Raadpleeg de bijlage voor de trendgrafiek.

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent?*
(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens privé)**



** Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit jaar is dit weggelaten, omdat het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil is als voor de coronacrisis.*

*** De groep die deze vraag in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

Vliegintentie komend jaar zakelijk: een tiende verwacht het komende jaar een vliegreis te maken voor werk

- Een tiende (10%) geeft aan komend jaar (waarschijnlijk) een zakelijke vliegreis te maken. Acht op de tien (79%) zijn dat niet van plan.

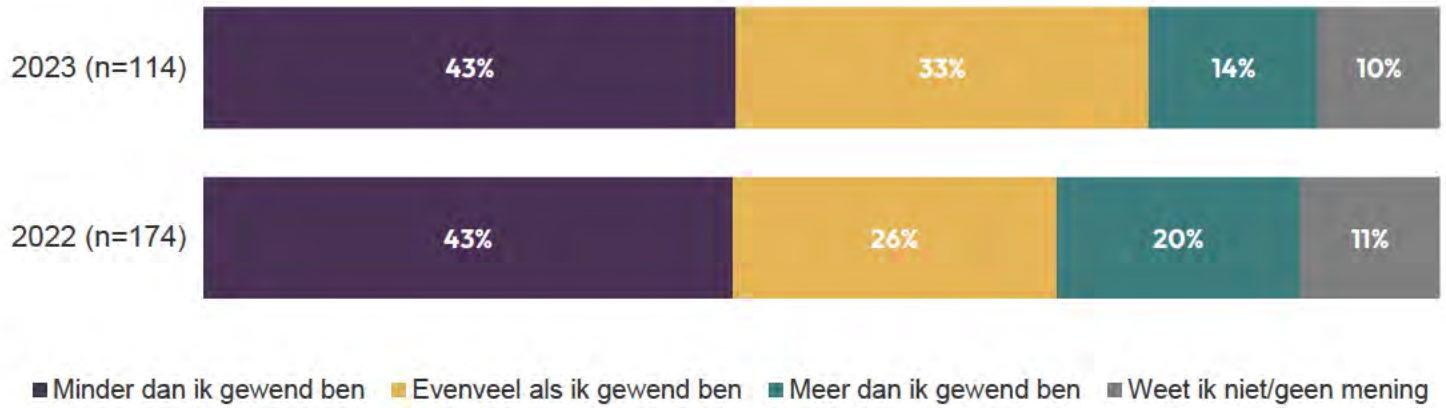
Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen?
(Basis – allen)

Deze stelling is nieuw toegevoegd in 2023 en kan dus niet vergeleken worden.

Vliegverwachting komende jaren zakelijk: meeste vliegreizigers voor zakelijke doelen verwachten dat ze minder zakelijk gaan vliegen

- Een derde (33%) van de zakelijke reizigers geeft aan evenveel te blijven reizen voor zakelijke doeleinden als ze gewend zijn. Vier op de tien (43%) geven aan minder te gaan reizen en 14% gaat komende jaren meer zakelijk reizen dan ze gewend zijn.
- Raadpleeg de bijlage voor de trendgrafiek.

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent?
(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens zakelijk)



** Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit jaar is dit weggelaten, omdat het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil is als voor de coronacrisis.*

*** De groep die deze vraag in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor zakelijke doelen vlogen, maar in drie jaren voor corona.*

motivaction
insights and strategy

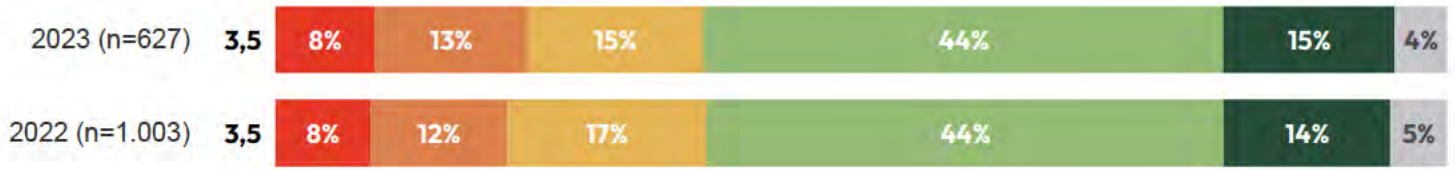
Resultaten | Handelingsperspectieven vliegreizigers

Bewust vliegen: Nederlanders verdiepen zich vooral in de verschillende vervoermiddelen waarmee ze op hun bestemming komen, minder in hoe zuinig hun vliegtuig is

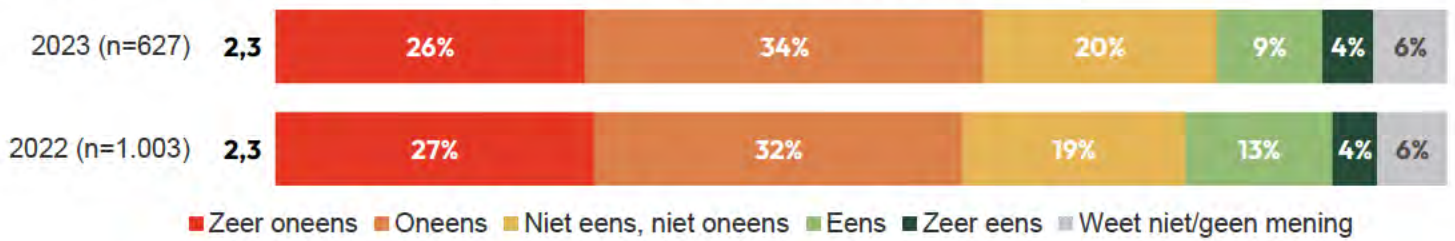
- De meerderheid van de vliegreizigers (59%) verdiept zich, bij het uitzoeken van een vakantie in de verschillende vervoermiddelen waarmee zij op hun bestemming kunnen komen. Twee op de tien (21%) verdiepen zich hier niet in. Dit is onveranderd ten opzichte van vorig jaar.
- Daarentegen is er slechts een kleine groep (13%) die zich bij het uitzoeken van een vliegvakantie verdiept in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ze reizen. Zes op de tien (60%) verdiepen zich niet in dit onderwerp. Ook dit is niet veranderd ten opzichte van vorig jaar.
- Raadpleeg de bijlage voor de trendgrafiek.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)*

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



** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

Minder vliegen: bereidheid minder te vliegen lijkt te blijven afnemen

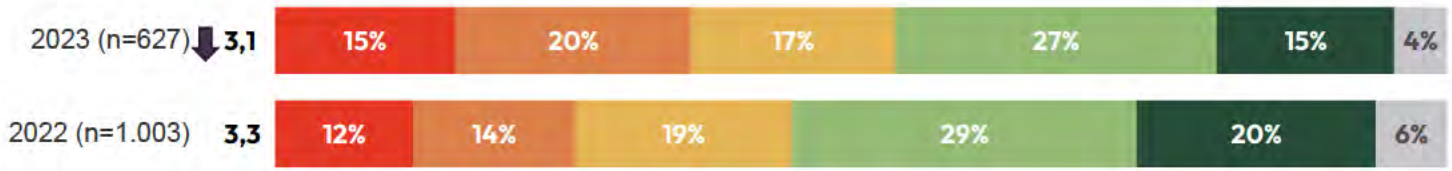
- Waar vorig jaar de helft (49%) van de vliegreizigers nog bereid was om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig, is dit jaar nog 43% hiertoe bereid. Een derde (36%) is hier niet toe bereid.
- Ook de bereidheid om minder vaak een vliegreis te maken is gedaald. Vier op de tien (40%) zijn bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ze gewend zijn (vs. 43% in 2022). Een derde (33%) is hier niet toe bereid.
- De bereidheid om minder te gaan vliegen lijkt sinds 2018 – de eerste meting – niet zo laag te zijn (zie de bijlage voor de trendgrafiek). Zie echter de kanttekeningen hieronder.

** Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit jaar is dit weggelaten, omdat het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil is als voor de coronacrisis.*

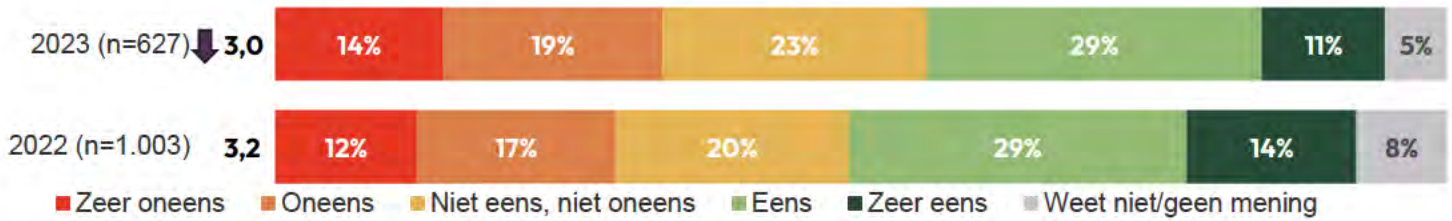
*** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)**

Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig



Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben *



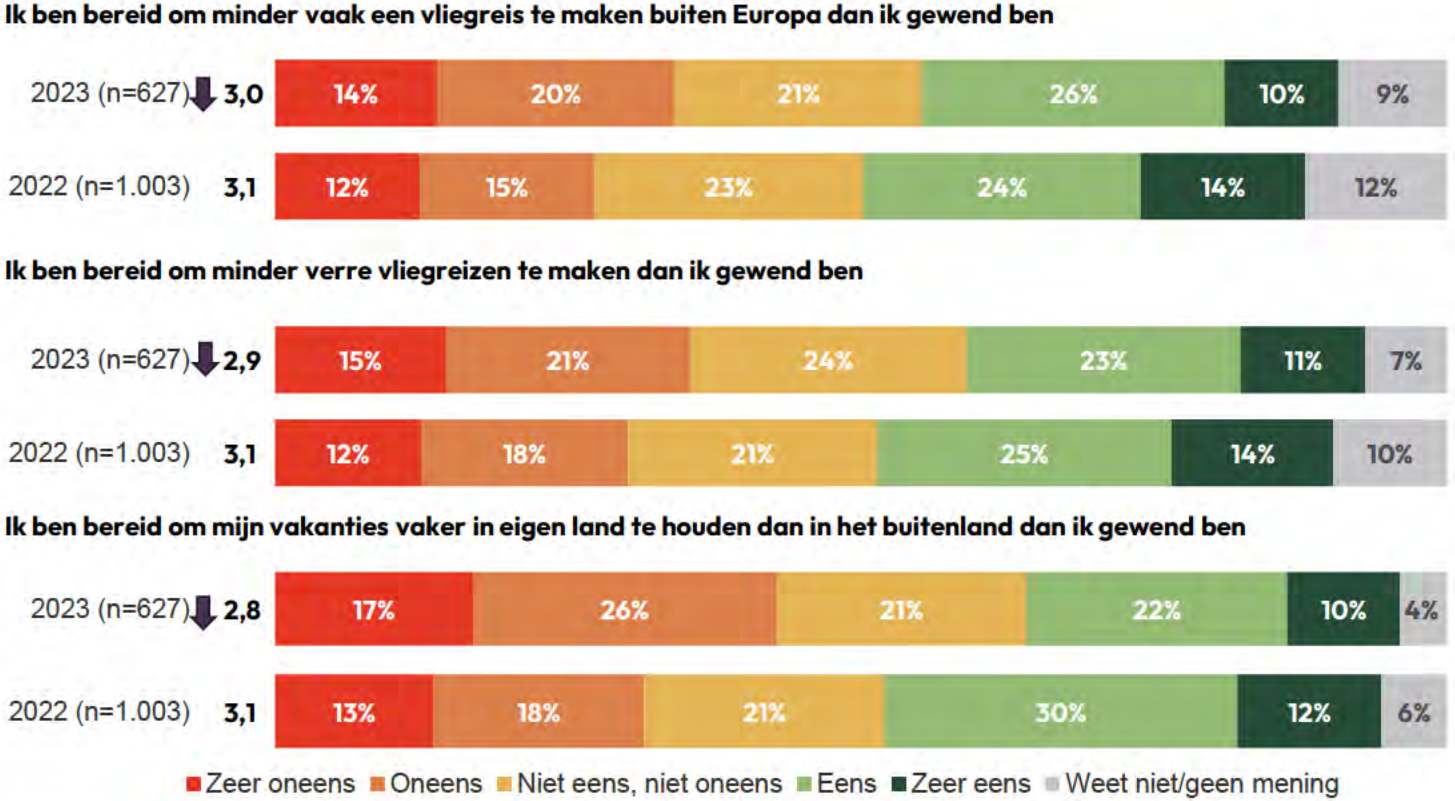
Verre vluchten: er lijkt minder bereidheid om reisgedrag naar verre bestemmingen te verminderen

- De bereidheid om minder vaak buiten Europa te vliegen, is gedaald. Een derde (34%) van de vliegreizigers is hier niet toe bereid. Een jaar geleden was dat nog 27%).
- Ook de bereidheid om minder verre vliegreizen te maken, is gedaald. Een derde (34%) is hier toe bereid (vs. 39% in 2022).
- De bereidheid om vakanties vaker in eigen land te houden is het sterkst gedaald. Vorig jaar waren vier op de tien (42%) hier toe bereid. Dat jaar is dit gedaald tot drie op de tien (32%).
- Raadpleeg de bijlage voor de trendgrafiek. Zie echter ook de kanttekeningen hieronder.

N.B. Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit jaar is dit weggelaten, omdat het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil is als voor de coronacrisis.

** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)*



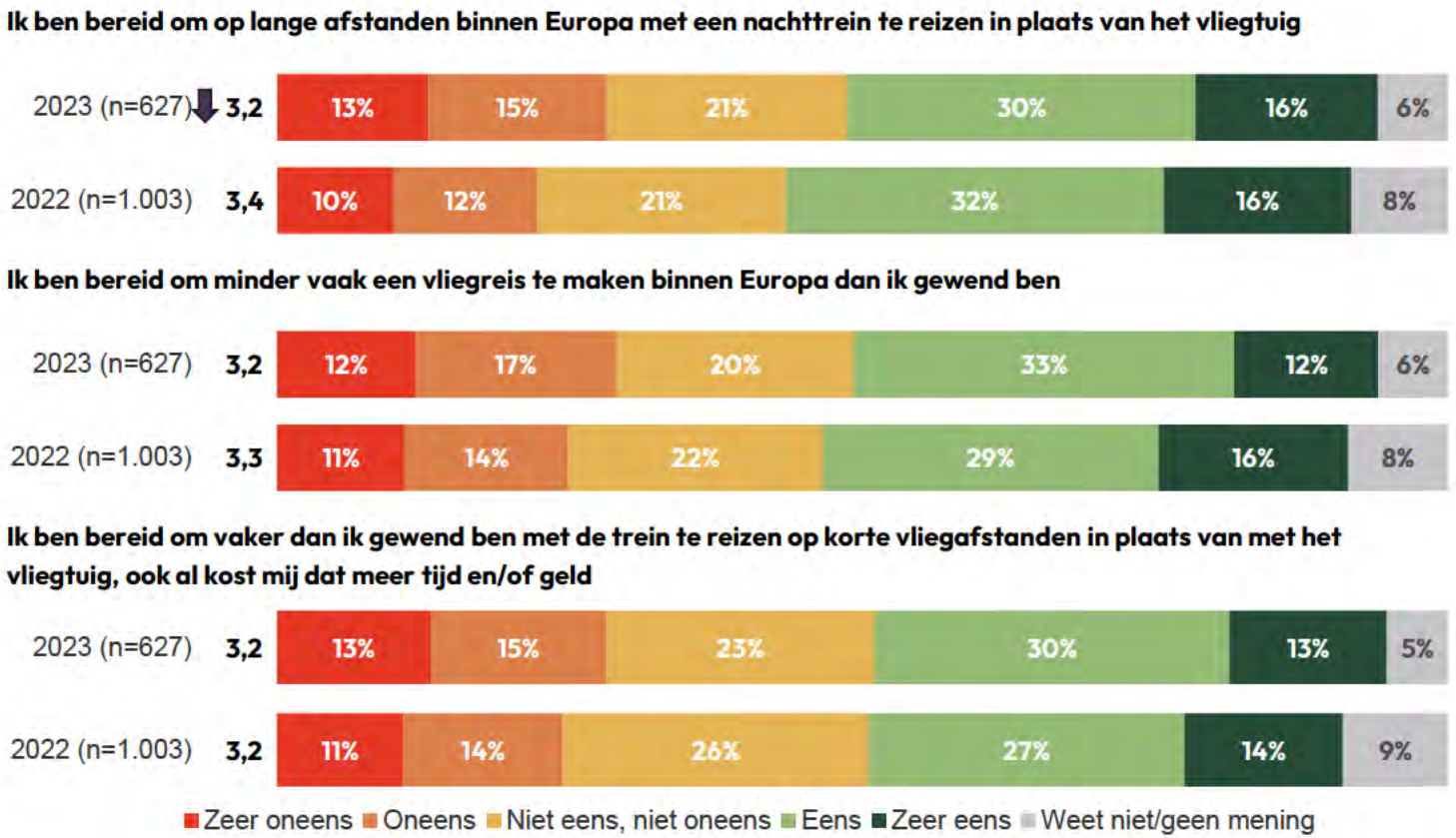
Korte vluchten: bereidheid om de nachttrein te nemen binnen Europa lijkt eveneens gedaald

- Ruim twee op de vijf (46%) vliegreizigers zijn bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen i.p.v. het vliegtuig. Dit is gedaald ten opzichte van 2022 (toen 48%).
- De bereidheid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa is gelijk gebleven (45% bereid).
- Een even grote groep (44%) is daarnaast bereid om op korte vliegafstanden vaker met de trein te reizen, ook al kost hen dat meer tijd en/of geld. Ook dit is gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar.
- Raadpleeg de bijlage voor de trendgrafiek. Zie echter ook de kanttekeningen hieronder.

N.B. Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit jaar is dit weggelaten, omdat het vliegvolume weer ongeveer op hetzelfde peil is als voor de coronacrisis.

** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

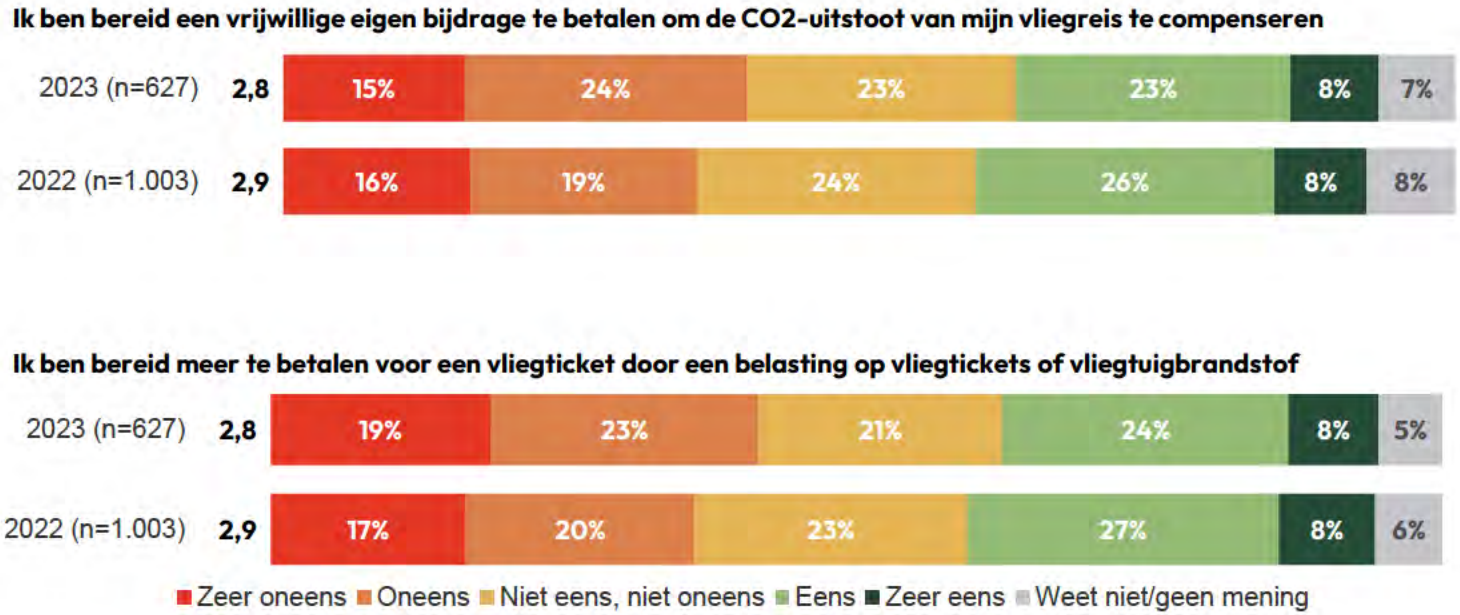
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)*



Eigen financiële bijdrage: verdeelde meningen over eigen bijdrage klimaatschade

- Drie op de tien (31%) vliegreizigers zijn bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. Een grotere groep (40%) is hier echter niet toe bereid. Vorig jaar waren deze groepen even groot: 33% was bereid en 35% was niet bereid.
- Daarnaast zijn drie op de tien (32%) vliegreizigers bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegbrandstof. Ook hier zijn vier op de tien (42%) niet toe bereid.
- Raadpleeg de bijlage voor de trendgrafiek. Zie echter ook de kanttekening hieronder.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)*



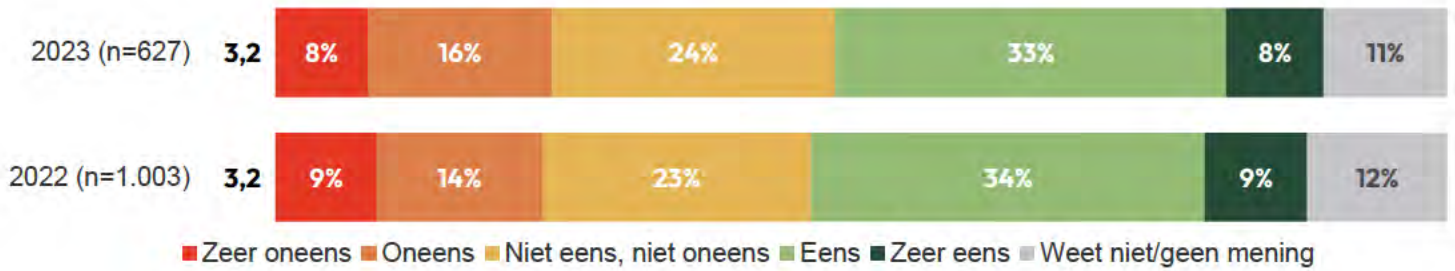
** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

Eigen effectiviteit: iets minder dan de helft van de vliegreizigers denkt zelf een bijdrage te kunnen leveren aan de nadelige effecten van luchtvaart

- Twee vijfde (42%) van de vliegreizigers geeft aan zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart. Een kwart (24%) denkt dit niet te kunnen. Dit beeld is gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar (zie ook de trendgrafiek in de bijlage). Zie echter ook de kanttekening hieronder.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)*

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



** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

Resultaten | Uitwijken naar het buitenland

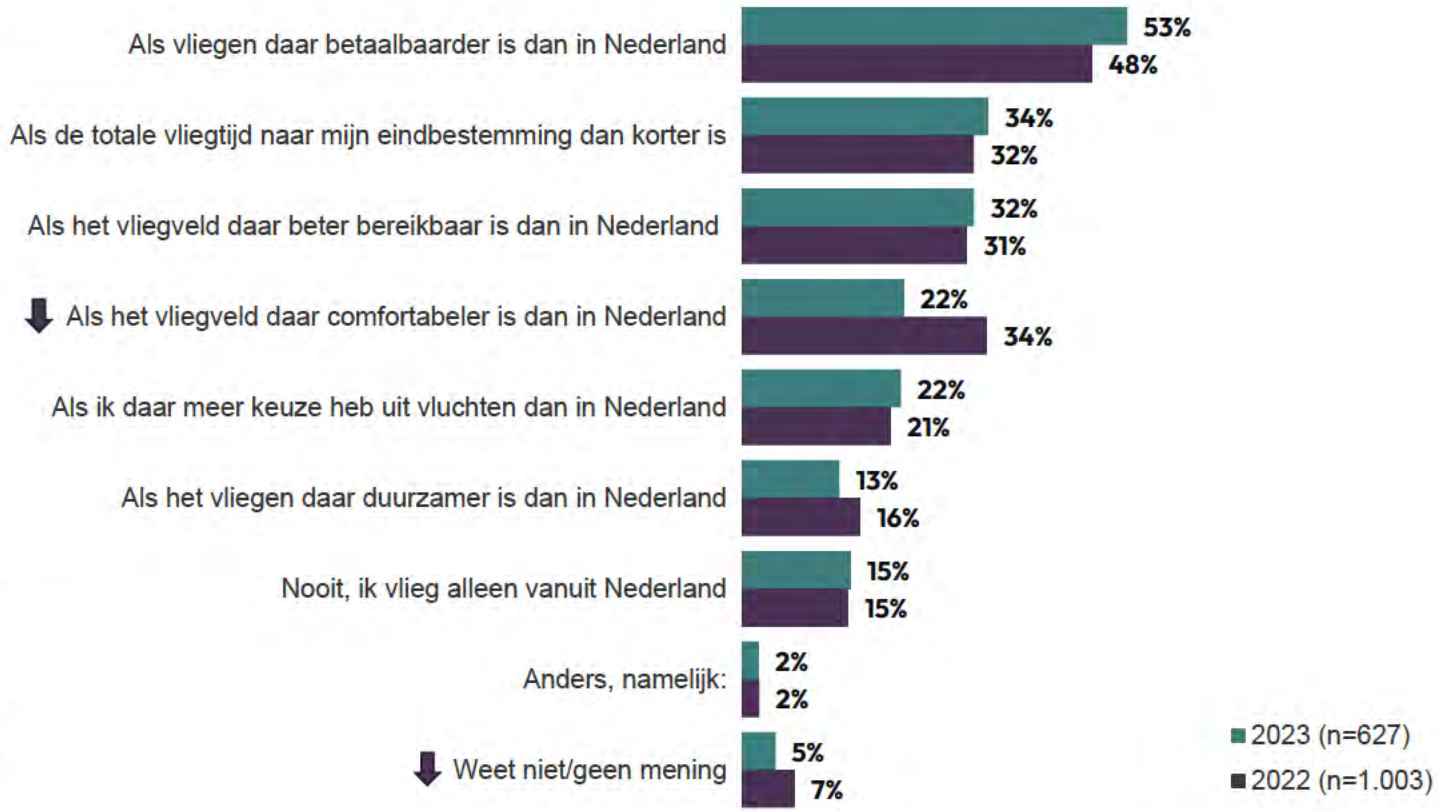
Uitwijken naar buurland: acht op de tien zouden vliegen vanuit een buurland overwegen

- Acht op de tien (80%) mensen die weleens voor privédoelen vliegen, zouden overwegen om te vliegen vanuit een buurland (België of Duitsland).
- De helft (53%) zou uitwijken naar een buurland als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland.
- Andere redenen om uit te wijken naar een buurland zijn wanneer de totale vliegtijd dan korter is (34%) en als het vliegveld daar beter bereikbaar is (32%).
- Minder mensen dan vorig jaar zouden uitwijken naar een buurland als het vliegveld daar comfortabeler is dan in Nederland (34% vs. 22% in 2022).
- 15% zou nooit vanuit een buurland vliegen en wil alleen vertrekken vanuit Nederland.

N.B. Deze vraag was nieuw in 2022. Hierdoor is geen trendgrafiek beschikbaar van deze vraag. Zie ook de volgende kanttekening:

** De groep die deze vragen in 2022 kreeg voorgelegd was anders dan in 2023. In 2022 waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

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



motivaction
insights and strategy

Resultaten | Hinderbeleving

Hinderbeleving: omwonenden ervaren vooral overlast van vliegroutes

- Een op de vijf (18%) Nederlanders geeft aan binnen 10 km van een vliegveld te wonen en twee op de vijf (39%) binnen 10 km van een vliegroute. Acht op de tien wonen binnen 10 km van een snelweg (84%), een treinspoor (79%) of een treinstation (79%).

- Aan degenen die binnen een straal van 10 kilometer afstand van een mobiliteitsvoorziening wonen, is gevraagd hoeveel geluidhinder zij daarvan de *afgelopen maanden* hebben ervaren op een schaal van 0 (totaal geen hinder) tot 10 (extreem veel hinder). Net als vorig jaar ervaren mensen die aangeven binnen 10 km van een vliegroute of vliegveld te wonen meer geluidhinder dan mensen die binnen 10 km van een snelweg, treinspoor of treinstation wonen.

- De hinder van vliegvelden in de omgeving lijkt de laatste twee jaar wat af te nemen. Deze was eerst nog vergelijkbaar met de ervaren hinder van vliegroutes in de omgeving (zie de bijlage voor de trendgrafiek).

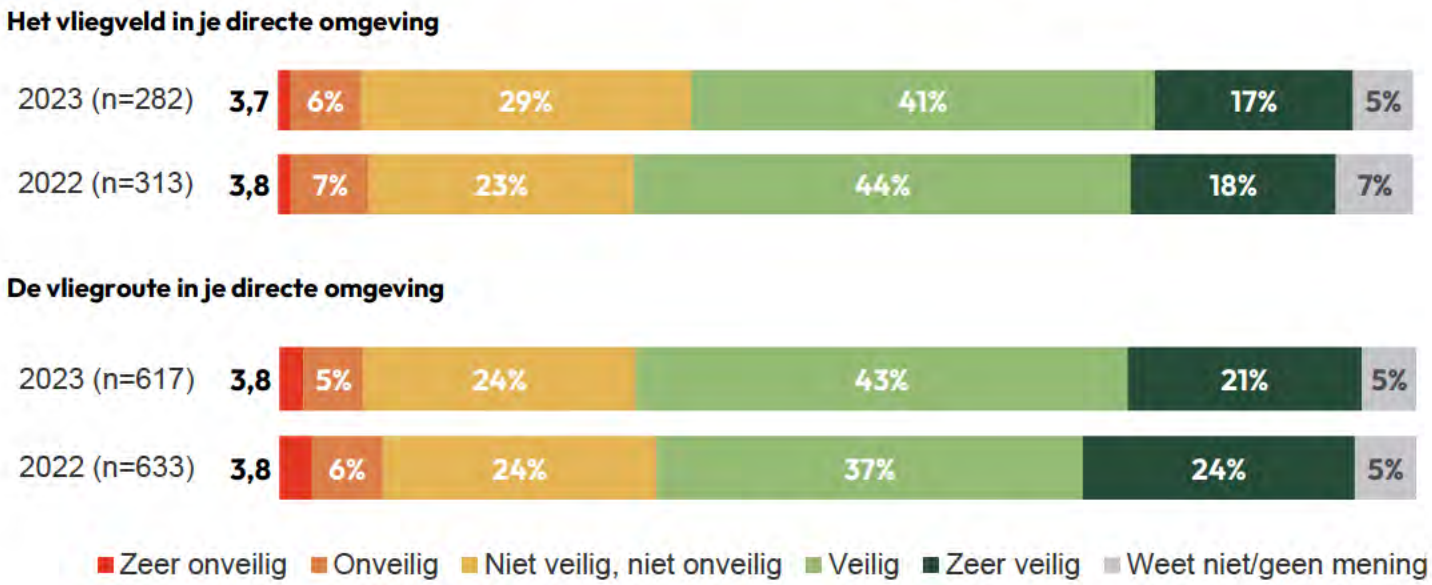
In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken?
0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder'
(Basis – woont binnen 10 km van een mobiliteitsvoorziening)

	Gemiddelde	% Hoger dan 6
Vliegroute:	*4,1*	35%
Vliegveld:	*3,6*	34%
Snelweg:	*2,4*	17%
Treinspoor:	*2,0*	14%
Treinstation:	*1,7*	12%

Hinderbeleving: meerderheid omwonenden ervaart vliegverkeer en vliegroute als veilig

- De meerderheid van de mensen die binnen 10 km van een vliegveld of vliegroute wonen, ervaart dit als veilig (respectievelijk 58%, 64%). Dit is vergelijkbaar met vorig jaar.
- Ongeveer 7% ervaart het vliegverkeer en het vliegveld in de directe omgeving als onveilig.

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig?
(Basis – woont binnen 10 km van vliegveld of vliegroute)



motivaction
insights and strategy

Resultaten | Subgroepen

Leeswijzer subgroepen

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

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

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

- Belangrijkere waarden (significant verschil ten opzichte van rest Nederland)
- Draagvlak voor groei/krimp
- Motivatie voor groei/krimp
- Draagvlak voor maatregelen m.b.t. de luchtvaart
- Vlieggedrag (afgelopen jaar)
- Verwachting vlieggedrag
- Vliegintentie 2023/2024

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

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

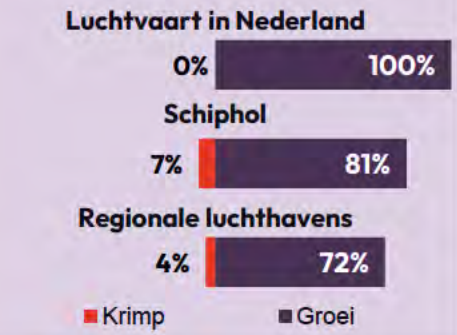
Bij 'regio' hanteren we de Nielsen-indeling: Noord, Oost, Zuid, West, G3 (3 grote gemeenten: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag) en hun Randgemeenten.

Voorstanders groei (17%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]

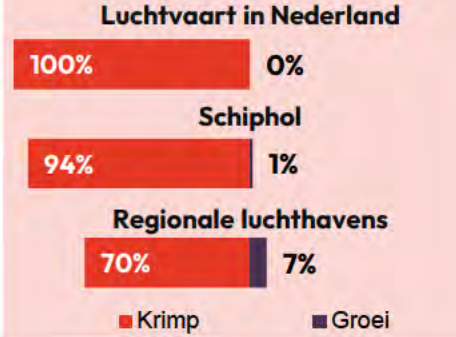
Draagvlak maatregelen

Voorstanders krimp (44%)

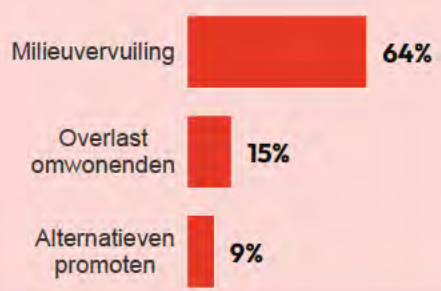
Belangrijkere waarden

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

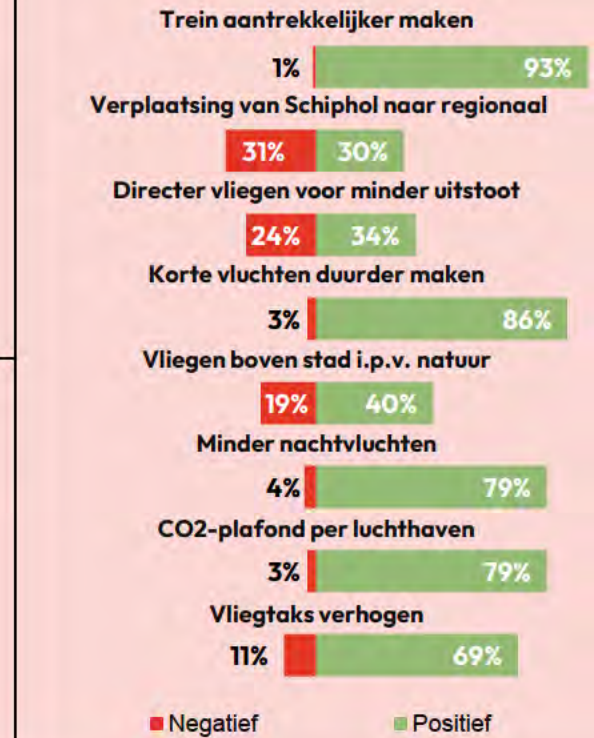
Draagvlak groei/krimp



Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



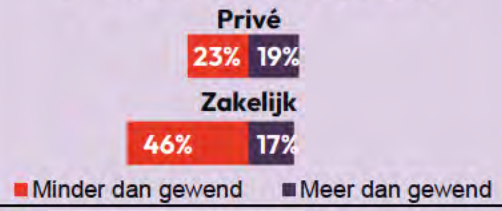
Voorstanders groei (17%)

Vloog privé 57%

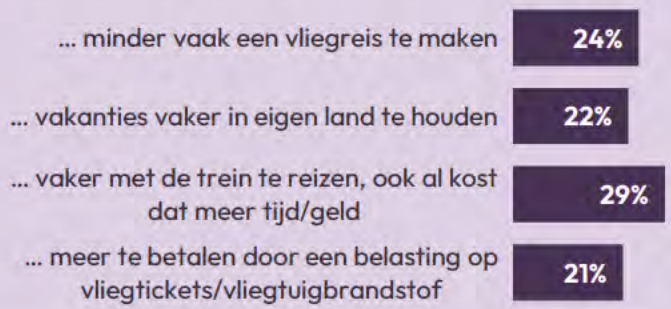
Vloog zakelijk 17%

Heeft vliegintentie 2023/2024 53%

Verwachting vlieggedrag

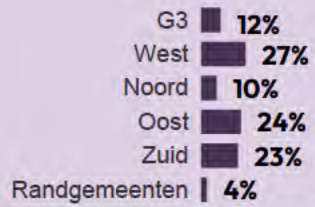


Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

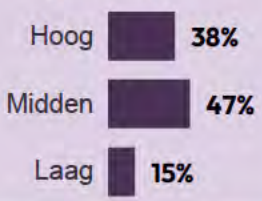


Leeftijd

Regio



Opleiding



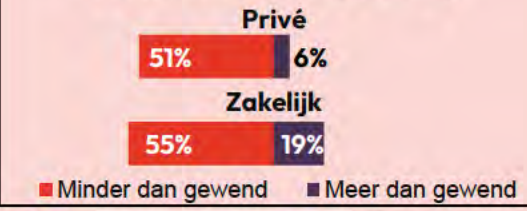
Voorstanders krimp (44%)

Vloog privé 29%

Vloog zakelijk 4%

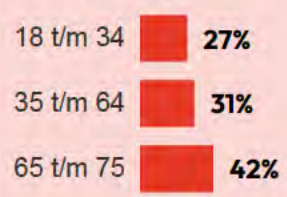
Heeft vliegintentie 2023/2024 21%

Verwachting vlieggedrag

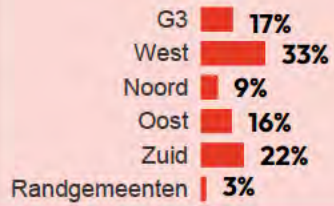


Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

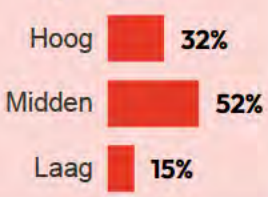
Leeftijd



Regio



Opleiding

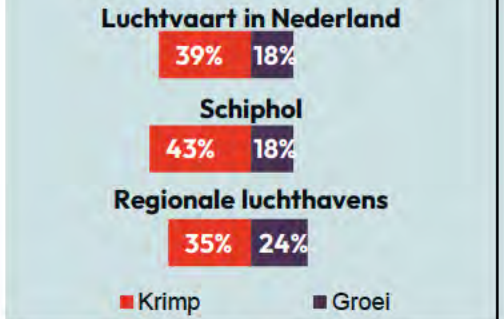


Omwonenden (15%)

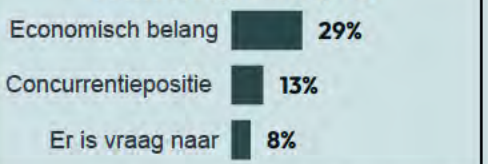
Belangrijkere waarden

- *Gemakkelijk en aangenaam reizen*

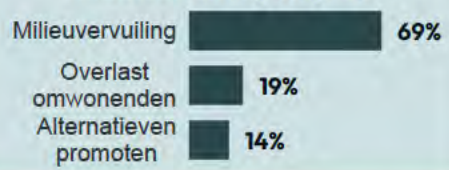
Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]



Motivatie krimp [top-3]



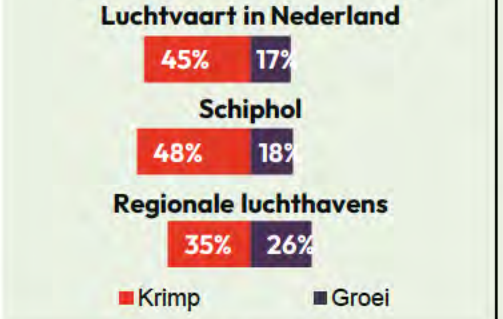
Draagvlak maatregelen

Niet-omwonenden (85%)

Belangrijkere waarden

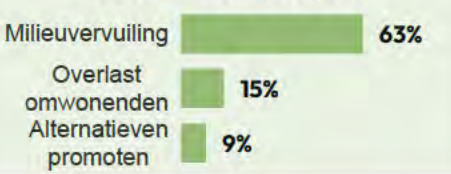
- *Vinden geen enkele waarde belangrijker dan gemiddeld*

Draagvlak groei/krimp



Motivatie groei [top-3]

Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen

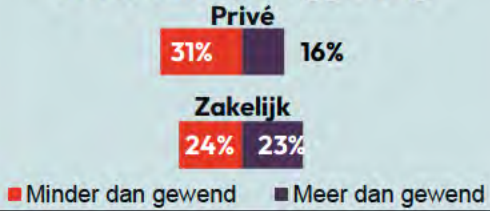
Omwonenden (15%)

Vloog privé 46%

Vloog zakelijk 9%

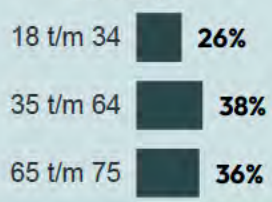
Heeft vliegintentie 2023/2024 31%

Verwachting vlieggedrag

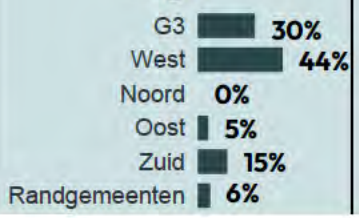


Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

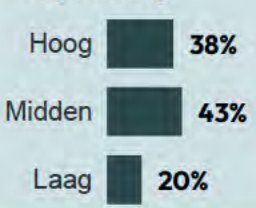
Leeftijd



Regio



Opleiding



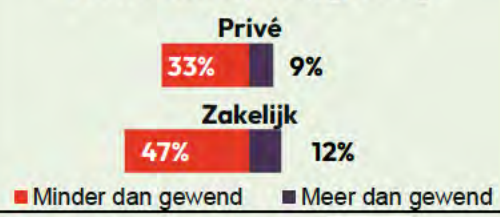
Niet-omwonenden (85%)

Vloog privé 39%

Vloog zakelijk 7%

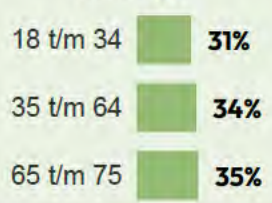
Heeft vliegintentie 2023/2024 31%

Verwachting vlieggedrag

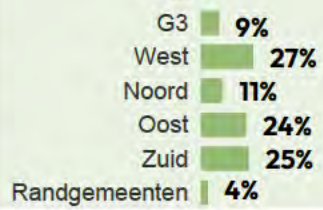


Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

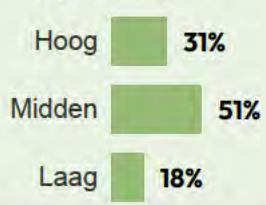
Leeftijd



Regio



Opleiding



Niet-vliegers (60%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland

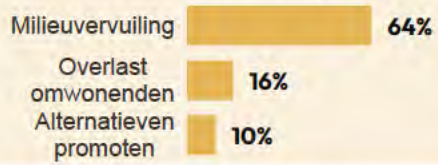
Schiphol

Regionale luchthavens

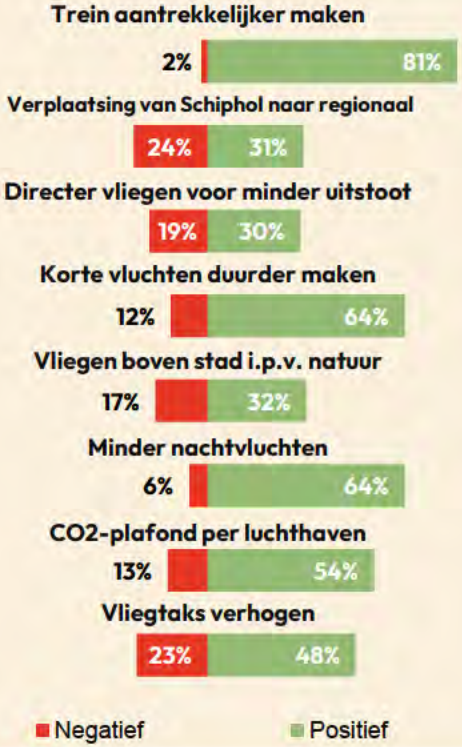
Krimp Groei

Motivatie groei [top-3]

Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen



Negatief Positief

Vloog privé

0%

Vloog zakelijk

0%

Heeft vliegintentie 2023/2024

11%

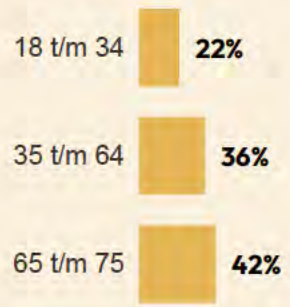
Verwachting vlieggedrag

Verwachting van vlieggedrag is niet gemeten bij deze doelgroep.

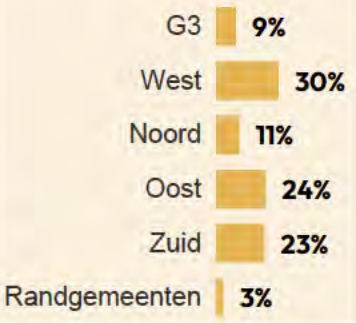
Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

Bereidheid tot gedragsverandering is niet gemeten bij deze doelgroep.

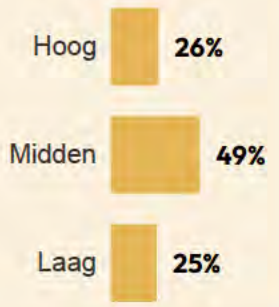
Leeftijd



Regio



Opleiding

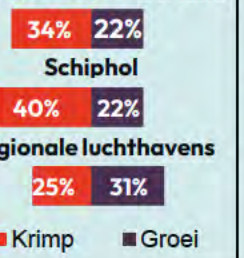


Incidentele privévliegers (24%)

Belangrijkere waarden

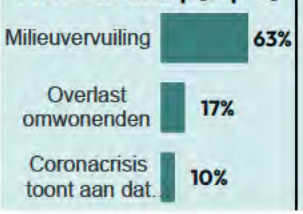
- *Goede bereikbaarheid van Nederland/buitenland*
- *Gemakkelijk en aangenaam reizen*
- *Vliegreizen betaalbaar houden*
- *Zekerheid voldoende aanbod vluchten*
- *Beperken kans op annulering/ernstige vertraging*

Draagvlak groei/krimp Luchtvaart in Nederland

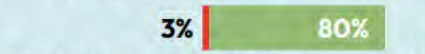


Motivatie groei [top-3]

Motivatie krimp [top-3]



Draagvlak maatregelen Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal

Directer vliegen voor minder uitstoot

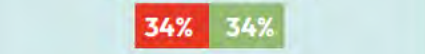
Korte vluchten duurder maken

Vliegen boven stad i.p.v. natuur

Minder nachtvluchten

CO2-plafond per luchthaven

Vliegtaks verhogen



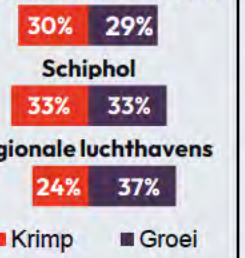
Negatief Positief

(Hoog)frequente privévliegers (16%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp Luchtvaart in Nederland

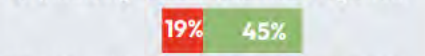


Motivatie groei [top-3]

Motivatie krimp [top-3]

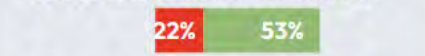
Draagvlak maatregelen Trein aantrekkelijker maken

Verplaatsing van Schiphol naar regionaal

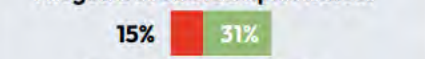


Directer vliegen voor minder uitstoot

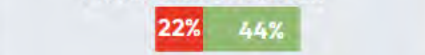
Korte vluchten duurder maken



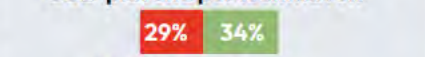
Vliegen boven stad i.p.v. natuur



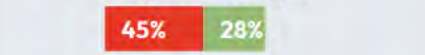
Minder nachtvluchten



CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



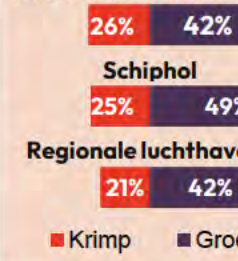
Negatief Positief

Zakelijke vliegers (7%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp Luchtvaart in Nederland



Motivatie groei [top-3]

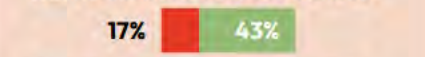
Motivatie krimp [top-3]

Draagvlak maatregelen Trein aantrekkelijker maken

Verplaatsing van Schiphol naar regionaal

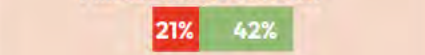
Directer vliegen voor minder uitstoot

Korte vluchten duurder maken

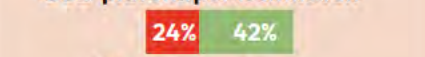


Vliegen boven stad i.p.v. natuur

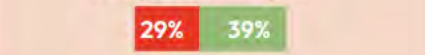
Minder nachtvluchten



CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



Negatief Positief

Incidentele privévliegers (24%)

Vloog privé: 100%

Vloog zakelijk: 10%

Heeft vliegintentie 2023/2024: 52%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 37% Minder / 8% Meer

Zakelijk: 46% Minder / 16% Meer

Vliegreizigers zijn bereid om...

- ... minder vaak een vliegreis te maken: 45%
- ... vakanties vaker in eigen land te houden: 38%
- ... vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld: 49%
- ... meer te betalen door een belasting op vliegtickets/vliegtuigbrandstof: 34%

Leeftijd

- 18 t/m 34: 36%
- 35 t/m 64: 37%
- 65 t/m 75: 27%

Regio

- G3: 14%
- West: 30%
- Noord: 9%
- Oost: 18%
- Zuid: 23%
- Randgemeenten: 6%

Opleiding

- Hoog: 36%
- Midden: 53%
- Laag: 11%

(Hoog)frequente privévliegers (16%)

Vloog privé: 100%

Vloog zakelijk: 21%

Heeft vliegintentie 2023/2024: 74%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 27% Minder / 13% Meer

Zakelijk: 38% Minder / 18% Meer

Vliegreizigers zijn bereid om...

- ... minder vaak een vliegreis te maken: 30%
- ... vakanties vaker in eigen land te houden: 23%
- ... vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld: 36%
- ... meer te betalen door een belasting op vliegtickets/vliegtuigbrandstof: 30%

Leeftijd

- 18 t/m 34: 50%
- 35 t/m 64: 26%
- 65 t/m 75: 24%

Regio

- G3: 21%
- West: 29%
- Noord: 6%
- Oost: 15%
- Zuid: 24%
- Randgemeenten: 4%

Opleiding

- Hoog: 45%
- Midden: 50%
- Laag: 5%

Zakelijke vliegers (7%)

Vloog privé: 81 %

Vloog zakelijk: 100 %

Heeft vliegintentie 2023/2024: 59%

Verwachting vlieggedrag

Privé: 40% Minder / 26% Meer

Zakelijk: 43% Minder / 14% Meer

Vliegreizigers zijn bereid om...

- ... minder vaak een vliegreis te maken: 32%
- ... vakanties vaker in eigen land te houden: 42%
- ... vaker met de trein te reizen, ook al kost dat meer tijd/geld: 36%
- ... meer te betalen door een belasting op vliegtickets/vliegtuigbrandstof: 35%

Leeftijd

- 18 t/m 34: 49%
- 35 t/m 64: 40%
- 65 t/m 75: 12%

Regio

- G3: 22%
- West: 28%
- Noord: 8%
- Oost: 12%
- Zuid: 25%
- Randgemeenten: 4%

Opleiding

- Hoog: 54%
- Midden: 45%
- Laag: 1%

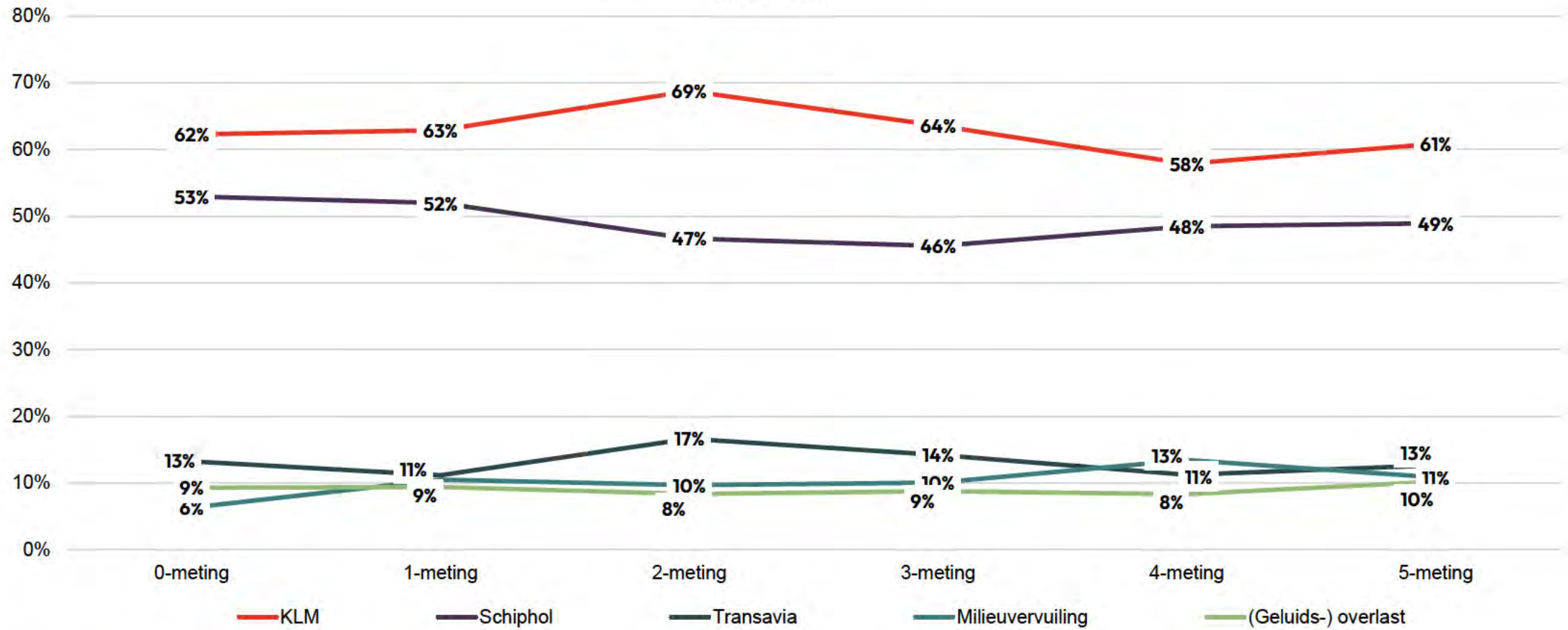
motivaction
insights and strategy

Bijlage | Trendgrafieken

Trend associaties luchtvaart

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

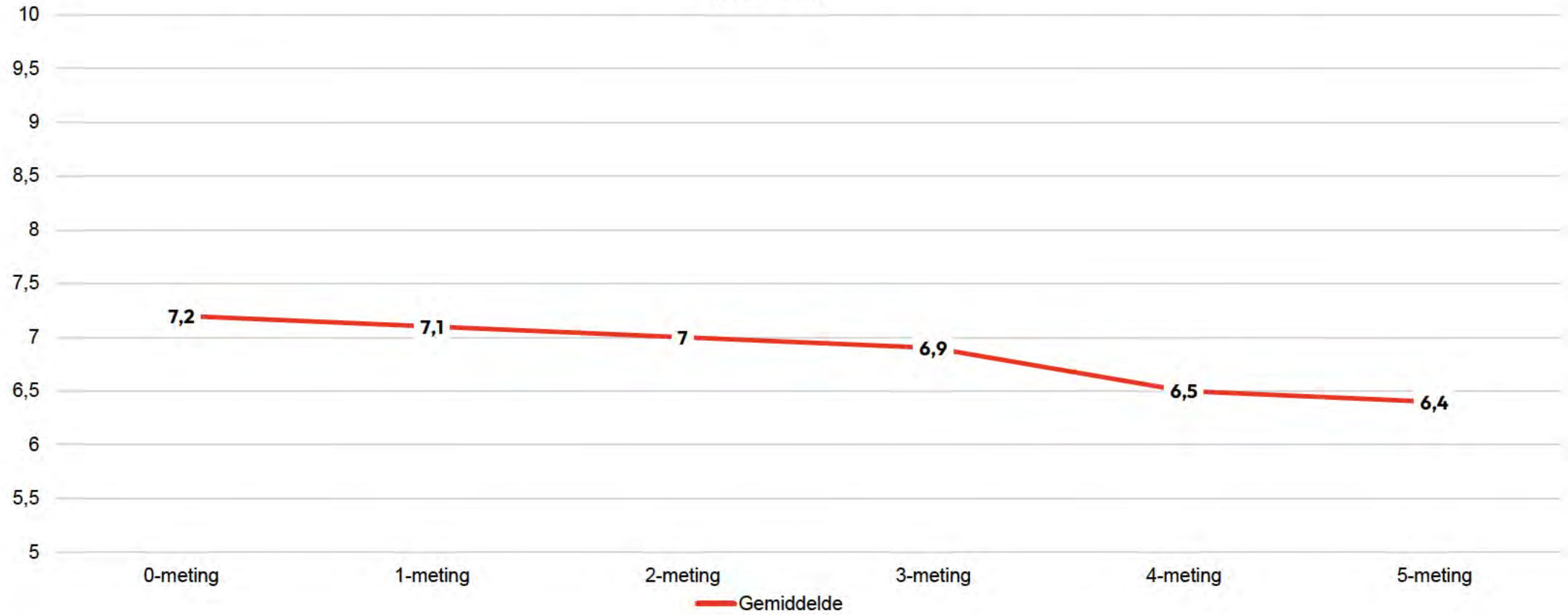
Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland?
(Basis - allen)



Trend draagvlak luchtvaart

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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



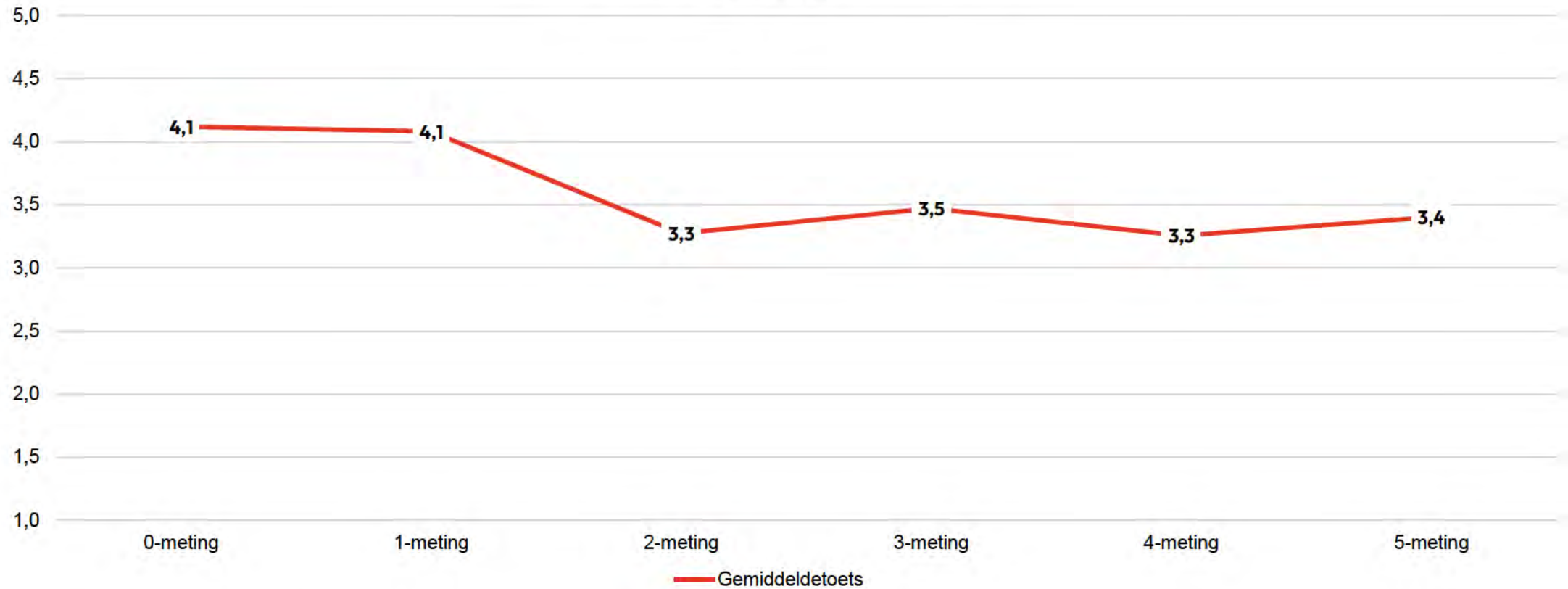
Trend draagvlak groei/krimp

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

[1 = zeer sterk afnemen, 7 = zeer sterk kunnen toenemen]

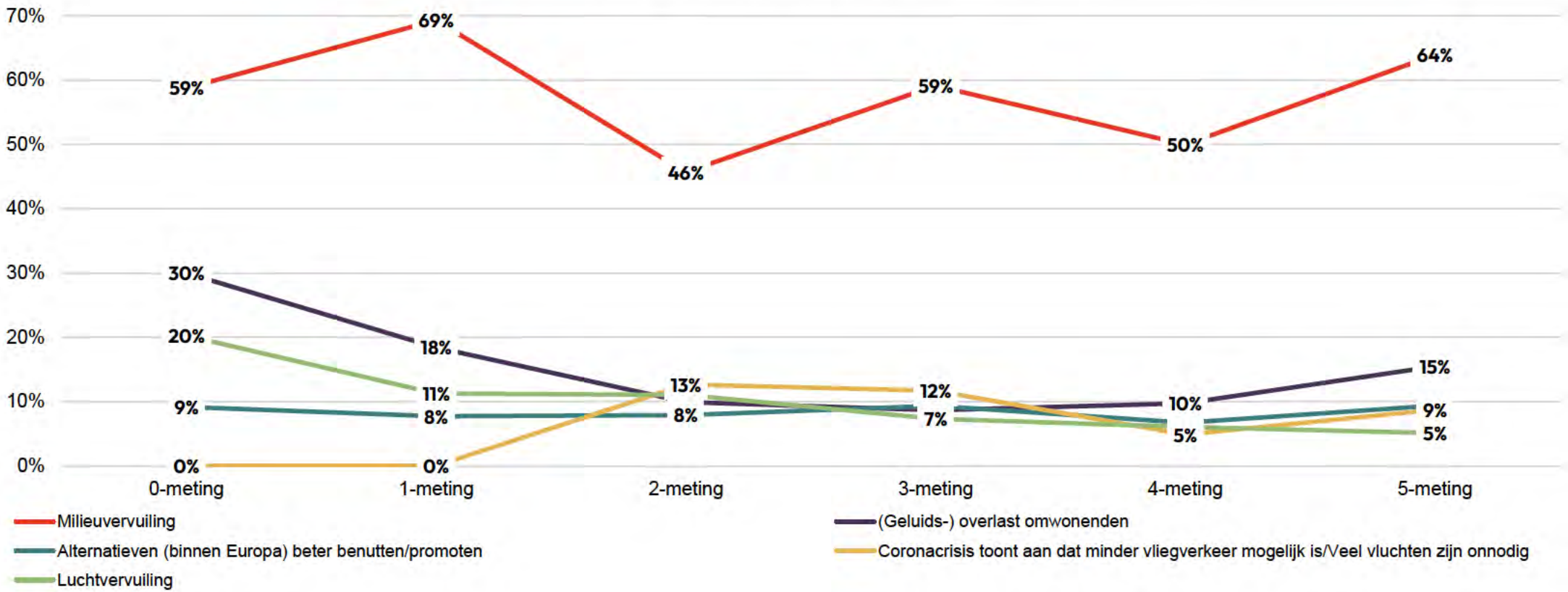
(Basis - allen)



Trend redenen voor krimp aantal vluchten

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2023]
(Basis – vindt dat aantal moet afnemen)

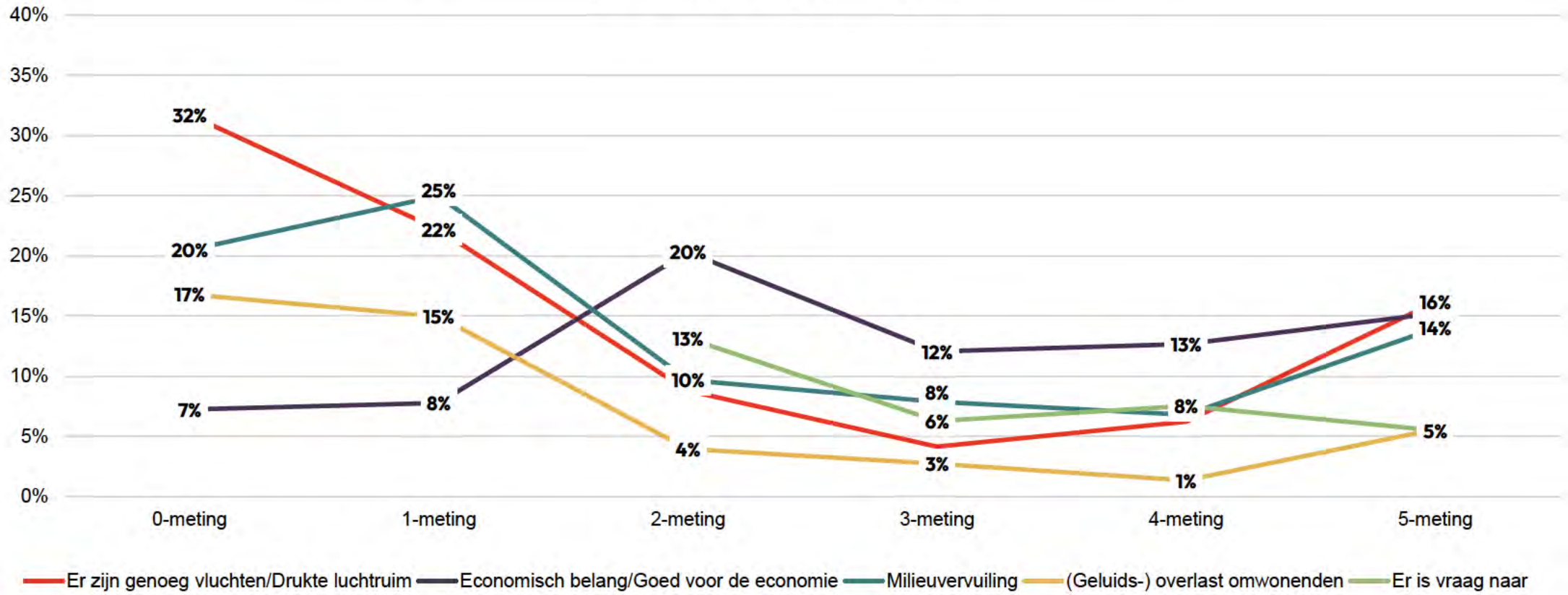


Trend redenen voor gelijk blijven aantal vluchten

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [top-5 2023]

(Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)

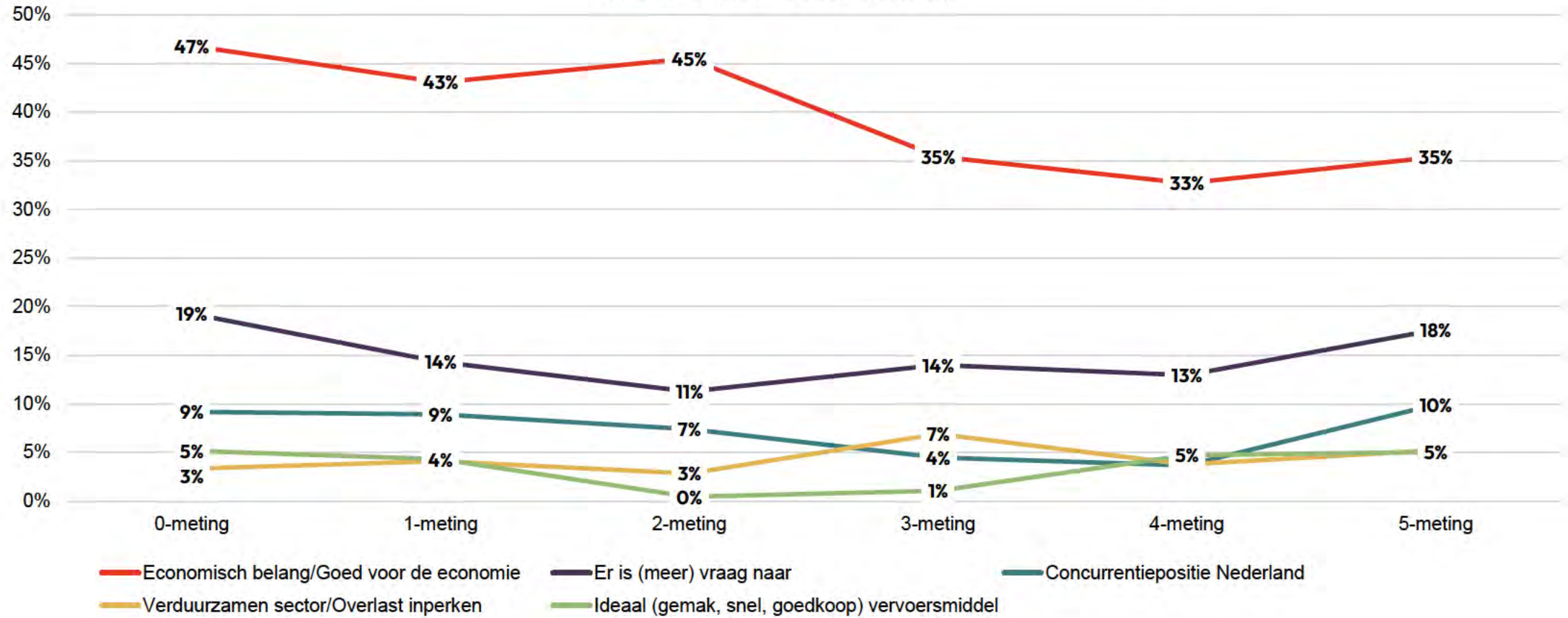


Trend redenen voor groei

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [top-5 2023]

(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)

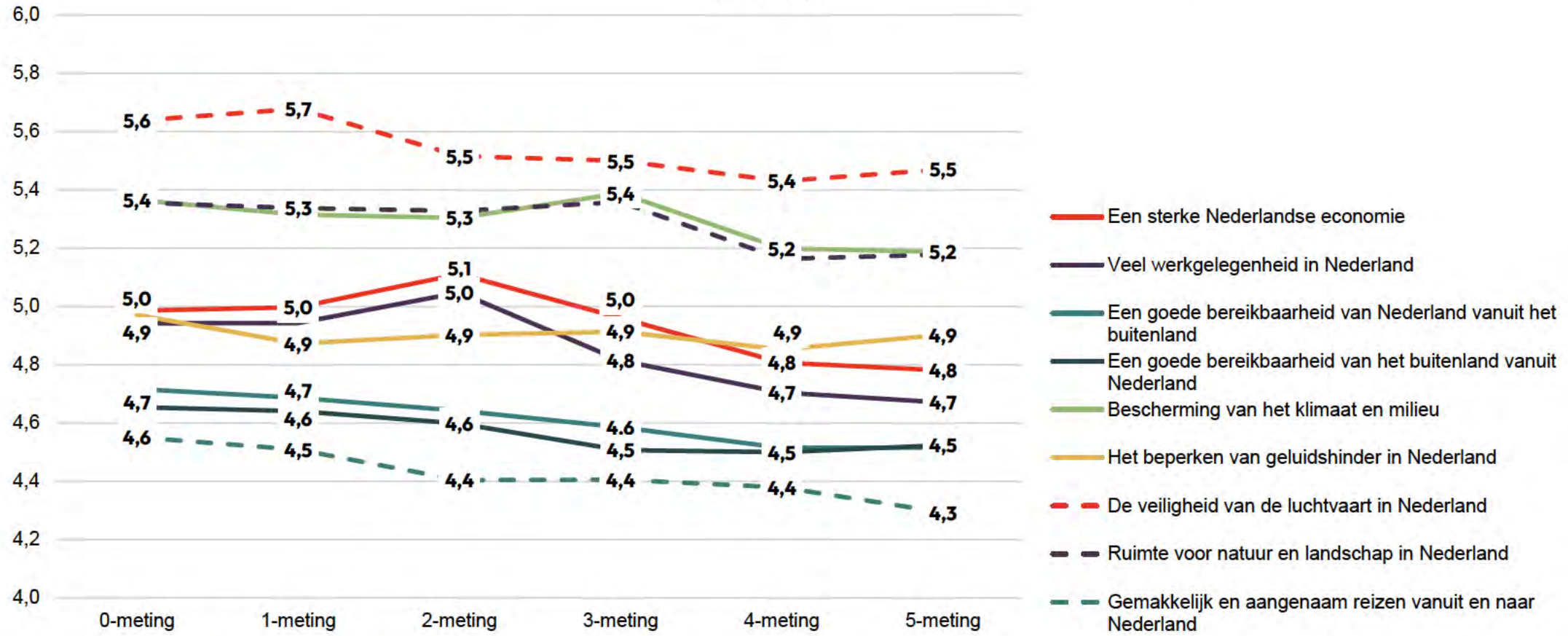


Trend prioriteiten luchtvaart (1/2)

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart?

(Basis – allen)

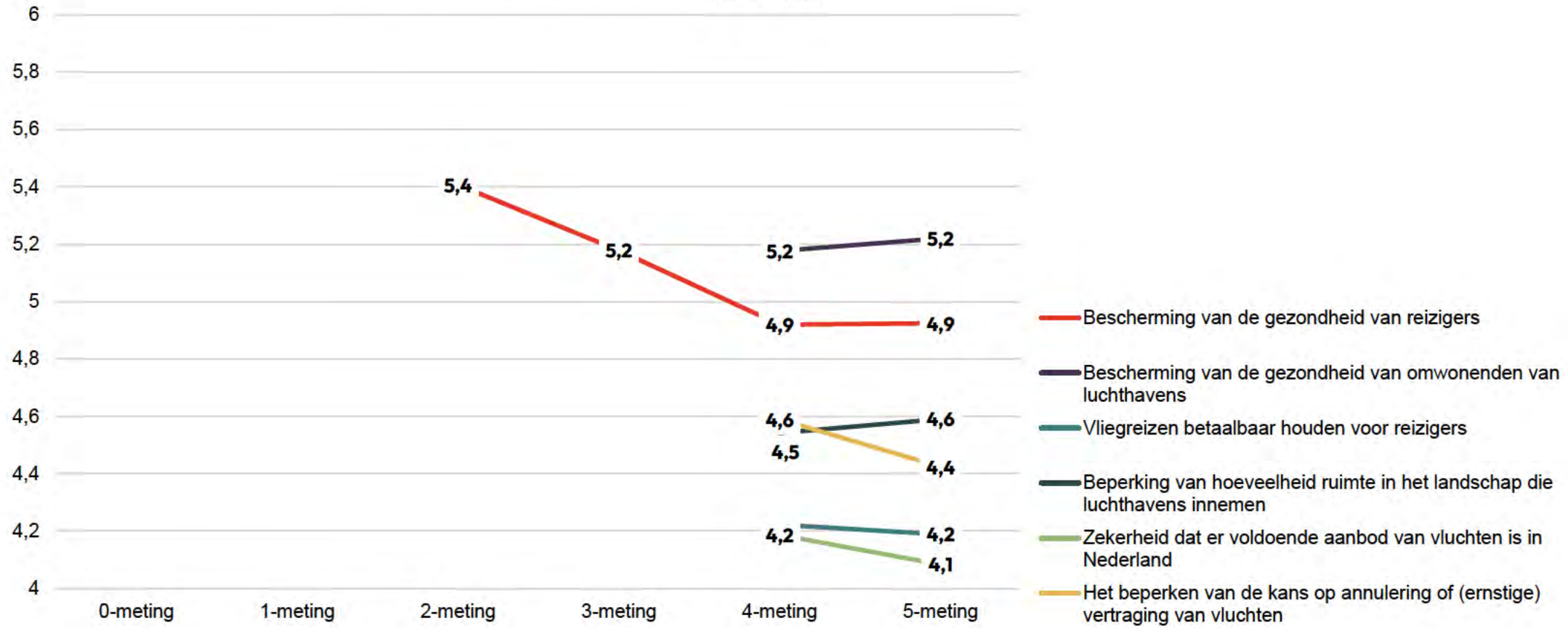


Trend prioriteiten luchtvaart (2/2)

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart?

(Basis – allen)

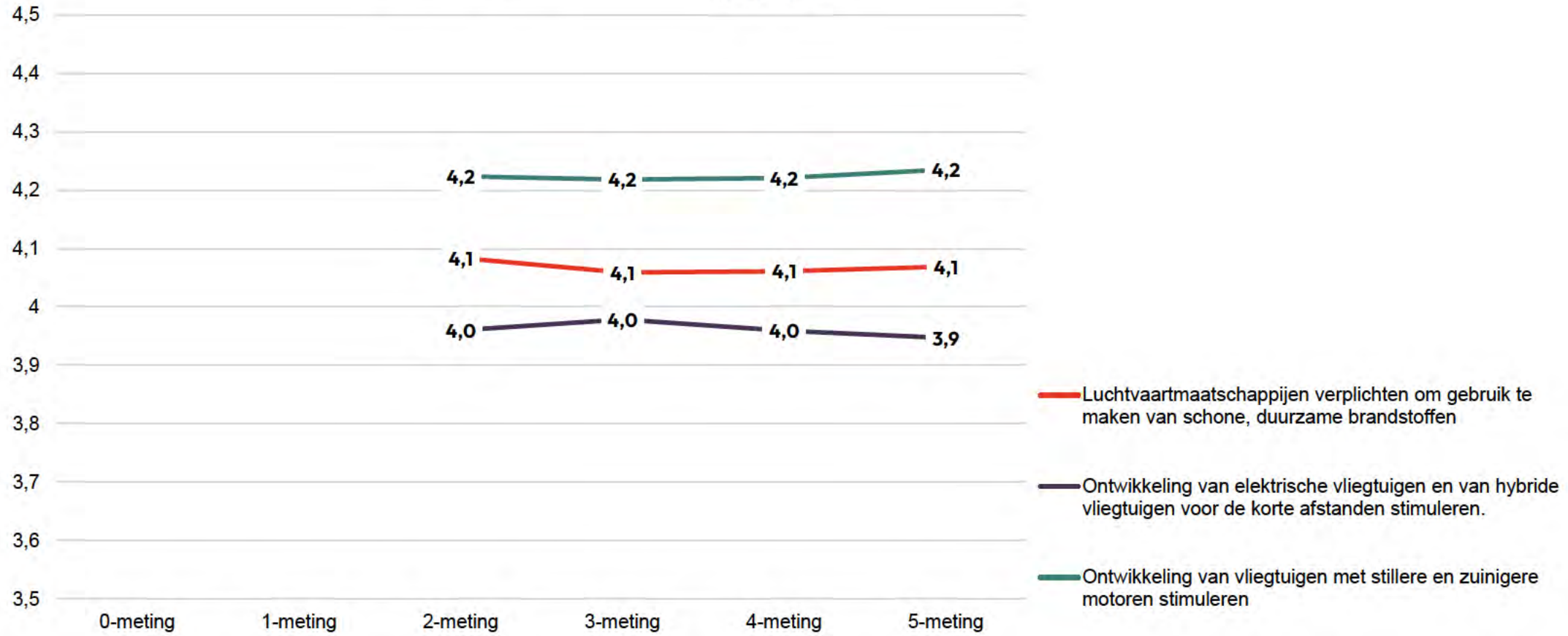


Trend draagvlak technologische innovatie

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

(Basis – allen)

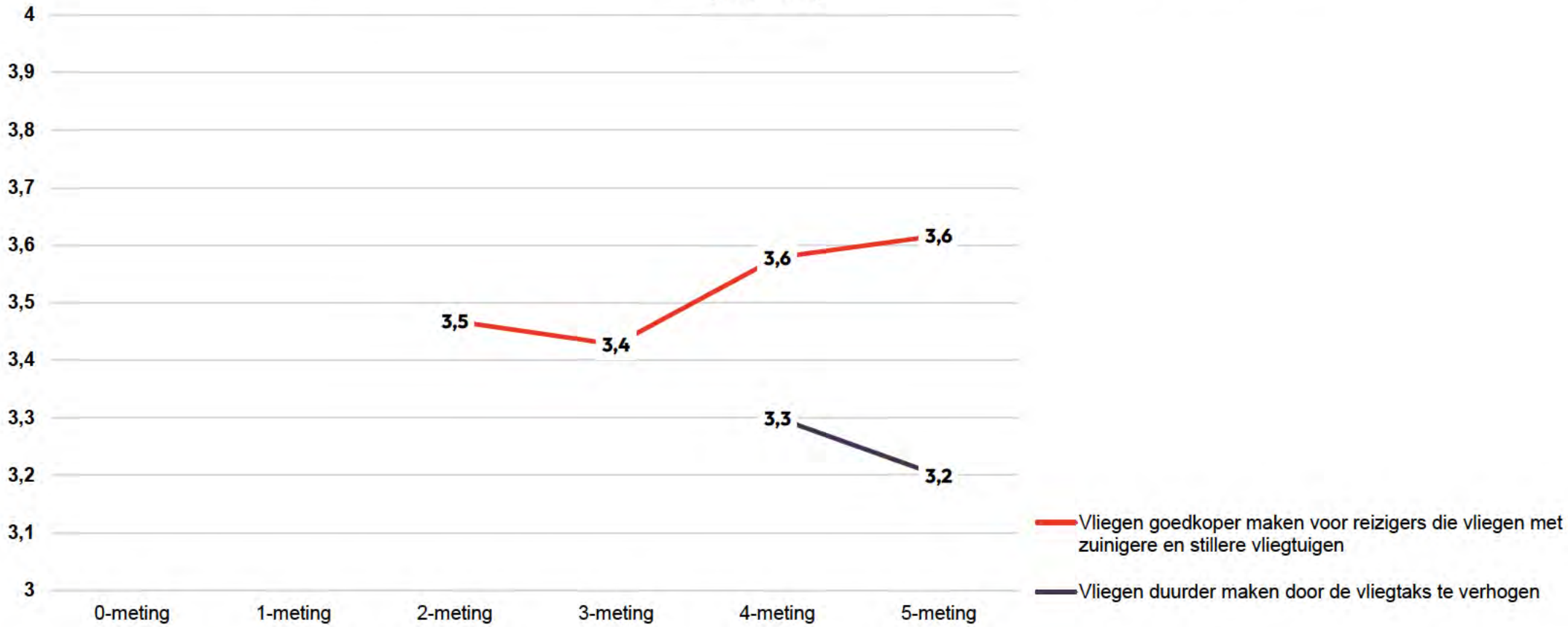


Trend draagvlak prijsmaatregelen vliegtickets

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

(Basis – allen)

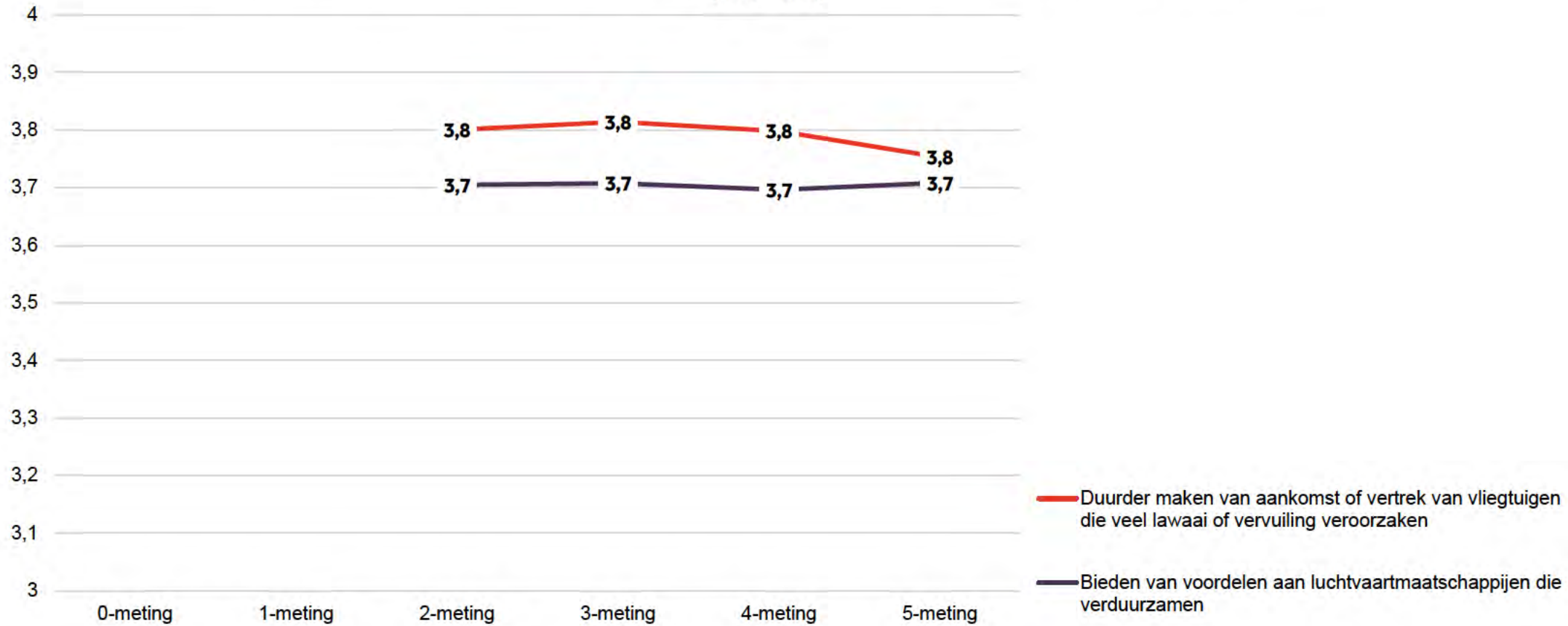


Trendgrafiek draagvlak overige financiële maatregelen

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

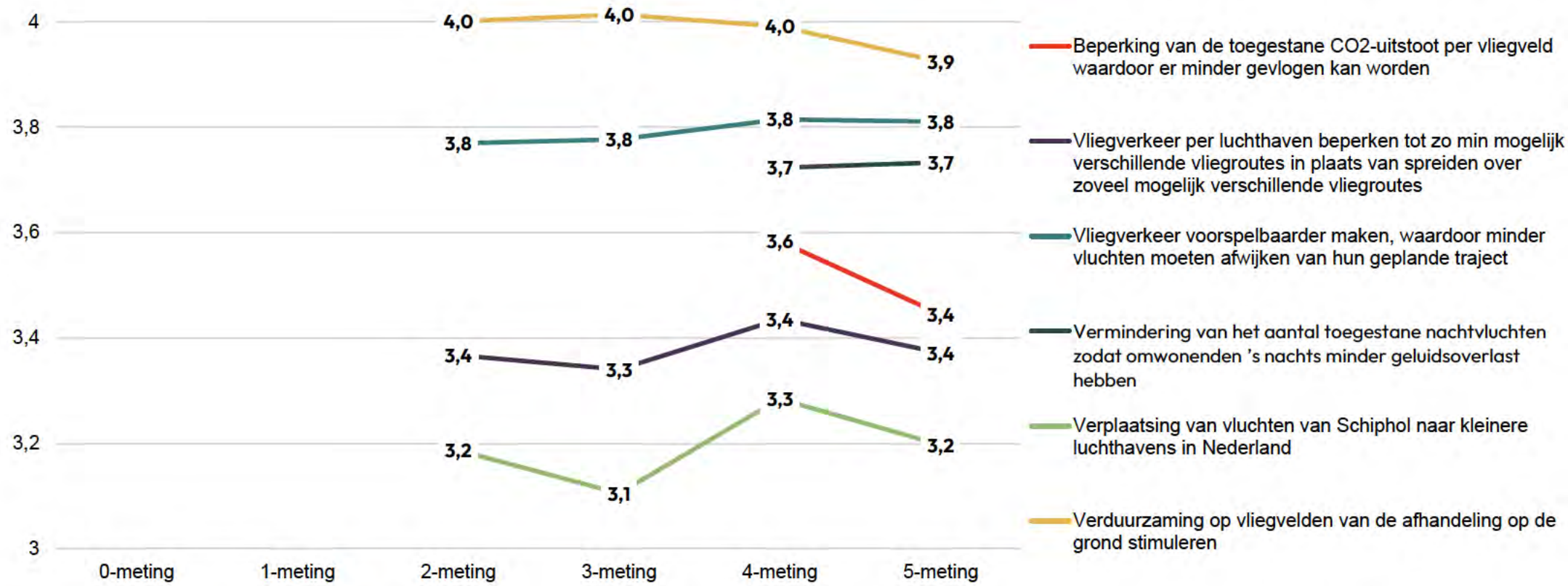
(Basis – allen)



Trend draagvlak volume en logistiek

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis – allen)

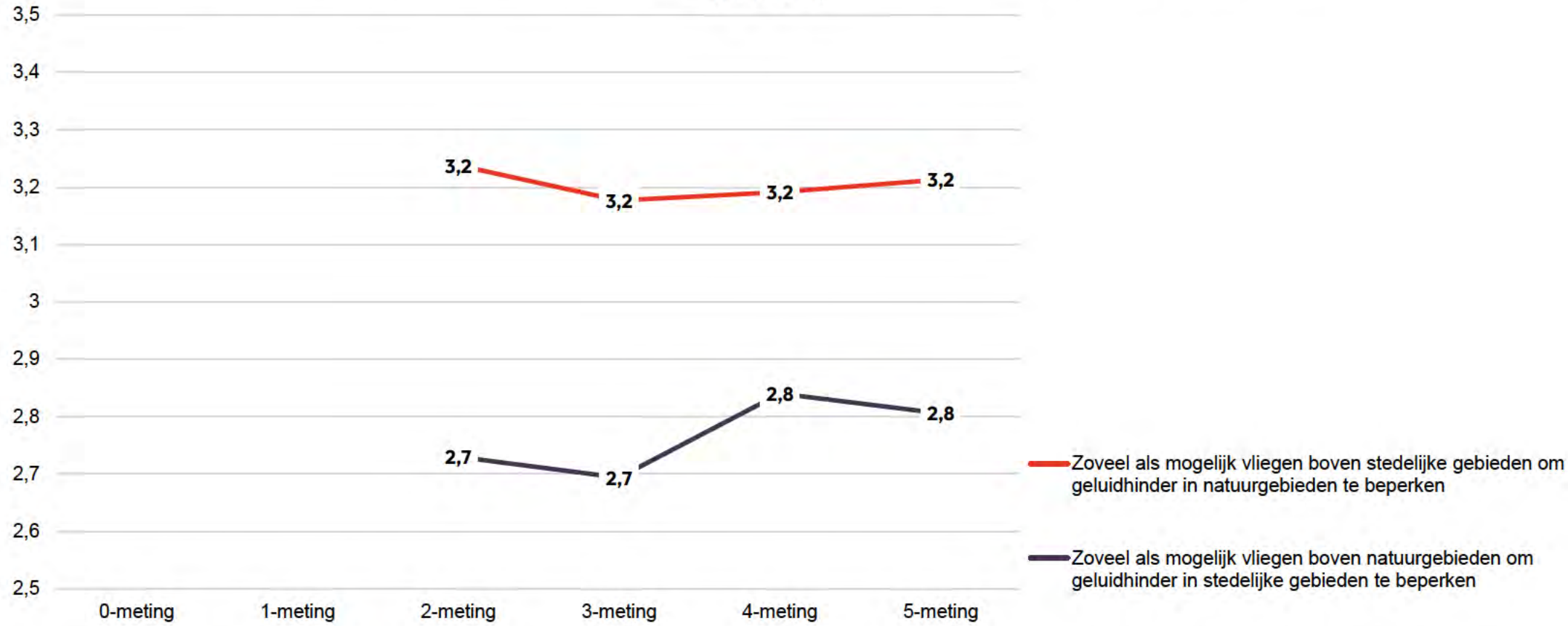


Trend draagvlak hinder stedelijk vs. natuurgebied

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

(Basis – allen)

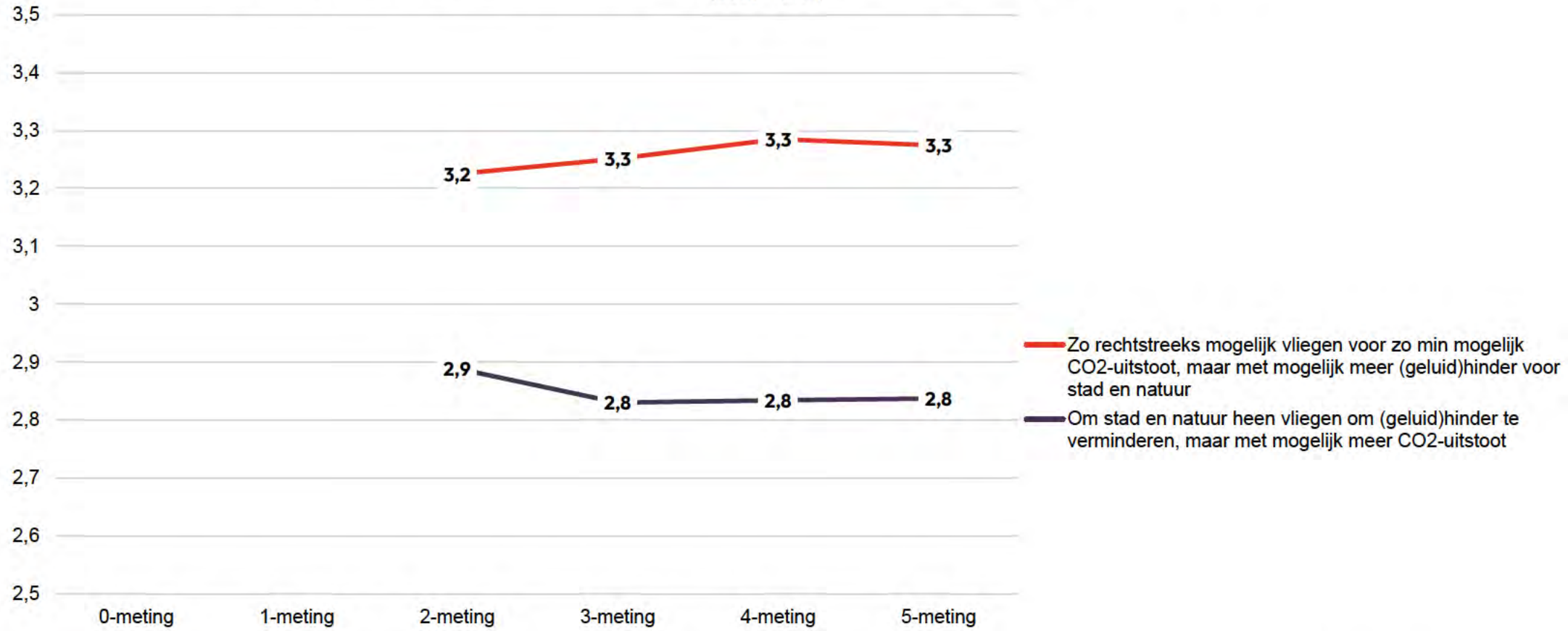


Trend draagvlak uitstoot vs. hinder

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

(Basis – allen)

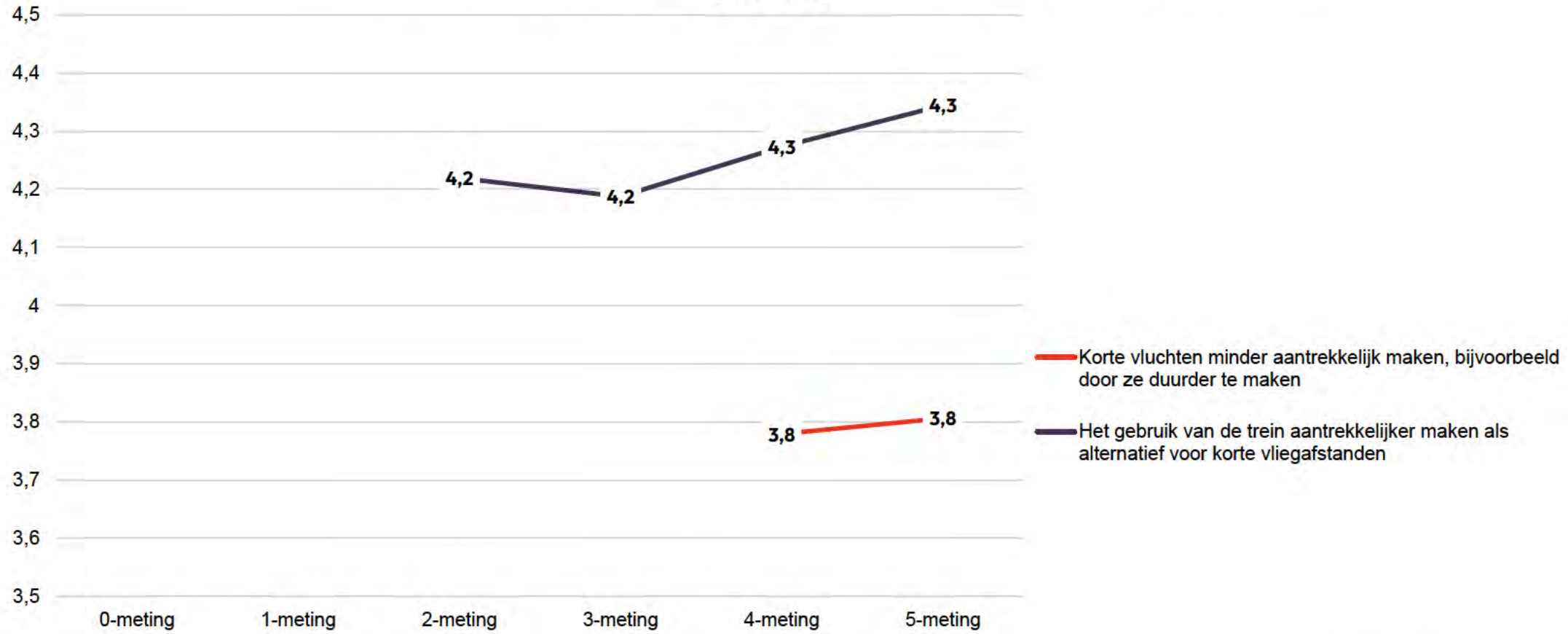


Trend draagvlak alternatieven vliegtuig

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

(Basis – allen)

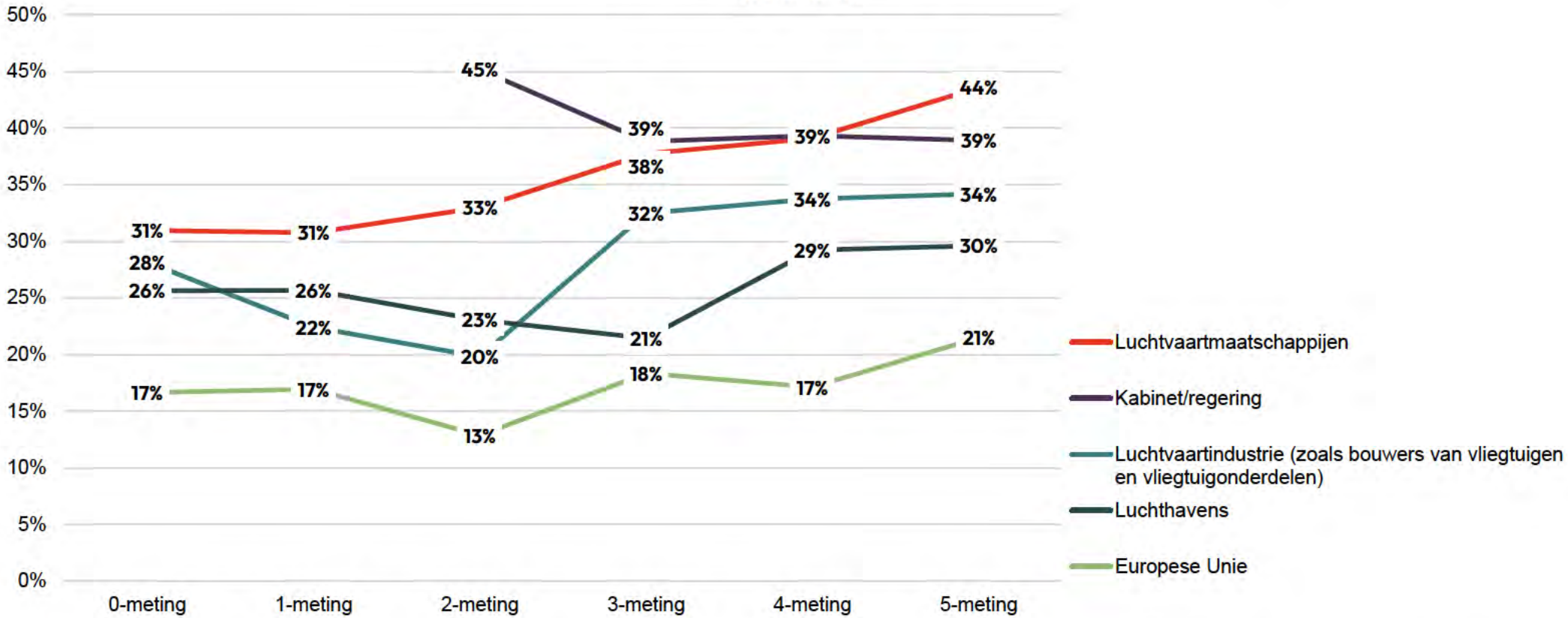


Trend verantwoordelijkheid

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top-5 2023]

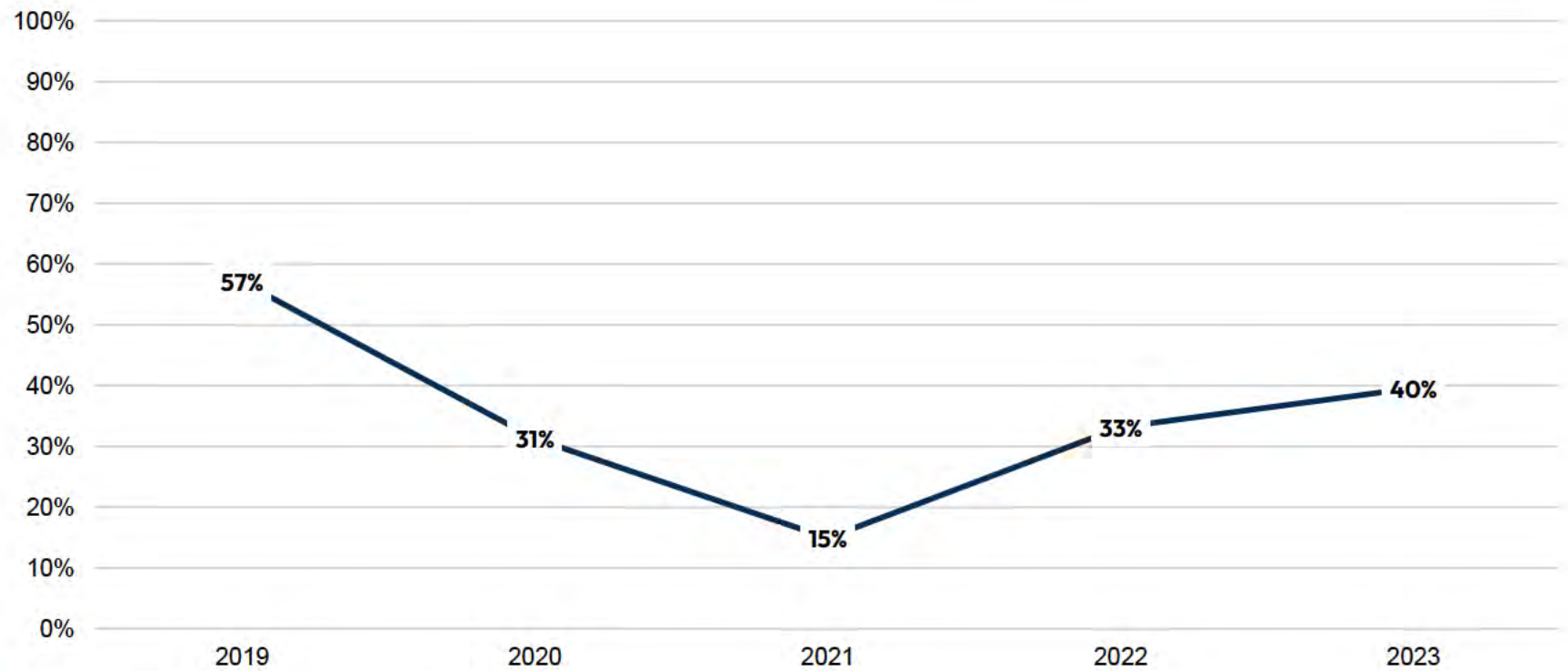
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag privé

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

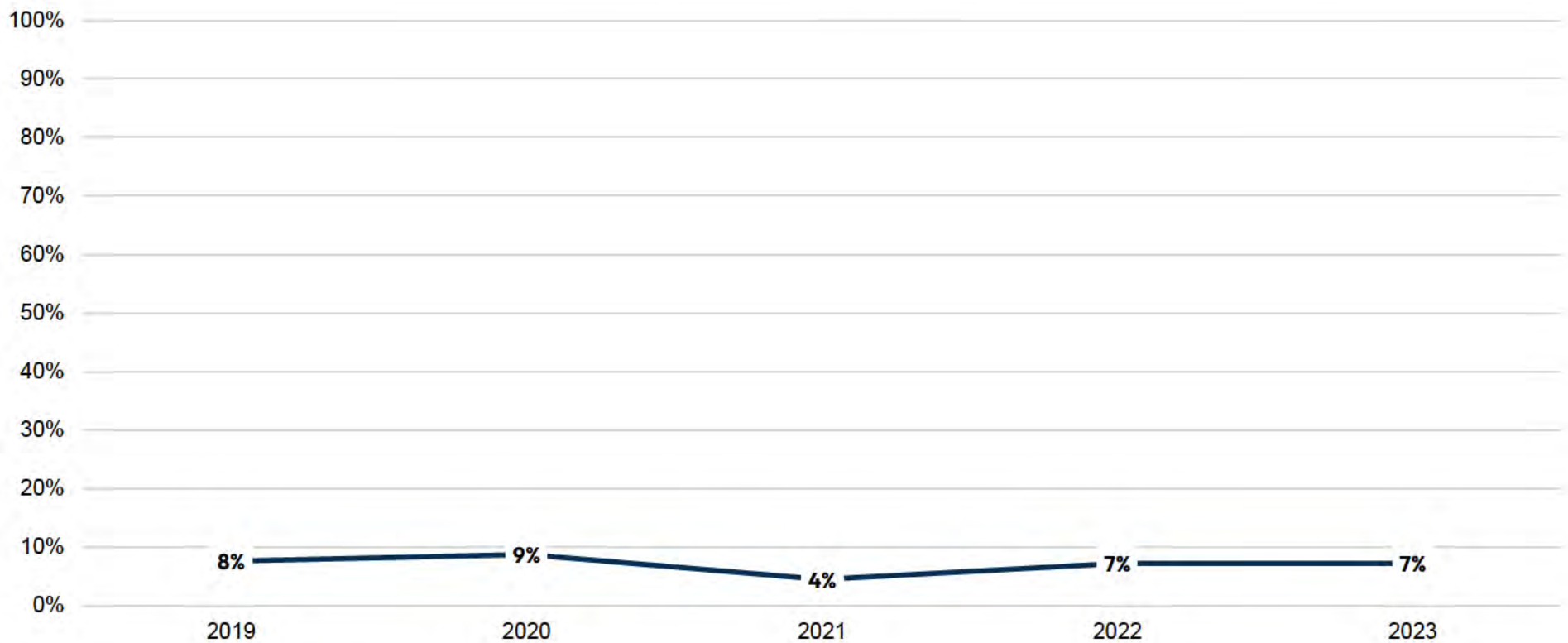
Heeft in de afgelopen 12 maanden minstens 1 vliegreis gemaakt voor privédoeleinden
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag zakelijk

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

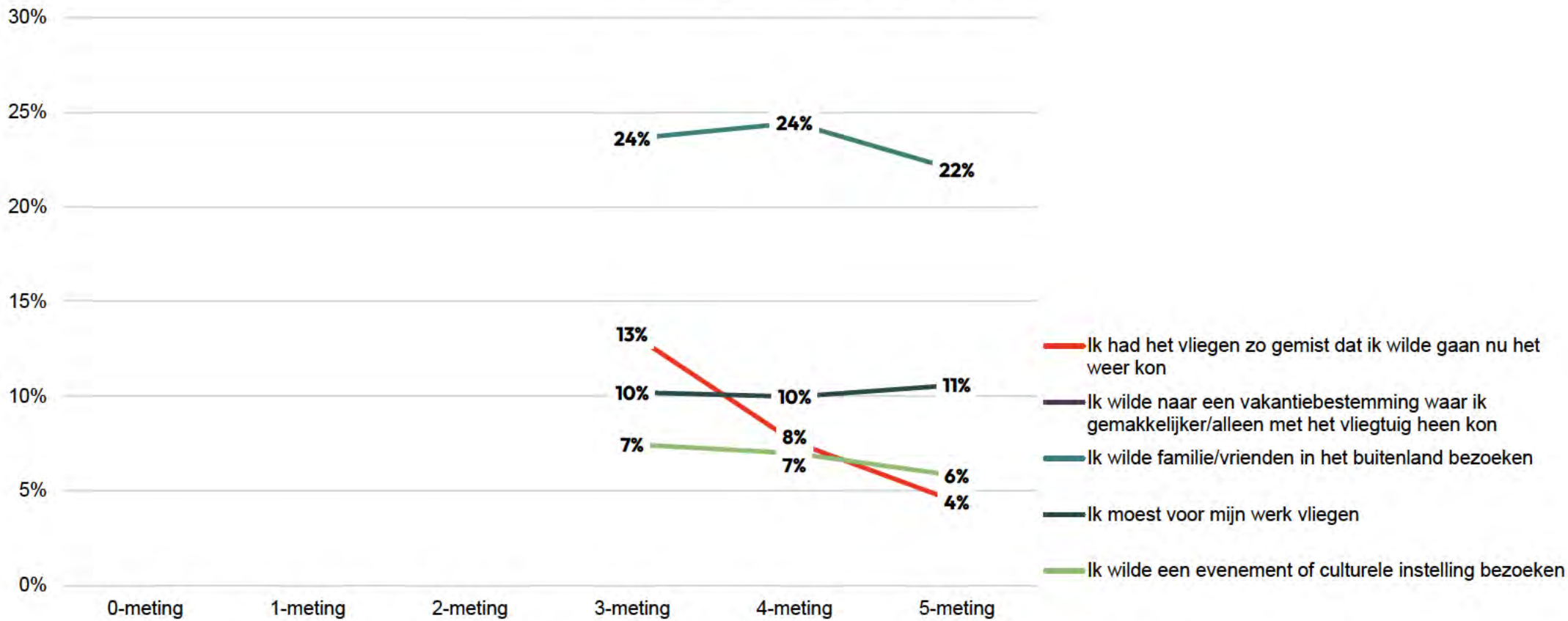
Heeft in de afgelopen 12 maanden minstens 1 vliegreis gemaakt voor zakelijke doeleinden
(Basis – allen)



Trend vliegmotieven

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

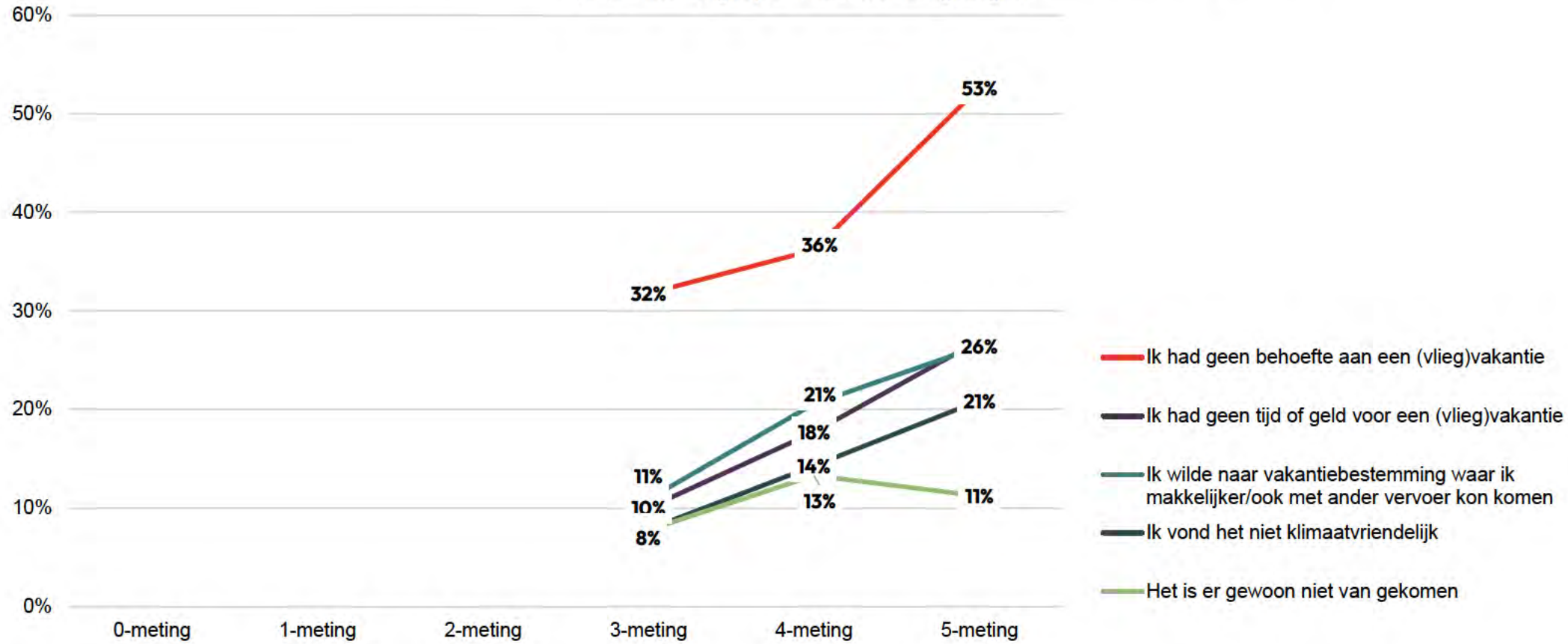


Trend redenen om niet te vliegen

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? [top-5 2023]

(Basis - Heeft afgelopen 12 maanden niet gevlogen)

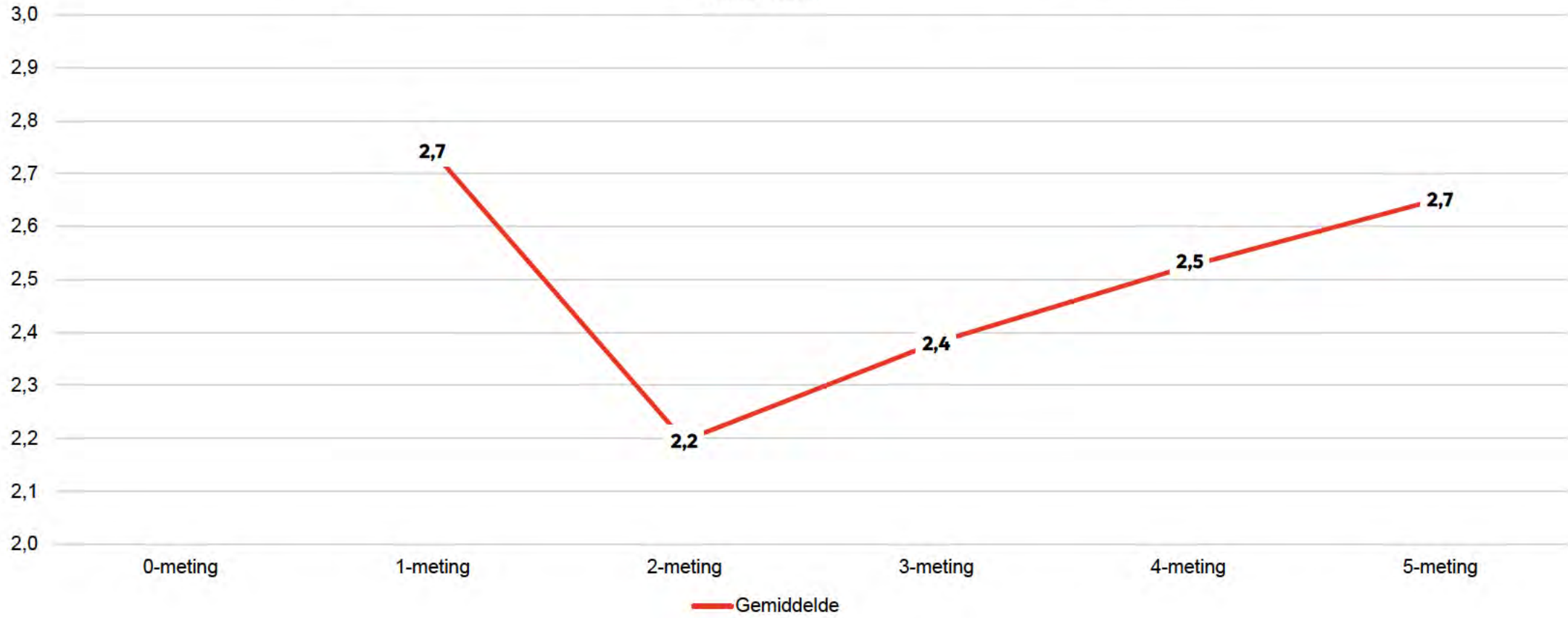


Trend vliegintentie komend jaar privé

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?

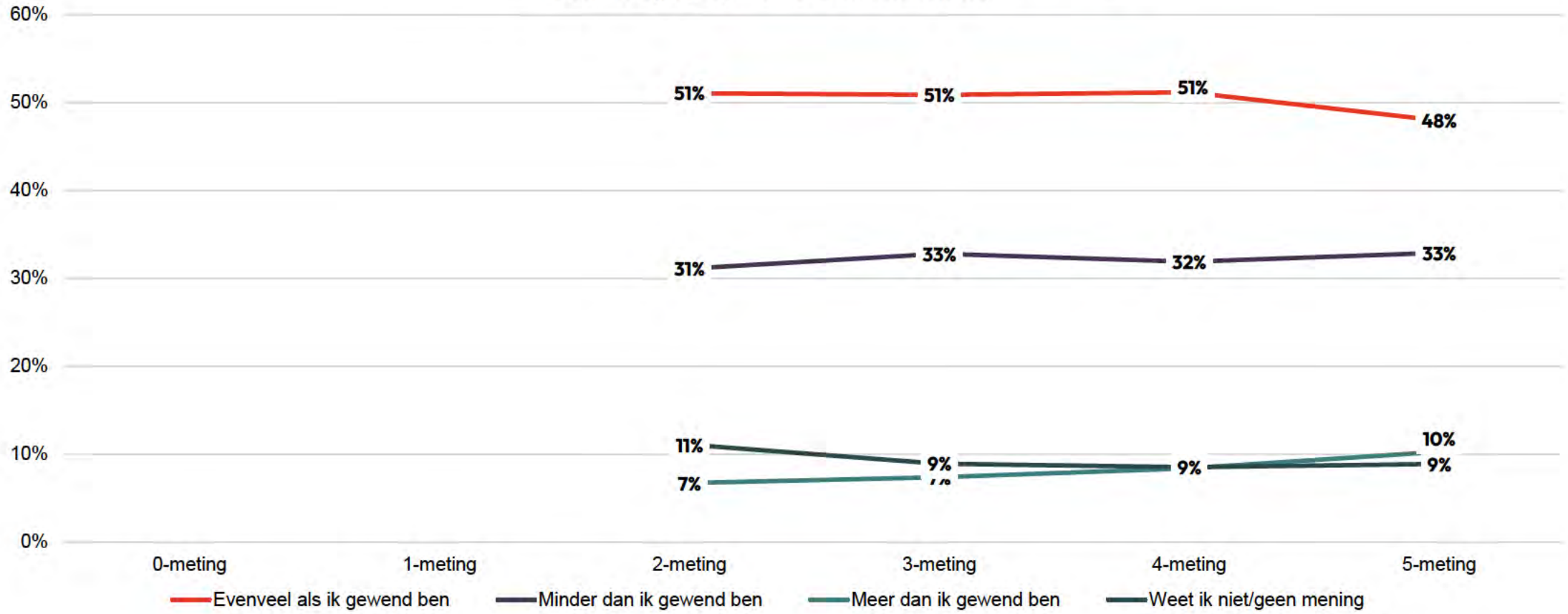
(Basis – allen)



Trend vliegverwachting komende jaren privé

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

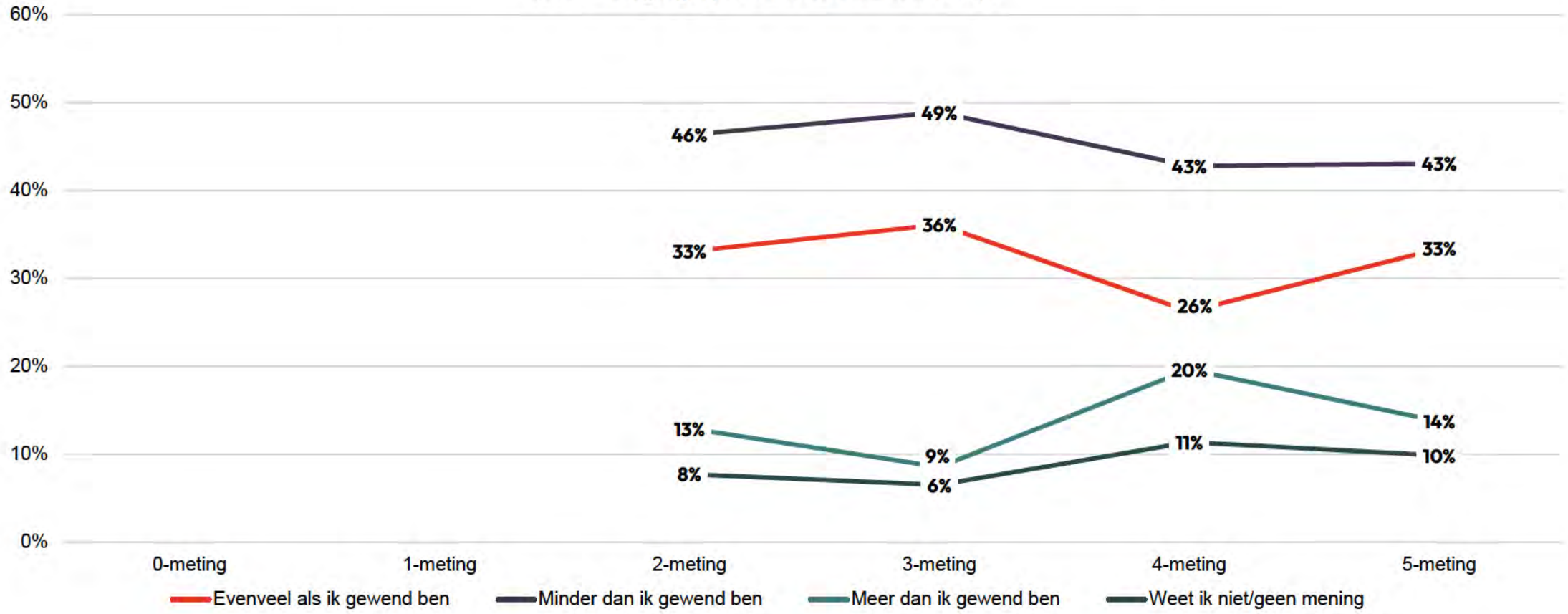
Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent?
(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens privé)



Trend vliegverwachting komende jaren zakelijk

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

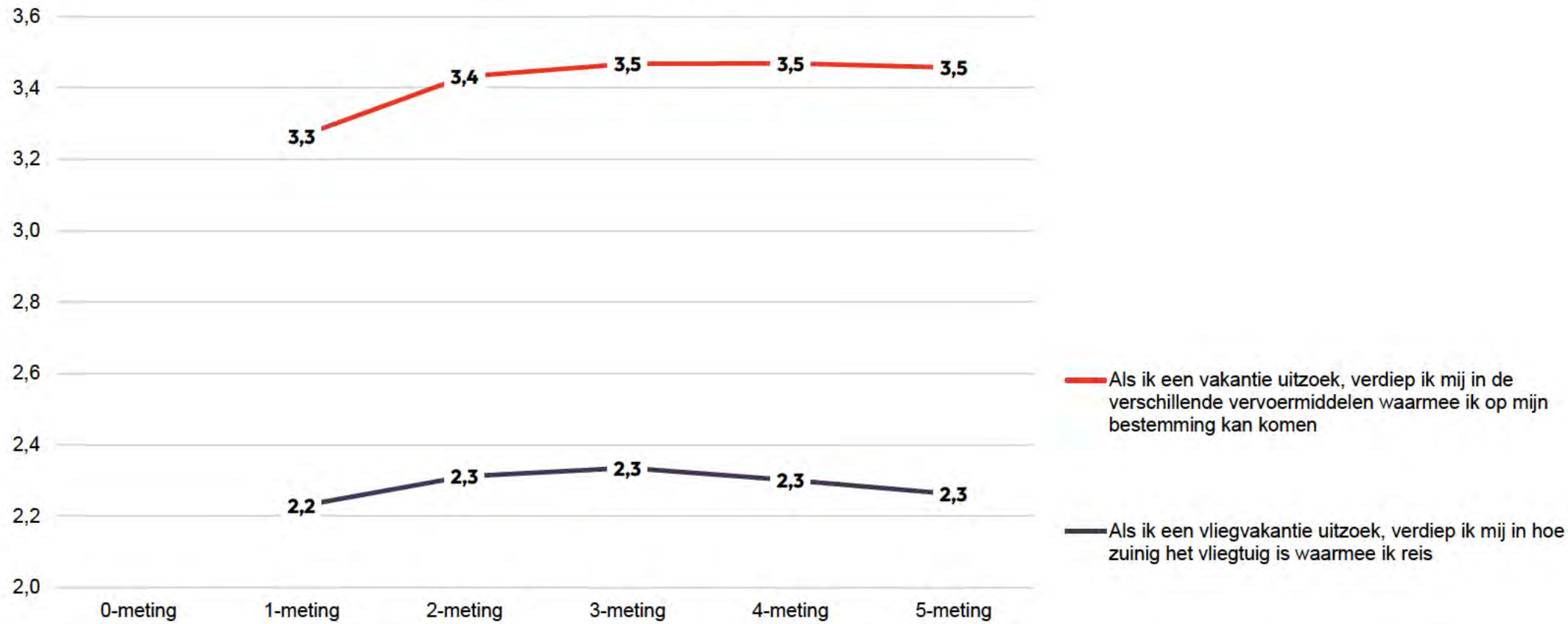
Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent?
(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens zakelijk)



Trend draagvlak bewust vliegen

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

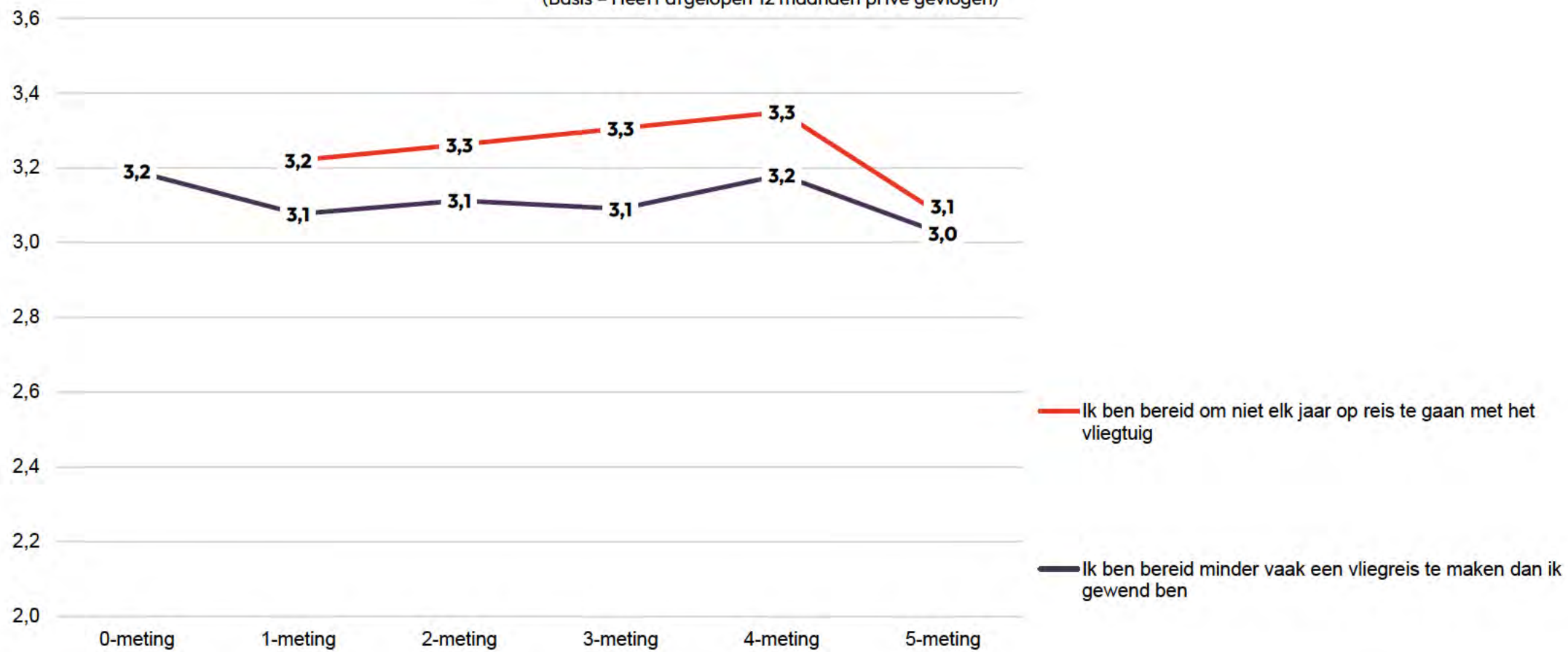
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



Trend draagvlak minder vliegen

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

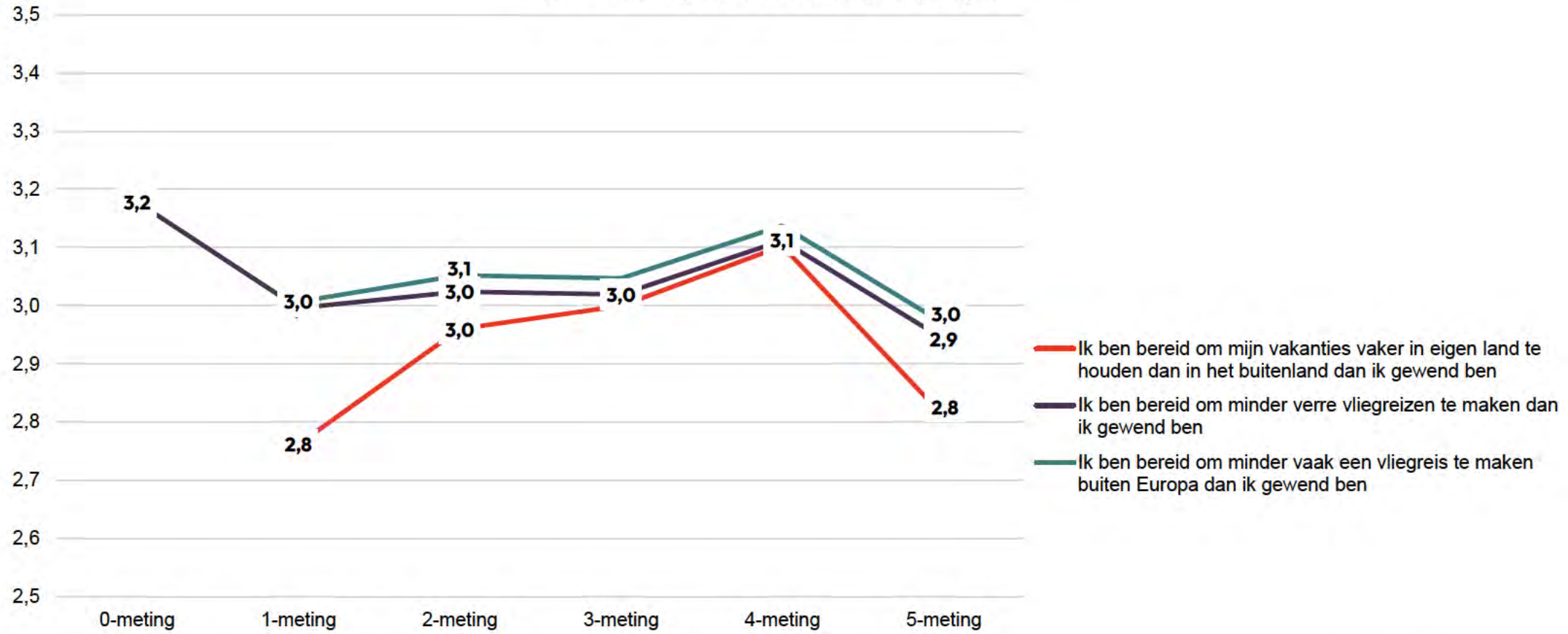
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



Trend draagvlak verre vluchten

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

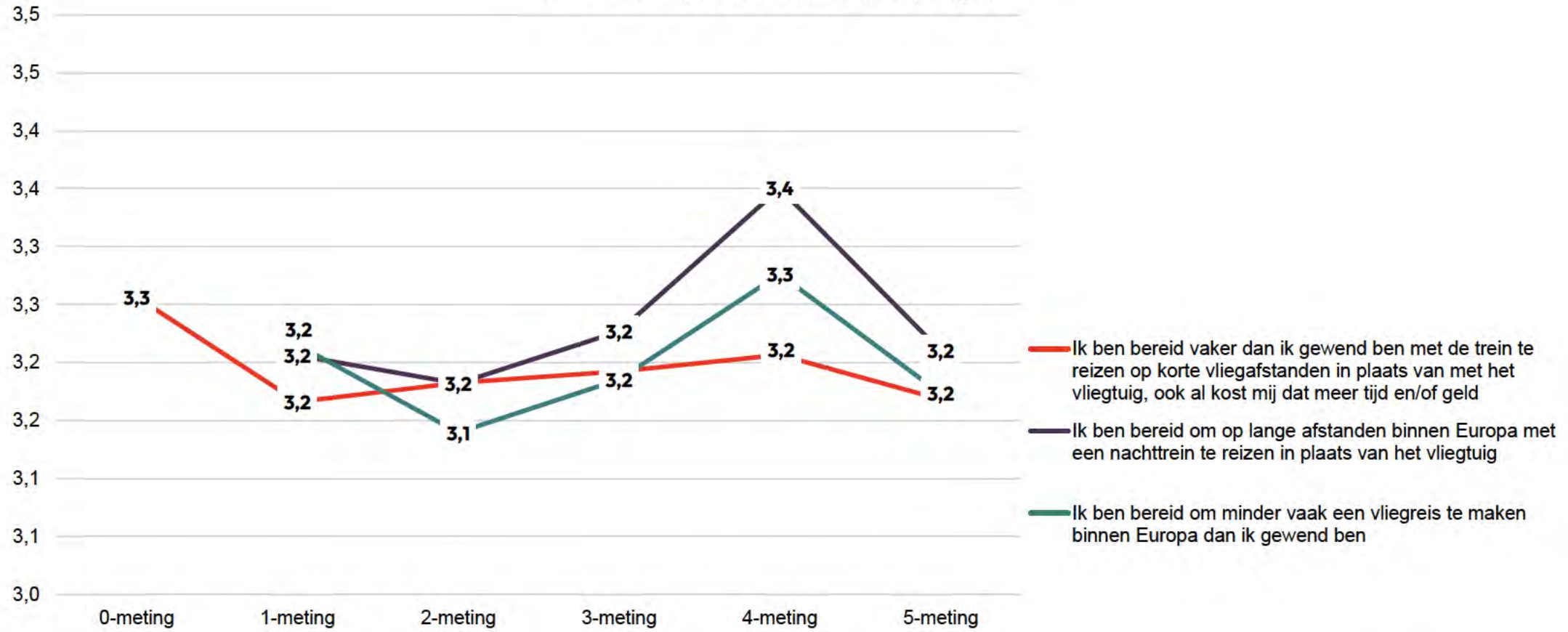
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



Trend draagvlak korte vluchten

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

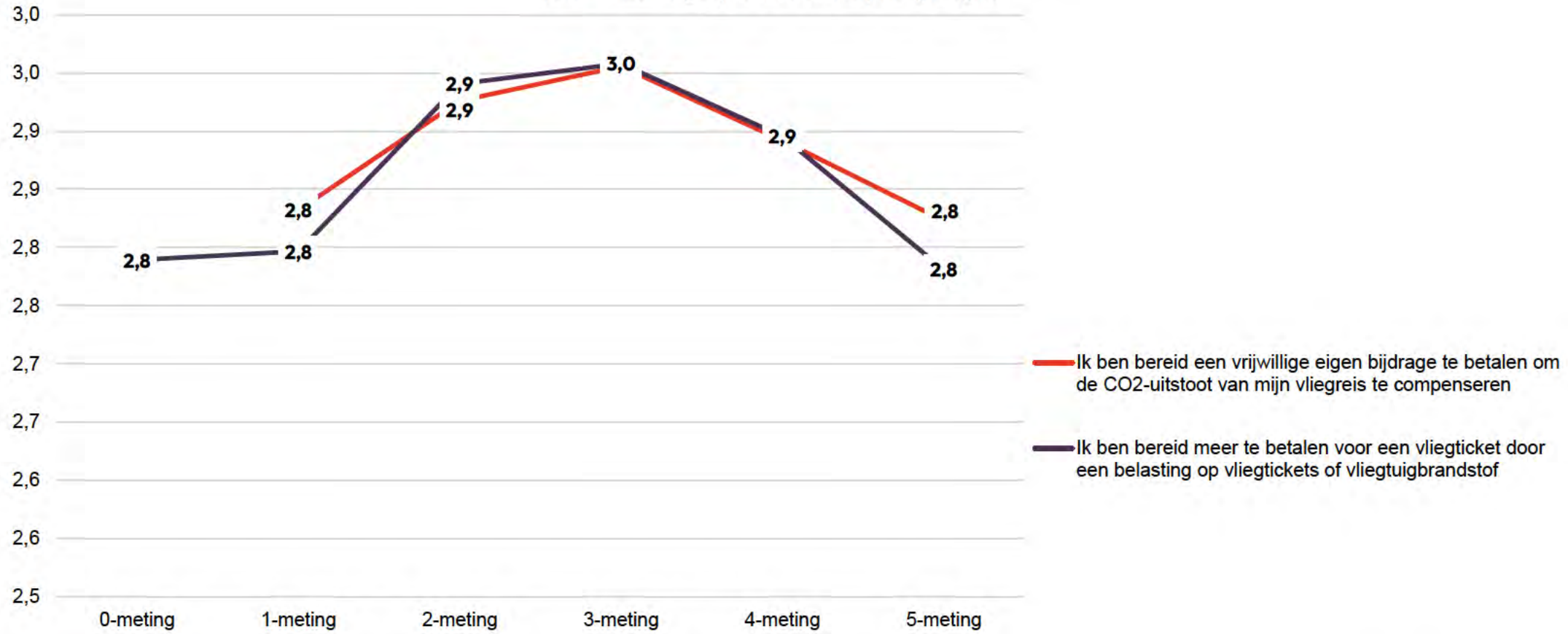
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



Trend draagvlak eigen financiële bijdrage

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

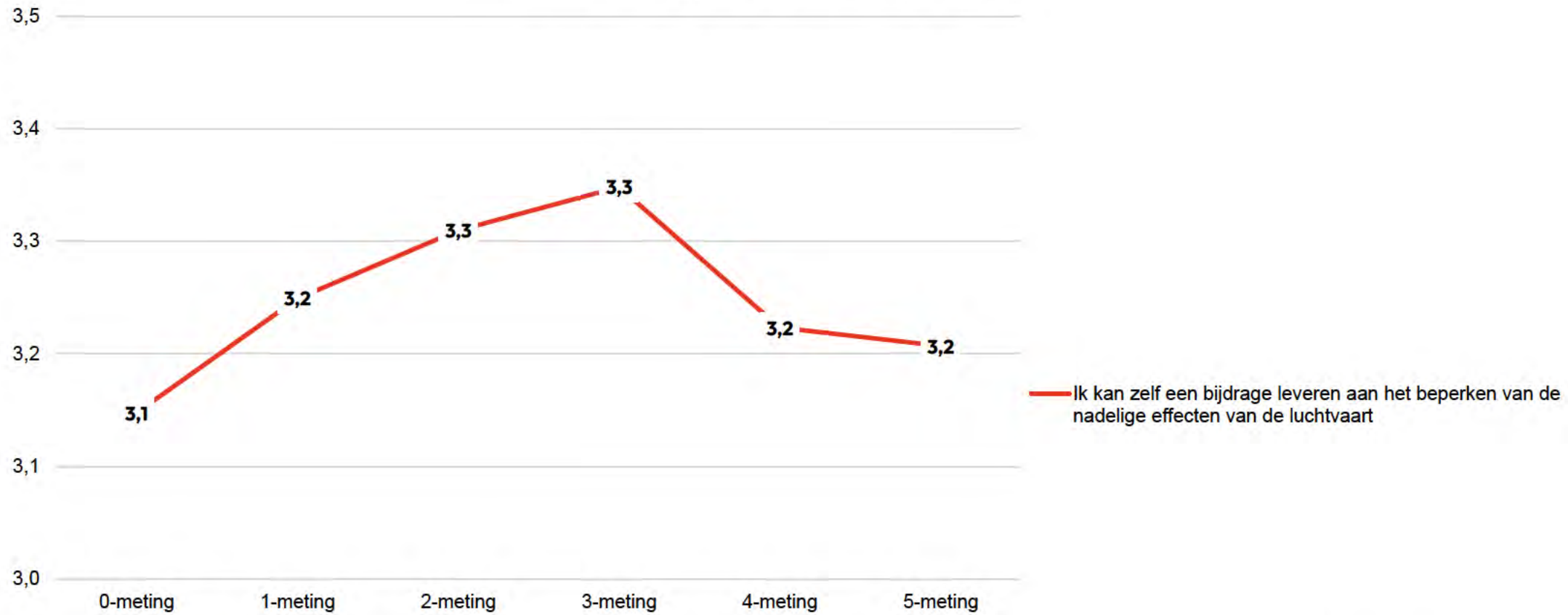
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



Trend eigen effectiviteit

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

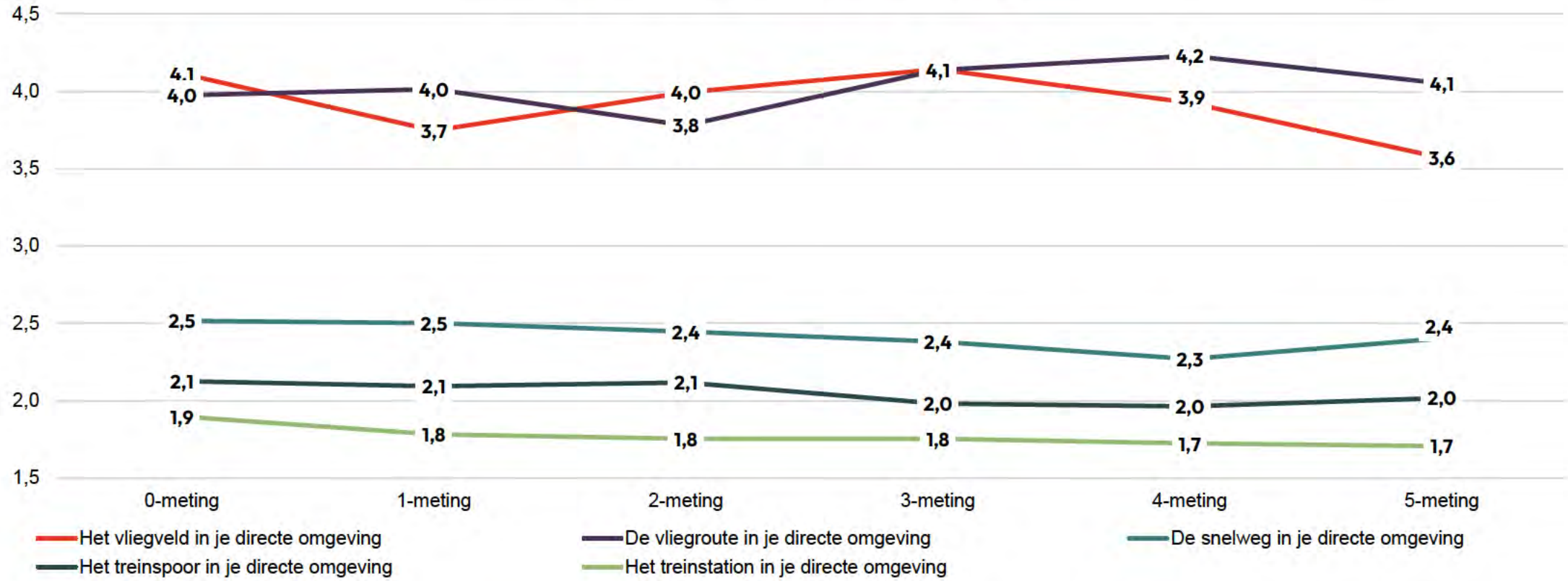
In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)



Trend hinderbeleving

Klik hier om terug te gaan naar de hoofdtekst

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



motivaction
insights and strategy

Bijlagen | Digitaal toegankelijke tabellen

Bijlage | Tabellen

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)
KLM	62%	63%	69%	64%	58%	61%
Schiphol	53%	52%	47%	46%	48%	49%
Transavia	13%	11%	17%	14%	11%	13%
Milieuvervuiling	6%	11%	10%	10%	13%	11%
(Geluids-) overlast	9%	9%	8%	9%	8%	10%
Vliegtuig	14%	14%	15%	16%	10%	9%
Eindhoven Airport	9%	8%	8%	7%	8%	9%
Reizen/Vakantie	12%	12%	14%	12%	10%	8%
Luchtvervuiling	3%	3%	4%	4%	3%	6%
Rotterdam The Hague Airport	7%	5%	5%	6%	5%	6%
Drukte/Wachttijden	8%	4%	2%	2%	13%	6%
Luchthaven/Vliegveld (algemeen)	4%	4%	5%	5%	4%	5%
Luchtvaartmaatschappij/Reisorganisatie	6%	6%	7%	5%	5%	5%
Overige antwoorden	12%	24%	17%	20%	10%	9%
Weet niet/geen antwoord	13%	11%	10%	12%	14%	13%

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)
1	2%	4%
2	2%	2%
3	4%	5%
4	5%	4%
5	11%	11%
6	16%	14%
7	27%	20%
8	18%	21%
9	6%	7%
10	4%	4%
Weet niet/geen mening	6%	8%

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	**2018 (n=1.645)**	**2019 (n=1.759)**	**2020 (n=1.746)**	**2021 (n=1.748)**	**2022 (n=1.750)**	**2023 (n=1.582)**
Gemiddelde	7,2	7,1	7	6,9	6,5	6,4

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen? (basis – allen)	**2022 (n=1.750)**	**2023 (n=1.582)**
Zeer sterk afnemen	11%	10%
Sterk afnemen	17%	15%
Een beetje afnemen	22%	19%
Hetzelfde blijven	26%	29%
Een beetje kunnen toenemen	9%	12%
Sterk kunnen toenemen	4%	3%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	9%	9%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen? (basis - allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gemiddelde	4,1	4,1	3,3	3,5	3,3	3,4

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? (Basis – vindt dat aantal moet afnemen)	2022 (n=875)	2023 (n=701)
(Geluids-) overlast omwonenden	10%	15%
Milieuvervuiling	50%	64%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	7%	9%
Coronacrisis toont aan dat minder vliegverkeer mogelijk is/Veel vluchten zijn onnodig	5%	9%
Luchtvervuiling	6%	5%
Er moet minder gevlogen worden (algemeen)	6%	5%
Korte vluchten afschaffen/verminderen	2%	5%
Te veel vliegverkeer/Te druk in luchtruim	3%	5%
Stikstof	8%	4%
Te goedkoop	3%	3%
Overstaplocatie	2%	3%
Nederland is (te) klein	0%	2%
Belastingvoordeel/Subsidie(trekker)	1%	2%
Beperkt economisch belang	0%	2%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	3%	1%
Boeren moeten ook minderen	2%	1%
Personeelstekort	1%	0%
Risico op (globale) verspreiding van ziektes	2%	0%
Overige antwoorden	4%	3%
Weet niet/geen antwoord	17%	10%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2023] (Basis – vindt dat aantal moet afnemen)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Milieuvervuiling	59%	69%	46%	59%	50%	64%
(Geluids-) overlast omwonenden	30%	18%	10%	9%	10%	15%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	9%	8%	8%	9%	7%	9%
Coronacrisis toont aan dat minder vliegverkeer mogelijk is/Veel vluchten zijn onnodig	0%	0%	13%	12%	5%	9%
Luchtvervuiling	20%	11%	11%	7%	6%	5%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? (Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)	2022 (n=458)	2023 (n=459)
Er zijn genoeg vluchten/Drukte luchtruim	6%	16%
Economisch belang/Goed voor de economie	13%	15%
Milieuvervuiling	7%	14%
(Geluids-) overlast omwonenden	1%	6%
Er is vraag naar	8%	5%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	4%	5%
Geen reden om niet gelijk te blijven	6%	4%
Afname is niet reëel	0%	4%
Werkgelegenheid	2%	3%
Alternatieven beter benutten/promoten	1%	3%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	1%	1%
Vluchten moeten niet duurder worden/Vliegen moet voor iedereen toegankelijk zijn	0%	1%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	1%	1%
Luchtvervuiling	1%	0%
Uitbreiding luchthavens tegengaan	0%	0%
Nederland is (te) klein	0%	0%
De situatie van voor de coronacrisis was prima	9%	0%
Er zou geen effect van de coronacrisis (moeten) zijn	3%	0%
Personeelstekort	1%	0%
Overige antwoorden	2%	6%
Weet niet/geen antwoord	42%	36%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [top-5 2023] (Basis – vindt dat aantal gelijk moet blijven)	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Er zijn genoeg vluchten/Drukte luchtruim	32%	22%	9%	4%	6%	16%
Economisch belang/Goed voor de economie	7%	8%	20%	12%	13%	15%
Milieuvervuiling	20%	25%	10%	8%	7%	14%
(Geluids-) overlast omwonenden	17%	15%	4%	3%	1%	6%
Er is vraag naar	0%	0%	13%	6%	8%	5%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? (Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)	2022 (n=458)	2023 (n=459)
Economisch belang/Goed voor de economie	33%	35%
Er is (meer) vraag naar	13%	18%
Concurrentiepositie Nederland	4%	10%
Verduurzamen sector/Overlast inperken	4%	5%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	5%	5%
Werkgelegenheid	7%	5%
Toekomstgericht/Vooruitgang	1%	4%
Meer vluchttijden/bestemmingen aanbieden	0%	4%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	1%	3%
Toename toerisme	1%	2%
Uitbreiding luchtvaart maakt dit mogelijk	4%	2%
Toename welvaart in Nederland	1%	2%
Bevolkingsgroei	1%	2%
Terug naar de situatie van voor de coronacrisis	9%	1%
Geleden schade inhalen	0%	0%
Voortbestaan luchtvaartmaatschappijen	0%	0%
Wanneer het weer veilig is om te vliegen	0%	0%
Overige antwoorden	5%	7%
Weet niet/geen antwoord	30%	23%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [top-5 2023] (Basis – vindt dat aantal moet toenemen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Economisch belang/Goed voor de economie	47%	43%	45%	35%	33%	35%
Er is (meer) vraag naar	19%	14%	11%	14%	13%	18%
Concurrentiepositie Nederland	9%	9%	7%	4%	4%	10%
Verduurzamen sector/Overlast inperken	3%	4%	3%	7%	4%	5%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	5%	4%	0%	1%	5%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Een sterke Nederlandse economie	5,0	5,0	5,1	5,0	4,8	4,8
Veel werkgelegenheid in Nederland	4,9	4,9	5,0	4,8	4,7	4,7
Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4,7	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5
Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5	4,5
Bescherming van het klimaat en milieu	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2	5,2
Het beperken van geluidshinder in Nederland	5,0	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,6	5,7	5,5	5,5	5,4	5,5
Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2	5,2
Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,6	4,5	4,4	4,4	4,4	4,3
Bescherming van de gezondheid van reizigers	-	-	5,4	5,2	4,9	4,9
Bescherming van de gezondheid van omwonenden van luchthavens	-	-	-	-	5,2	5,2
Vliegreizen betaalbaar houden voor reizigers	-	-	-	-	4,2	4,2
Beperking van hoeveelheid ruimte in het landschap die luchthavens innemen	-	-	-	-	4,5	4,6
Zekerheid dat er voldoende aanbod van vluchten is in Nederland	-	-	-	-	4,2	4,1
Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	-	-	-	-	4,6	4,4

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op Schiphol)? (Basis – allen)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)
Zeer sterk afnemen	12%	10%
Sterk afnemen	19%	16%
Een beetje afnemen	21%	21%
Hetzelfde blijven	25%	26%
Een beetje kunnen toenemen	10%	12%
Sterk kunnen toenemen	4%	4%
Zeer sterk kunnen toenemen	1%	2%
Weet niet/geen mening	9%	9%

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op de kleinere, regionale luchthavens in Nederland)? (Basis – allen)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)
Zeer sterk afnemen	6%	8%
Sterk afnemen	9%	10%
Een beetje afnemen	18%	17%
Hetzelfde blijven	30%	29%
Een beetje kunnen toenemen	19%	19%
Sterk kunnen toenemen	5%	6%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	1%
Weet niet/geen mening	10%	10%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op luchthavens in omringende landen – Duitsland en België)? (Basis – allen)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)
Zeer sterk afnemen	8%	8%
Sterk afnemen	15%	13%
Een beetje afnemen	18%	18%
Hetzelfde blijven	28%	26%
Een beetje kunnen toenemen	11%	12%
Sterk kunnen toenemen	3%	3%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	1%
Weet niet/geen mening	17%	19%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende manieren om de luchtvaart duurzamer te maken? (Basis – allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Het vliegen zelf minder vervuilend maken, waardoor de schadelijke uitstoot per vlucht minder zal worden	1%	3%	13%	41%	38%	6%
De schade van de luchtvaart aan klimaat, milieu en natuur (meer) compenseren	2%	6%	22%	41%	22%	7%
Minder vluchten toestaan	5%	15%	25%	30%	20%	6%
Vliegen duurder maken waardoor er minder gevolgen zal worden	12%	18%	22%	23%	19%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	3%	8%	25%	41%	14%	8%
Vliegen duurder maken door de vliegtaks te verhogen	12%	17%	21%	22%	19%	8%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	-	-	3,5	3,4	3,6	3,6
Vliegen duurder maken door de vliegtaks te verhogen	-	-	-	-	3,3	3,2

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
De vliegtaks hoger maken bij stoelen die meer ruimte innemen	6%	8%	19%	32%	27%	9%
Luchtvaartmaatschappijen verplichten de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren	6%	12%	26%	27%	18%	11%
De vliegtaks hoger maken voor reizigers die na hun eerste (retour)vlucht binnen 12 maanden nog een vlucht boeken	11%	18%	22%	21%	17%	10%
De vliegtaks bij langere vluchten hoger maken dan die bij korte vluchten	12%	23%	26%	17%	12%	10%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	4%	8%	21%	33%	25%	9%
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	2%	4%	25%	45%	13%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	-	-	3,8	3,8	3,8	3,8
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	-	-	3,7	3,7	3,7	3,7

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren	0%	1%	12%	41%	38%	7%
Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen	6%	12%	26%	27%	18%	11%
Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen	3%	4%	18%	36%	30%	9%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren	-	-	4,2	4,2	4,2	4,2
Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen	-	-	4,1	4,1	4,1	4,1
Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen	-	-	4,0	4,0	4,0	3,9

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken	4%	12%	40%	25%	8%	11%
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken	13%	21%	34%	16%	6%	10%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken	-	-	3,2	3,2	3,2	3,2
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken	-	-	2,7	2,7	2,8	2,8

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad en natuur	4%	12%	34%	28%	8%	13%
Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot	7%	25%	34%	14%	5%	14%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad en natuur	-	-	3,2	3,3	3,3	3,3
Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot	-	-	2,9	2,8	2,8	2,8

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.582)	**Zeer negatief**	**Negatief**	**Niet positief, niet negatief**	**Positief**	**Zeer positief**	**Weet niet/geen mening**
Beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld waardoor er minder gevlogen kan worden	6%	13%	24%	30%	17%	10%
Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes in plaats van spreiden over zoveel mogelijk verschillende vliegroutes	3%	9%	32%	27%	9%	20%
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject	1%	2%	23%	48%	13%	14%
Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden 's nachts minder geluidsoverlast hebben	2%	7%	24%	37%	21%	8%
Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland	6%	15%	29%	28%	9%	12%
Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond stimuleren	1%	2%	19%	47%	21%	9%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld waardoor er minder gevlogen kan worden	-	-	-	-	3,6	3,4
Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes in plaats van spreiden over zoveel mogelijk verschillende vliegroutes	-	-	3,4	3,3	3,4	3,4
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject	-	-	3,8	3,8	3,8	3,8
Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden 's nachts minder geluidsoverlast hebben	-	-	-	-	3,7	3,7
Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland	-	-	3,2	3,1	3,3	3,2
Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond stimuleren	-	-	4,0	4,0	4,0	3,9

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Korte vluchten minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken	5%	9%	18%	26%	34%	8%
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	1%	2%	12%	28%	52%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.582)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Korte vluchten minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken	-	-	-	-	3,8	3,8
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	-	-	4,2	4,2	4,3	4,3

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? (Basis – allen)	**2022 (n=1.750)**	**2023 (n=1.582)**
Luchthavens	29%	30%
Luchtvaartmaatschappijen	39%	44%
Kabinet/regering	39%	39%
Luchtvaartindustrie (zoals bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	34%	34%
Europese Unie	17%	21%
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	18%	17%
Het bedrijfsleven in het algemeen (zoals import-export bedrijven)	9%	7%
Consumenten die vliegreizen maken	8%	7%
Universiteiten en onderzoeksinstituten	6%	6%
Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)	7%	6%
Brandstofleveranciers	6%	6%
Inwoners van Nederland	6%	5%
Zakelijke reizigers	3%	4%
Gezondheidsinstanties zoals RIVM	3%	4%
Consumenten die producten uit andere landen kopen die per vliegtuig naar Nederland komen	3%	4%
Provincies	3%	3%
Gemeenten	2%	3%
Omwonenden van luchthavens	2%	2%
Anders, namelijk:	1%	1%
Weet niet/geen mening	13%	11%

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top-5 2023] (Basis - allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Luchtvaartmaatschappijen	31%	31%	33%	38%	39%	44%
Kabinet/regering	0%	0%	45%	39%	39%	39%
Luchtvaartindustrie (zoals bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	28%	22%	20%	32%	34%	34%
Luchthavens	26%	26%	23%	21%	29%	30%
Europese Unie	17%	17%	13%	18%	17%	21%
Luchtvaartmaatschappijen	31%	31%	33%	38%	39%	44%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Privé (Basis – allen)	**2022 (n=1.750)**	**2023 (n=1.582)**
0 keer per jaar privé	67%	60%
1 tot 2 keer per jaar privé	22%	24%
2 tot 3 keer per jaar privé	7%	9%
3 tot 5 keer per jaar privé	3%	5%
>5 keer privé	2%	2%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Privé (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vloog minstens 1 keer	-	57%	31%	15%	33%	40%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen voor deze vliegreis/vliegreizen? (Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)	**2022 (n=597)**	**2023 (n=649)**
Ik had het vliegen zo gemist dat ik wilde gaan nu het weer kon	8%	4%
Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik gemakkelijker/alleen met het vliegtuig heen kon	73%	74%
Ik wilde familie/vrienden in het buitenland bezoeken	24%	22%
Ik moest voor mijn werk vliegen	10%	11%
Ik wilde een evenement of culturele instelling bezoeken	7%	6%
Anders, namelijk:	3%	3%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen voor deze vliegreis/vliegreizen? (Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik had het vliegen zo gemist dat ik wilde gaan nu het weer kon	-	-	13%	8%	4%	13%
Ik wilde naar een vakantiebestemming waar ik gemakkelijker/alleen met het vliegtuig heen kon	-	-	60%	73%	74%	60%
Ik wilde familie/vrienden in het buitenland bezoeken	-	-	24%	24%	22%	24%
Ik moest voor mijn werk vliegen	-	-	10%	10%	11%	10%
Ik wilde een evenement of culturele instelling bezoeken	-	-	7%	7%	6%	7%

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen? (Basis – allen)	**2022 (n=1.750)**	**2023 (n=1.582)**
Zeker niet	35%	31%
Waarschijnlijk niet	15%	18%
Misschien wel, misschien niet	16%	16%
Waarschijnlijk wel	16%	17%
Zeker wel	12%	15%
Weet ik niet/geen mening	6%	5%

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gemiddelde	-	2,7	2,2	2,4	2,5	2,7

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Zakelijk (Basis - allen)	**2022 (n=1.750)**	**2023 (n=1.582)**
0 keer per jaar zakelijk	93%	93%
1 tot 2 keer per jaar zakelijk	3%	4%
2 tot 3 keer per jaar zakelijk	1%	1%
3 tot 5 keer per jaar zakelijk	1%	1%
>5 keer zakelijk	2%	1%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Zakelijk (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vloog minstens 1 keer	-	8%	9%	4%	7%	7%

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen? (Basis – allen)	**2023 (n=1.582)**
Zeker niet	68%
Waarschijnlijk niet	11%
Misschien wel, misschien niet	7%
Waarschijnlijk wel	6%
Zeker wel	4%
Weet ik niet/geen mening	5%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden niet gevlogen)	2022 (n=937)	2023 (n=463)
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	36%	53%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	18%	27%
Ik wilde naar vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	21%	26%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	14%	21%
Het is er gewoon niet van gekomen	13%	11%
Ik vreesde drukte/chaos/personeelstekort en het risico mijn vlucht te missen	27%	8%
Ik hoefde voor mijn werk niet meer te vliegen	9%	8%
Videobellen was een goed alternatief om iemand in het buitenland te spreken	5%	3%
Ik vond het risico dat de reis geannuleerd moest/kon worden te groot	24%	2%
Ik durfde het niet aan, omdat ik (nog) niet (volledig) gevaccineerd was tegen corona	6%	0%
Anders, namelijk:	9%	10%
Weet niet/geen mening	3%	5%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? [top-5 2023] (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden niet gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	-	-	-	32%	36%	53%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	-	-	-	10%	18%	27%
Ik wilde naar vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	-	-	-	11%	21%	26%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	-	-	-	8%	14%	21%
Het is er gewoon niet van gekomen	-	-	-	8%	13%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=620)	**Zeer oneens**	**Oneens**	**Niet eens, niet oneens**	**Eens**	**Zeer eens**	**Weet niet/geen mening**
Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen	8%	13%	15%	44%	15%	4%
Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis	26%	34%	20%	9%	4%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen	-	3,3	3,4	3,5	3,5	3,5
Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis	-	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=620)	**Zeer oneens**	**Oneens**	**Niet eens, niet oneens**	**Eens**	**Zeer eens**	**Weet niet/geen mening**
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	15%	20%	17%	27%	15%	4%
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben	14%	19%	23%	29%	11%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	-	3,2	3,3	3,3	3,3	3,1
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben	3,2	3,1	3,1	3,1	3,2	3,0

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=620)	**Zeer oneens**	**Oneens**	**Niet eens, niet oneens**	**Eens**	**Zeer eens**	**Weet niet/geen mening**
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland dan ik gewend ben	17%	26%	21%	22%	10%	4%
Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik gewend ben	15%	21%	24%	23%	11%	7%
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik gewend ben	14%	20%	21%	26%	10%	9%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland dan ik gewend ben	-	2,8	3,0	3,0	3,1	2,8
Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik gewend ben	3,2	3,0	3,0	3,0	3,1	2,9
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik gewend ben	-	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=620)	**Zeer oneens**	**Oneens**	**Niet eens, niet oneens**	**Eens**	**Zeer eens**	**Weet niet/geen mening**
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig	13%	15%	21%	30%	16%	6%
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik gewend ben	12%	17%	20%	33%	12%	6%
Ik ben bereid om vaker dan ik gewend ben met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld	13%	15%	23%	30%	13%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig	-	3,2	3,2	3,2	3,4	3,2
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik gewend ben	-	3,2	3,1	3,2	3,3	3,2
Ik ben bereid om vaker dan ik gewend ben met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld	3,3	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=620)	**Zeer oneens**	**Oneens**	**Niet eens, niet oneens**	**Eens**	**Zeer eens**	**Weet niet/geen mening**
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	15%	24%	23%	23%	8%	7%
Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof	19%	23%	21%	24%	8%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	-	2,8	2,9	3,0	2,9	2,8
Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof	2,8	2,8	2,9	3,0	2,9	2,8

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=620)	**Zeer oneens**	**Oneens**	**Niet eens, niet oneens**	**Eens**	**Zeer eens**	**Weet niet/geen mening**
Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart	8%	16%	24%	33%	8%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart	3,1	3,2	3,3	3,3	3,2	3,2

Bijlage | Tabellen

Hoe voel je je als je denkt aan het maken van vliegreizen? (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden gevlogen)	**2023 (n=649)**
Tevreden	38%
Blij	35%
Gelukkig	31%
Gespannen	14%
Schuldig	10%
Schaamtevol	8%
Trots	6%
Angstig	4%
Anders, namelijk:	7%
Weet ik niet/geen mening	13%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden privé gevlogen)	**2022 (n=961)**	**2023 (n=627)**
Evenveel als ik gewend ben	51%	48%
Minder dan ik gewend ben	32%	33%
Meer dan ik gewend ben	8%	10%
Weet ik niet/geen mening	9%	9%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Evenveel als ik gewend ben	-	-	51%	51%	51%	48%
Minder dan ik gewend ben	-	-	31%	33%	32%	33%
Meer dan ik gewend ben	-	-	7%	7%	8%	10%
Weet ik niet/geen mening	-	-	11%	9%	9%	9%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden zakelijk gevlogen)	2022 (n=174)	2023 (n=114)
Evenveel als ik gewend ben	26%	33%
Minder dan ik gewend ben	43%	43%
Meer dan ik gewend ben	20%	14%
Weet ik niet/geen mening	11%	10%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden zakelijk gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Evenveel als ik gewend ben	-	-	33%	36%	26%	33%
Minder dan ik gewend ben	-	-	46%	49%	43%	43%
Meer dan ik gewend ben	-	-	13%	9%	20%	14%
Weet ik niet/geen mening	-	-	8%	6%	11%	10%

Bijlage | Tabellen

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats vanuit Nederland? (Basis - vliegt weleens privé)	**2022 (n=1.003)**	**2023 (n=627)**
Als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland	48%	53%
Als de totale vliegtijd naar mijn eindbestemming dan korter is (bijv. directe vlucht)	32%	34%
Als het vliegveld daar beter bereikbaar is dan in Nederland (bijv. kortere reistijd)	31%	32%
Als het vliegveld daar comfortabeler is dan in Nederland	34%	22%
Als ik daar meer keuze heb uit vluchten dan in Nederland	21%	22%
Als het vliegen daar duurzamer is dan in Nederland (bijv. schonere brandstof)	16%	13%
Nooit, ik vlieg alleen vanuit Nederland	15%	15%
Anders, namelijk:	2%	2%
Weet niet/geen mening	7%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig? Het vliegveld in je directe omgeving (Basis – woont binnen 10 km van een vliegveld)	2022 (n=313)	2023 (n=282)
Zeer onveilig	1%	1%
Onveilig	7%	6%
Niet veilig, niet onveilig	23%	29%
Veilig	44%	41%
Zeer veilig	18%	17%
Weet niet/geen mening	7%	5%

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig? De vliegroute in je directe omgeving (Basis – woont binnen 10 km van een vliegroute)	2022 (n=633)	2023 (n=617)
Zeer onveilig	3%	2%
Onveilig	6%	5%
Niet veilig, niet onveilig	24%	24%
Veilig	37%	43%
Zeer veilig	24%	21%
Weet niet/geen mening	5%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder' (Basis – woont binnen 10 km van een mobiliteitsvoorziening)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Het vliegveld in je directe omgeving	4,1	3,7	4,0	4,1	3,9	3,6
De vliegroute in je directe omgeving	4,0	4,0	3,8	4,1	4,2	4,1
De snelweg in je directe omgeving	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4
Het treinspoor in je directe omgeving	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0
Het treinstation in je directe omgeving	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7

Wij verminderen onze footprint

Motivaction
is ISO 14001-gecertificeerd

Motivaction gebruikt
energiezuinige auto's

Motivaction gebruikt
groene stroom

Motivaction gebruikt uitsluitend
papier met een FSC-label

motivaction
insights and strategy

Auteursrecht

opdrachtgever. Voor het vermelden
asis van deze rapportage -
riftelijke toestemming vereist

van ons verwacht kan
chterhalen. Mocht u
ikt beeldmateriaal,

of andere
n aan een
Pers- en publicatiebeleid.

meer zien
meer weten
meer betekenen

motivaction
insights and strategy

Motivaction International bv
Marnixkade 109F
1015ZL Amsterdam

Postbus 15262
1001MG Amsterdam

020 589 83 83

info@motivaction.nl
www.motivaction.nl