

Luchtvaart in Nederland

*Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek,
vervolgmeting 2019*



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Projectnummer
B4755

Datum
23 september 2019

Auteurs: *Drs. Bram van der Lelij*
Katrien Oomen, MSc.

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

Bezoekadres
Marnixkade 109
1015 ZL Amsterdam

Inhoudsopgave

1	Achtergrond	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Hoofdvragen	1
2	Management Summary	2
3	Methode en opzet	6
3.1	Achtergrond	6
3.2	Doelgroep en steekproef	6
3.3	Veldwerk	6
3.4	Leeswijzer	6
4	Luchtvaart in Nederland	8
4.1	Associaties met de luchtvaart	8
4.2	Draagvlak voor luchtvaart in Nederland	9
4.3	Draagvlak voor groei	9
5	Waarden en belangen	14
5.1	Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland	14
6	Maatregelen	16
6.1	Draagvlak voor de verschillende maatregelen	16
6.2	Veranderingen in draagvlak ten opzichte van 2018	20
7	Vlieggedrag en handelingsperspectief	24
7.1	Verantwoordelijke actoren	24
7.2	Vlieggedrag	25
7.3	Bereidheid tot eigen bijdrage van vliegreizigers	28
8	Hinderbeleving	32
8.1	Beleving van hinder	32
8.2	Acceptatie van hinder	32
9	Communicatie en informatie	34
Bijlage 1: Subgroepen		36
	Voorstanders van groei luchtvaart	36
	Voorstanders van krimp luchtvaart	39
	Omwonenden van de vier luchthavens	42
	Niet-vliegers	43
	Incidentele privévliegers	45
	Frequente privévliegers	47
	Hoogfrequente vliegers	49
	Zakelijke vliegers	51

Bijlage 2: Bezit drones	54
Bijlage 3: Vragenlijst	55
Bijlage 4: Gewogen en ongewogen data	68
Bijlage 5: Auteursrecht	69

1 Achtergrond

1.1 Aanleiding

De luchtvaart groeit, nationaal en internationaal. Om voorbereid te zijn op de toekomst werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan een langetermijnvisie op luchtvaart voor 2020-2050: de Luchtvaartnota. Ook wordt gewerkt aan de herindeling van het Nederlandse luchtruim, Schiphol Airport, Lelystad Airport en de andere regionale luchthavens.

In 2018 is Motivaction International B.V. in opdracht van de directie Communicatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gestart met een onderzoek naar het draagvlak voor luchtvaart in Nederland¹. Ook in 2019 heeft een meting plaatsgevonden. Het rapport dat voor u ligt, doet daarvan verslag. De resultaten kunnen worden gebruikt voor de volgende doelen:

- de ontwikkeling van beleid over luchtvaart,
- de communicatie op het luchtvaartdomein
- opzet van een monitoringsinstrument.

1.2 Hoofdvragen

De hoofdvragen van het onderzoek zijn:

- Wat is de opinie over en het draagvlak voor (de ontwikkeling van) de luchtvaart in Nederland?;
- In hoeverre verschillen omwonenden van de luchthavens van Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad van niet-omwonenden?
- In hoeverre zijn er veranderingen in de beleving van luchtvaart in 2019 ten opzichte van 2018?

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/20/bijlage-6-rapport-representatief-draagvlakonderzoek-uitgevoerd-door-motivaction>

2 Management Summary

Uit het onderzoek onder een representatieve steekproef van 1.759 Nederlanders tussen 18 tot en met 75 jaar komt naar voren dat de bevolking - net als in 2018 - zeer positief is over de luchtvaart in Nederland. Wel is er nog steeds sprake van grote verdeeldheid over de vraag in hoeverre de luchtvaart (verder) mag groeien. Ook de waarden en belangen die Nederlanders prioriteit geven zijn hetzelfde gebleven: veiligheid, natuur en milieu, en landschap staan bovenaan, gevolgd door onder meer reductie van geluidsoverlast en een sterke economie. Het draagvlak voor diverse beleidsopties ter verduurzaming van de luchtvaart is groot, en neemt op sommige punten ook nog iets toe, zoals het duurder maken van aankomst of vertrek van vervuilende of lawaaiige vliegtuigen. Ook het besef onder vliegreizigers dat men zelf iets kan doen aan het beperken van de nadelige gevolgen van luchtvaart is iets toegenomen. Echter, de bereidheid bij vliegreizigers om zelf ook daadwerkelijk minder of minder ver te gaan vliegen, is iets gedaald, hoewel het om een heel kleine afname gaat. We kunnen daarom concluderen dat de sociale norm dat luchtvaart moet verduurzamen breed wordt gedeeld, maar (voorsnog) niet leidt tot een grotere persoonlijke offerbereidheid bij consumenten.

Hieronder gaan we nader in op de belangrijkste resultaten en conclusies.

Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Nederlanders zijn in 2019 even positief over luchtvaart als in 2018

- Het merendeel van de Nederlanders (81%) is in het algemeen positief over de luchtvaart in Nederland. Dit was in 2018 in gelijke mate het geval.
- Vier op de tien (42%) is 'zeer positief' over de luchtvaart. Een heel kleine groep (3%) is daarentegen 'zeer negatief'.

Nog steeds verdeeldheid over de vraag of de luchtvaart in Nederland mag groeien

- Circa een derde (35%) vindt dat het aantal vluchten van en naar Nederland toe moet kunnen nemen en een kwart (24%) dat dit juist af zou moeten nemen. Vier op de tien (41%) vindt dat het aantal vluchten gelijk moet blijven of heeft er geen mening over. Deze sterke verdeeldheid is vergelijkbaar met 2018.
- Voorstanders van groei noemen economische belangen als voornaamste reden om verdere groei mogelijk te maken, voorstanders van krimp noemen milieuvervuiling als voornaamste argument voor afname van het aantal vluchten.
- Naast een voorkeur voor groei of krimp is ook gevraagd hoe *acceptabel* met het zou vinden als de luchtvaart van en naar Nederland de komende jaren zou toenemen. Deze acceptatie van groei ligt iets hoger dan de voorkeur voor groei. Hoewel ruim de helft van de bevolking (54%) vindt dat het aantal vluchten gelijk zou moeten blijven of af zou moeten nemen, zien we dat drie op de tien (31%) groei *onacceptabel* zou vinden. Iets minder dan vier op de tien (38%) vindt groei wel acceptabel. Dit beeld is niet anders dan in 2018.

Waarden en belangen

Veiligheid, milieu en natuur nog steeds belangrijkste waarden gevonden voor de luchtvaart

- Over het algemeen zien we dat Nederlanders, evenals in 2018 veel verschillende waarden belangrijk vinden met betrekking tot de luchtvaart. Veiligheid wordt als belangrijkste waarde gezien: een kwart (25%) geeft dit de allerhoogste prioriteit. Daarna volgen milieu (20%) en ruimte voor natuur en landschap (17%).
- Op enige afstand volgen de waarden beperking van geluidhinder, economie en werkgelegenheid. Ongeveer één op de tien Nederlanders geeft deze waarden de allerhoogste prioriteit.
- De minste prioriteit krijgen reisgemak en bereikbaarheid (ca. 4% geeft dit de allerhoogste prioriteit).

Mogelijke maatregelen voor de toekomst

Vliegtaks nog niet erg populair, maar wint iets aan steun

- Over het invoeren van een vliegtaks zijn de meningen verdeeld: bijna vier op de tien Nederlanders (37%) steunt deze belasting en een derde (33%) wijst hem af.
- Nederlanders zijn wel iets positiever geworden over het invoeren van een vliegtaks. In 2018 was 34% positief en 36% negatief.

Veel draagvlak voor het duurzamer maken van luchtvaart

- Maatregelen die de luchtvaart verduurzamen, zonder dat direct duidelijk is in hoeverre ze consumenten in hun portemonnee raken, krijgen brede steun in de bevolking.
- Voor duurzamer vliegtuigen bestaat brede steun. Acht op de tien (83%) steunt het ontwikkelen van stillere en zuinigere vliegtuigen. In 2018 was het draagvlak een fractie - maar wel statistisch significant - minder: 81% positief. Zeven op de tien (68%) is verder positief over de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen voor korte afstanden. Dit is gelijk aan 2018.
- Ook voor maatregelen gericht op het verduurzamen van vliegtuigmaatschappijen en vliegvelden bestaat brede steun. Driekwart staat achter het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van schone brandstoffen (73%) en achter het verduurzamen van de afhandeling op vliegvelden op de grond (74%). Twee derde (65%) staat positief tegenover het bieden van voordelen aan maatschappijen die verduurzamen, zoals het goedkoper maken van aankomst of vertrek, gunstigere vertrektijden of de dichtstbijzijnde gates. Zes op de tien (61%) is positief over het duurder maken van aankomst of vertrek van vervuilende of lawaaiige vliegtuigen. Dit is toegenomen: In 2018 was nog de helft (52%) hiervoor.
- Voor het beschermen van het milieu lijkt iets meer draagvlak te bestaan dan voor het beperken van geluidsoverlast. Vier op de tien (40%) is positief over het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad of natuur. Deze steun is toegenomen, want in 2018 was een derde (33%) positief hierover. Daarnaast is één op de vijf positief over het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te voorkomen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot. Deze maatregel was in 2018 nog niet meegenomen.

Nog meer Nederlanders positief over trein als alternatief voor korte afstand

- Vergeleken met 2018 is er meer draagvlak voor het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden. Was in 2018 nog 72% van alle Nederlanders positief over deze maatregel, in 2019 is dat 78%.

Vier op de tien staat achter het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens

- Vergeleken met 2018 is het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland niet veranderd: 39% steunt dit nog steeds, terwijl 20% dit afwijst.
- Ook voor het concentreren van vliegroutes in plaats van verspreiden over het land is de steun gelijk gebleven: een derde (34%) is voor, 16% is tegen.
- Het verplaatsen of uitbreiden van Schiphol naar een vliegveld in de Noordzee is iets minder populair geworden: in 2018 was 42% positief hierover, in 2019 39%.

Vlieggedrag en handelingsperspectief

Ministerie van IenW nog steeds gezien als meest verantwoordelijk partij voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Evenals in 2018 denken Nederlanders dat met name het Ministerie van IenW (45%), luchtvaartmaatschappijen (40%) en luchthavens (36%) bepalen hoe de luchtvaart in Nederland eruit ziet.
- Ook vinden Nederlanders nog steeds vooral het Ministerie van IenW (48%) verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de Nederlandse luchtvaart toekomstbestendig te maken, op afstand gevolgd door luchtvaartmaatschappijen (31%) en luchthavens (26%).

Vliegreizigers denken vaker dat zij kunnen bijdragen aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart

- Ongeveer zes op de tien Nederlanders vliegt wel eens voor privédoelen (zoals vakantie en familiebezoek), vier op de tien niet. Gemiddeld genomen vliegen alle Nederlanders tezamen circa 1,2 keer per jaar voor privédoelen.
- Vergeleken met 2018 denken meer Nederlanders die weleens vliegen zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van luchtvaart (45% vs. 38%).

De bereidheid om minder vaak en minder ver te vliegen neemt iets af, trein gezien als alternatief voor kortere afstanden

- De helft van de vliegreizigers (50%) geeft aan bereid te zijn om niet elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan. Vier op de tien (40%) is in het algemeen bereid minder vaak een vliegreis te maken. Eén op de drie (33%) is daar niet toe bereid. Dat is iets meer dan in 2018, toen nog 27% niet bereid was minder vaak te vliegen.
- Bijna de helft van de vliegreizigers (46%) is bereid minder vaak een vliegreis te maken *binnen Europa* en bijna vier op de tien (37%) om minder *verre* vliegreizen te maken. Deze bereidheid om minder verre vluchten te maken, lag in 2018 iets hoger (40%).
- Verder is vier op de tien (43%) bereid vaker de trein te nemen op korte vliegafstanden, ook als dat meer tijd en/of geld kost. Dit is gelijk aan 2018.

Hinderbeleving

Luchtverontreiniging blijft minst geaccepteerde vorm van overlast in de bevolking

- Nederlanders die aangeven binnen een straal van 10km van een vliegveld of vliegroute te wonen, zeggen daarvan meer overlast te ervaren dan degenen die binnen een straal van 10km van een snelweg, treinspoor of treinstation wonen.
- Luchtvaart kan tot verschillende vormen van overlast leiden. Evenals in 2018 zien we dat luchtverontreiniging daarvan de minst geaccepteerde vorm is: iets meer dan de helft (56%) van de Nederlanders zou het onacceptabel vinden als hun directe omgeving daar komende jaren (meer) mee te maken zou krijgen. Daarna volgen geluidsoverlast (43%), horizonvervuiling (38%) en verkeersdrukke (31%).
- Ten opzichte van 2018 is zowel de hoeveelheid ervaren hinder bij de mobiliteitsvoorzieningen als de acceptatie van eventuele (toenemende) overlast gelijk gebleven.

Betrokkenheid bij luchtvaart

Kwart Nederlanders wil door overheid betrokken worden bij keuzes voor de luchtvaart van de toekomst

- Ongeveer een derde van de Nederlanders (36%) geeft aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland en een kwart (27%) wil graag door de overheid betrokken worden bij beleidskeuzes over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart (27%).

Omwonenden

Omwonenden even positief over luchtvaart als niet-omwonenden, maar steunen wel vaker beleid om geluidhinder te reduceren

- Omwonenden van de luchthavens Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Lelystad en Eindhoven zijn even positief over de luchtvaart in Nederland en eventuele groei ervan als de rest van Nederland. Zij hechten over het algemeen ook in gelijke mate aan de meeste waarden op het gebied van luchtvaart, zoals veiligheid, natuur en milieu en economie.
- Wel geven zij gemiddeld meer prioriteit aan het beperken van geluidsoverlast in hun regio en aan een goede bereikbaarheid van hun regio vanuit het buitenland en andersom. Mogelijk is een deel van de omwonenden mede vanwege het belang dat zij aan regionale vliegverbindingen hechten nabij een luchthaven gaan wonen.
- De sterkere aandacht van omwonenden voor geluidsreductie komt ook terug in hun grotere steun voor maatregelen op dit gebied: zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder voor inwoners te verminderen (30% positief vs. 22% van de totale bevolking, en

- om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen maar met mogelijk meer CO2-uitstoot (30% vs. 20%).
- Omwonenden voelen zich meer betrokken bij luchtvaart: ze zijn vaker geïnteresseerd in het onderwerp luchtvaart (47% eens vs. 35% van de totale bevolking), geven vaker aan er veel over te weten (20% vs. 14%), hebben er vaker een mening over (40% vs. 35%) en willen vaker betrokken worden door de overheid bij het maken van keuzes voor de luchtvaart in de toekomst (37% vs. 27%).
 - Omwonenden die vliegreizen maken voor privédoeleinden zijn vaker dan de totale groep die vliegreizen maakt voor privédoeleinden bereid om minder verre vluchten te maken (45% vs. 37%) of minder vaak te vliegen buiten Europa (41% vs. 35%), en om hun CO2-uitstoot financieel te compenseren (38% vs. 33%).

3 Methode en opzet

Het onderzoek werd uitgevoerd door middel van een online kwantitatieve vragenlijst. Onderwerpen die aan bod kwamen waren onder meer de houding ten opzichte van luchtvaart in Nederland, belangen en waarden die daarbij een rol spelen, mogelijke beleidskeuzes, de verantwoordelijkheid van verschillende actoren, het eigen vlieggedrag en ervaren hinder van luchtvaart.

3.1 Achtergrond

Het huidige onderzoek borduurt voort op het onderzoek naar draagvlak voor luchtvaart in Nederland uit 2018. Dat onderzoek bestond uit een verkennend, kwalitatief onderzoek in de vorm van een online community: een afgesloten, online omgeving waarin in een week tijd vijf opdrachten voorgelegd zijn aan respondenten om de breedte van de sentimenten, meningen en argumenten rondom de (toekomst van de) luchtvaart in Nederland in kaart te brengen. Op deze kwalitatieve fase volgde een toetsend, kwantitatief onderzoek waarin inzichten uit het kwalitatieve onderzoek zijn meegenomen. De vragenlijst die in 2018 op deze manier tot stand kwam, is als basis genomen voor het huidige onderzoek.

3.2 Doelgroep en steekproef

Het onderzoek is uitgevoerd via StemPunt, het online panel van Motivaction, onder Nederlanders in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar. In totaal hebben n=1.759 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Door de verzamelde data achteraf statistisch te wegen, zijn de resultaten representatief voor de gehele Nederlandse bevolking in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en waardenoriëntatie ('Mentality-milieus') en alle combinaties tussen deze kenmerken. Deze weging houdt in dat groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef ten opzichte van de populatie (zoals jonge mannen en lager opgeleide inwoners van regio Oost-Nederland) zwaarder meetellen en groepen die oververtegenwoordigd zijn in de steekproef minder gewicht krijgen.

3.3 Veldwerk

Het veldwerk werd uitgevoerd van 5 tot en met 12 augustus 2019. In 2018 liep het veldwerk van 31 juli tot en met 7 augustus. Omdat de veldwerkperiodes van beide metingen vrijwel gelijk zijn, zijn de twee metingen goed te vergelijken. De vragenlijst bestond uit circa 40 vragen en was omwille van de vergelijkbaarheid van de resultaten grotendeels gelijk aan de vragenlijst uit 2018. Nieuw ten opzichte van vorig jaar zijn vragen die gezien de actualiteit relevant zijn (m.b.t. dronebezit en reisbestemmingen). Ook zijn dit jaar meer (gedrags)maatregelen voorgelegd aan respondenten. Vragen waarvan vorig jaar bleek dat die onduidelijk, onnodig of onvoldoende onderscheidend waren, zijn samengevoegd met bestaande vragen of niet gehandhaafd. Waar de vraagtekst in de 1-meting in 2019 afwijkt ten opzichte van die in de 0-meting in 2018, is dit in de rapportage aangegeven. Bijlage 3 bevat de gehele vragenlijst.

3.4 Leeswijzer

In deze rapportage bespreken we de resultaten van het onderzoek op totaalniveau, dus voor de gehele Nederlandse bevolking (n = 1.759). We tonen die in grafiek- of tabelvorm en gaan tekstueel beknopt in de op de belangrijkste uitkomsten. Daarbij wordt de vergelijking gemaakt met de 0-meting in 2018, en worden statistisch significante verschillen toegelicht. Alleen bij significante verschillen mag je aannemen dat er tussen de totale populaties (doelgroepen) waarover je uitspaken doet ook echt sprake is van verschillen.

Significante verschillen tussen *percentages* worden in de grafieken aangeduid met een * (een significante toename ten opzichte van 2018) of een * (een significante afname). Als percentages in de grafieken niet optellen tot 100%, dan komt dit door afrondingsverschillen.

Bij vragen met antwoordschalen (zoals stellingen) zijn de verschillen tussen *gemiddelden* op de schalen getoetst. Deze gemiddelden zijn de dikgedrukte cijfers links voor de grafieken. Indien gemiddelden significant verschillen tussen 2019 en 2018 is dit aangegeven in de grafieken door middel van een **groene rechthoek** (significante toename) of **rode rechthoek** (significante afname).

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

- Voorstanders groei (n=622)
- Voorstanders van krimp (n=459)
- Omwonenden (n=231)
- Niet-vliegers (n=758)
- Incidentele privévliegers (n=547)
- Frequente privévliegers (n=275)
- Hoogfrequente privévliegers (n=179)
- Zakelijke vliegers (n=136)

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

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

- De kwantitatieve resultaten over de Nederlandse bevolking zijn gebaseerd op een grote, representatieve steekproef (n=1.759) en kunnen dus gegeneraliseerd worden naar de totale Nederlandse bevolking van 18 tot en met 75 jaar. Met de huidige steekproefgrootte kunnen we stellen dat de gevonden resultaten voor de totale steekproef een maximale afwijking van 2,3 procentpunt hebben van de totale populatie. Dat wil zeggen dat als in de data een percentage van 50% wordt gevonden, dit in de werkelijke populatie met 95% zekerheid tussen 47,7 en 52,3% ligt.
- Binnen de totale steekproef worden in het rapport uitspraken gedaan over diverse subgroepen, zoals vliegreizigers, zakelijke vliegreizigers en omwonenden. De resultaten daarvan zijn minder betrouwbaar dan die van de totale bevolking. Dit geldt met name voor zakelijke vliegreizigers (n=136), hoogfrequente privévliegers (min. 3 x per jaar, n=179) en omwonenden (n=231), omdat die gebaseerd zijn op kleinere steekproeven. Zo is de maximale afwijking bij zakelijke vliegers (n=136) 8,4 procentpunt, bij hoogfrequente vliegers (n=179) 7,3 procentpunt en bij omwonenden (n=231) 6,4 procentpunt.
- Onder omwonenden verstaan we in dit rapport omwonenden van vier luchthavens: Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad. Daarbij zijn alleen omwonenden geselecteerd die binnen een gebied wonen met een geluidsbelasting door luchtvaart van minimaal 48 Lden (Amsterdam) of 40 Lden (Eindhoven, Rotterdam en Lelystad). De vier groepen zijn in de analyse samengenomen in een totale groep omwonenden en worden dus niet apart besproken.
- In dit rapport worden ook uitspraken gedaan over de overlast die Nederlanders zeggen te ervaren van diverse mobiliteitsvoorzieningen: vliegvelden, vliegroutes, snelwegen, treinstations en treinsporen. Omdat we ons hierbij baseren op de eigen inschatting van respondenten, zeggen deze resultaten niets over de objectieve omgevingsbelasting.

4 Luchtvaart in Nederland

Dit hoofdstuk gaat over de basishouding van Nederlanders tegenover de luchtvaart in Nederland. Achtereenvolgens gaan we in op spontane associaties bij luchtvaart, draagvlak voor luchtvaart in het algemeen en draagvlak voor eventuele groei.

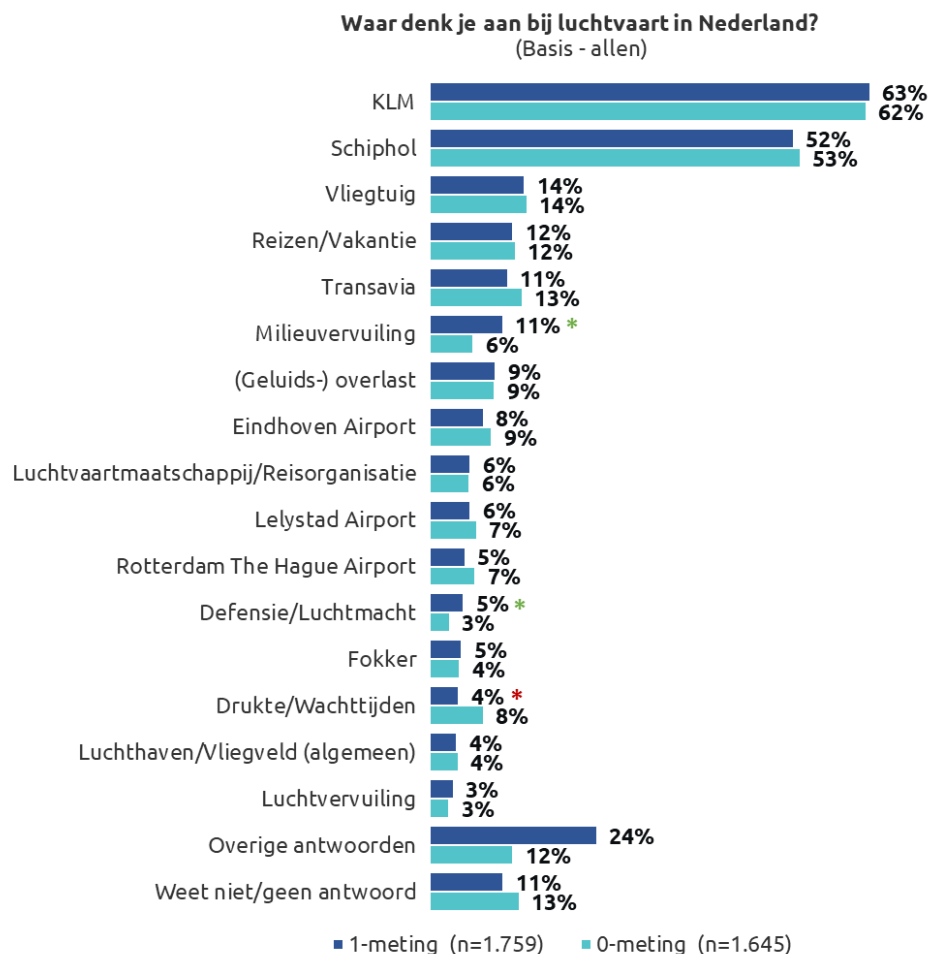
4.1 Associaties met de luchtvaart

Nederlanders associëren luchtvaart voornamelijk met KLM en Schiphol – vergeleken met 2018 wordt luchtvaart iets vaker met milieuvervuiling geassocieerd

Evenals bij de 0-meting in 2018 denken Nederlanders bij de term luchtvaart voornamelijk aan de KLM (63%) en Schiphol (52%). Op flinke afstand volgen associaties zoals vliegtuig (14%), reizen/vakantie (12%) en Transavia (11%).

Opvallend is dat luchtvaart tijdens de 1-meting in 2019 vaker dan tijdens de 0-meting in 2018 wordt geassocieerd met milieuvervuiling (11% vs. 6%). Ook associeert men luchtvaart bij de 1-meting in 2019 iets vaker met defensie/luchtmacht (5% vs. 3%). Daarentegen associëren mensen luchtvaart minder vaak met drukte/wachttijden (4% vs. 8%).

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

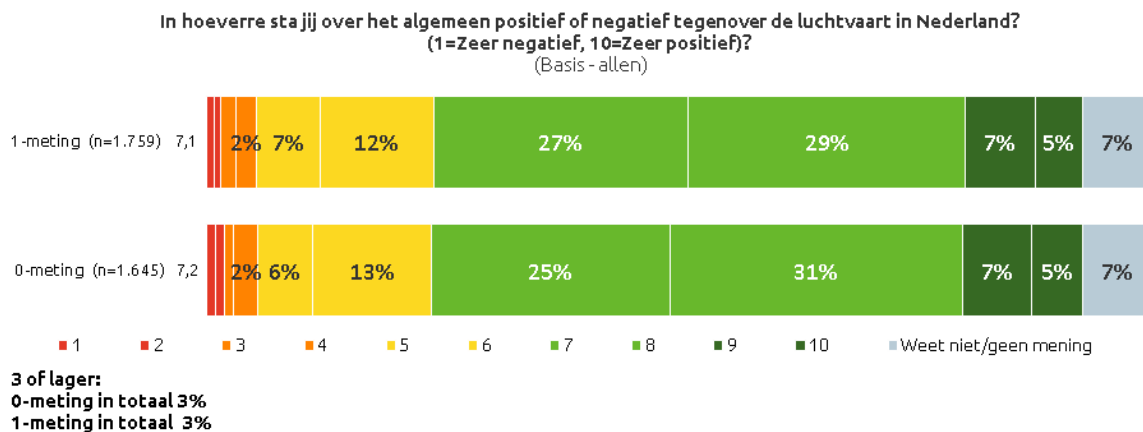


² Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is. Dat wil zeggen dat een team codeurs de open antwoorden heeft gebundeld. Onder 'overige antwoorden' vallen antwoorden die weinig voorkwamen. Voorbeelden zijn 'polderbaan', 'luchtvaartshows', of 'beenruimte'.

4.2 Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Merendeel Nederlanders is onverminderd positief over de luchtvaart in Nederland

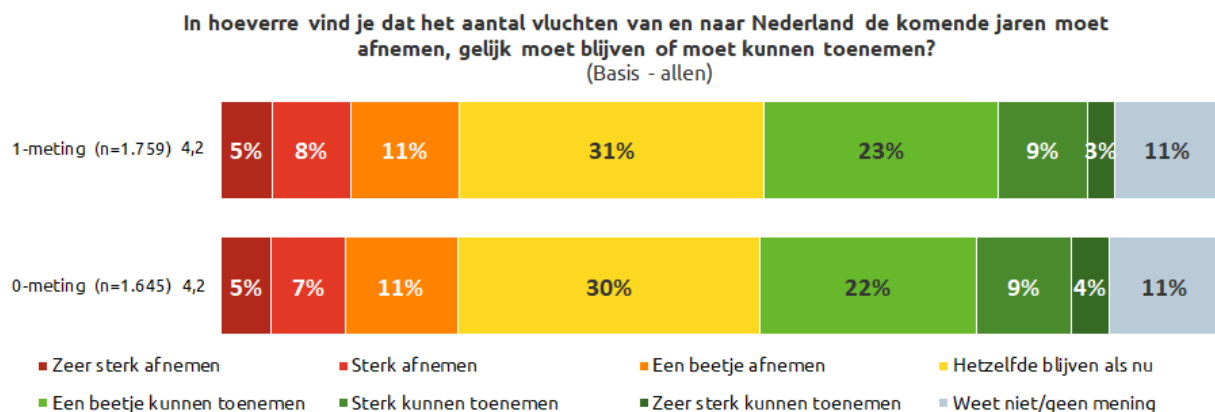
Gemiddeld is de draagvlakscore voor luchtvaart in Nederland 7,1 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor zeer negatief en 10 voor zeer positief. Acht op de tien Nederlanders (81%) is eerder positief dan negatief over de luchtvaart. Zij geven minimaal een 6 op een schaal van 1 tot en met 10. Vier op de tien (42%) is zeer positief (8 of hoger). Een klein aandeel - 3% - is zeer negatief (3 of lager). Het draagvlak voor luchtvaart in Nederland is in 2019 niet veranderd ten opzichte van 2018.



4.3 Draagvlak voor groei

Nederlanders blijven verdeeld over de vraag of de luchtvaart in Nederland mag groeien

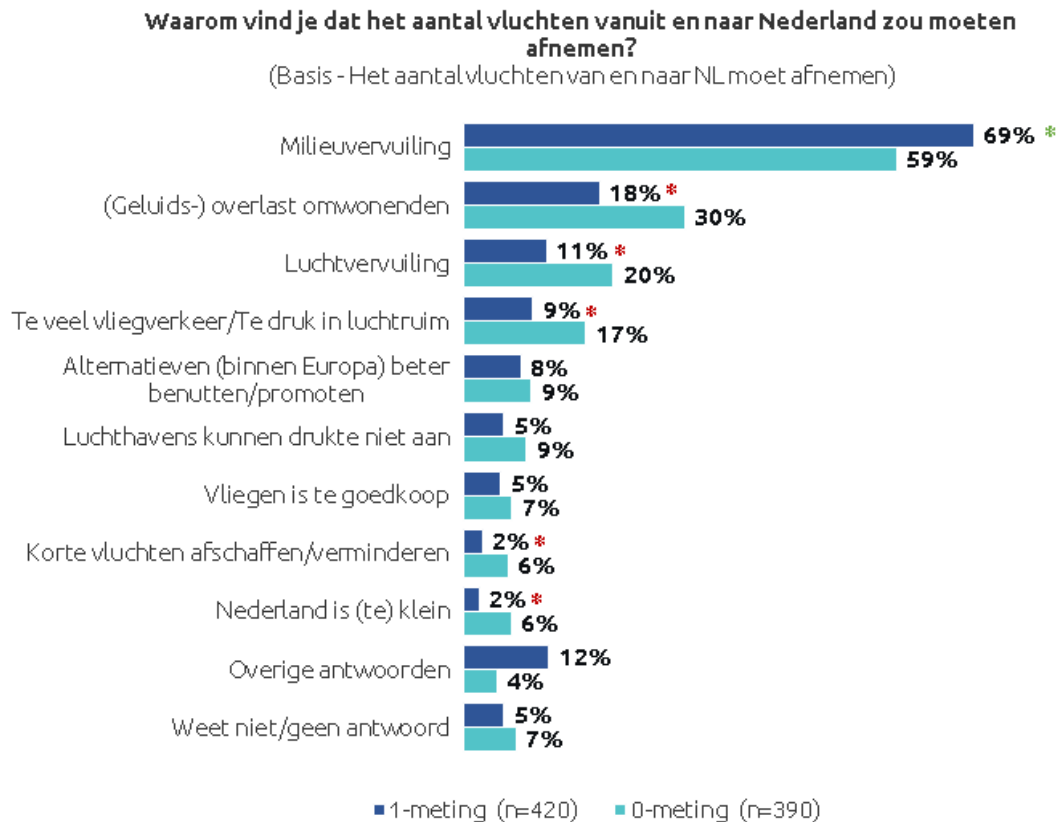
Evenals in 2018 zien we in 2019 dat Nederlanders sterk verdeeld zijn over de vraag of het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen. Nog altijd vindt circa een derde (35%) dat de luchtvaart moet kunnen toenemen, voornamelijk als het een kleine toename betreft (23%). Daar staat tegenover dat nog steeds een kwart (24%) juist vindt dat de luchtvaart af zou moeten nemen. Circa drie op de tien vindt dat de luchtvaart de komende jaren gelijk moet blijven. De rest (11%) heeft geen mening over dit onderwerp.



Milieuvervuiling nog steeds belangrijkste reden van voorstanders van krimp

Nederlanders die vinden dat de luchtvaart moet krimpen, noemen milieuvervuiling veruit het vaakst als reden hiervoor. Dit wordt vaker genoemd dan in 2018 (69% vs. 59%). Daar staat echter tegenover dat luchtvervuiling, wat een vorm is van milieuvervuiling, in 2019 minder vaak wordt genoemd (11% vs. 20%).

(Geluids)overlast voor omwonenden (18% vs. 30%), en een te grote belasting van het luchtruim (9% vs. 17%) worden minder vaak genoemd dan in 2018.^{3,4}



³ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is.

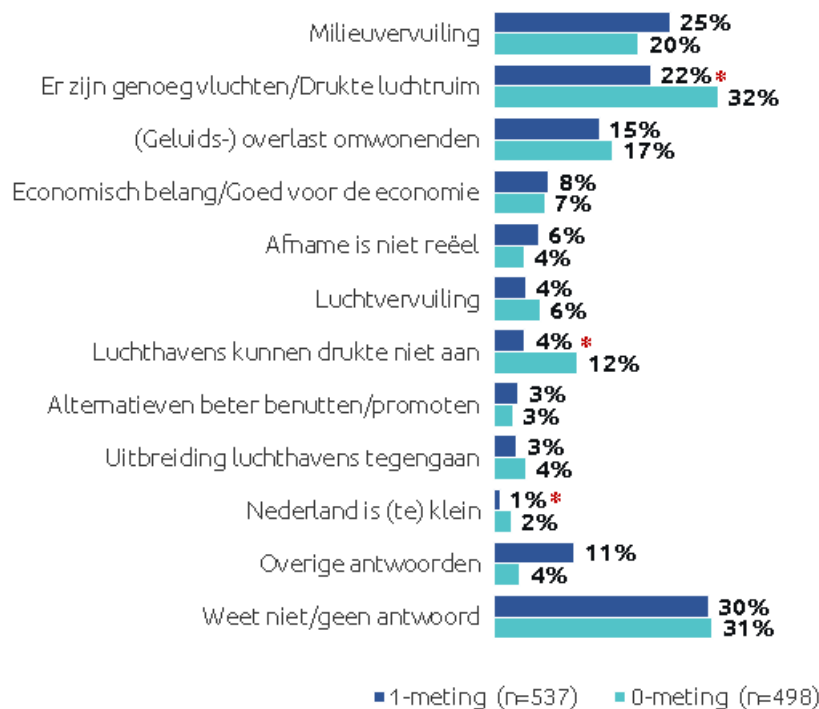
⁴ Onder 'vliegen is te goedkoop' vallen antwoorden van respondenten die aangaven dat er teveel goedkope vluchten aangeboden worden. Bijvoorbeeld 'stoppen met het goedkoop faciliteren van vluchten'.

Drukke in het luchtruim en overbelasting luchthavens minder vaak genoemd als reden om aantal vluchten gelijk te houden

Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten van en naar Nederland hetzelfde moet blijven, noemen als reden daarvoor het vaakst milieuvervuiling (25%), drukke in het luchtruim (22%) en (geluids)overlast voor omwonenden (15%). Opvallend daarbij is dat drukke in het luchtruim aanzienlijk minder vaak genoemd wordt dan in 2018 (22% vs. 32%). Dat geldt ook voor het argument dat luchthavens de drukke niet aan kunnen (4% vs. 12%).² Circa drie op de tien Nederlanders geeft aan geen antwoord te weten op deze vraag. Aangezien het hier gaat om een doorvraag bij respondenten die niet voor groei en niet voor krimp zijn, is het goed denkbaar dat een relatief groot deel van deze groep geen uitgesproken redenen heeft waarom zij voor stabilisatie zijn.

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

(Basis - Het aantal vluchten van en naar NL moet hetzelfde blijven)

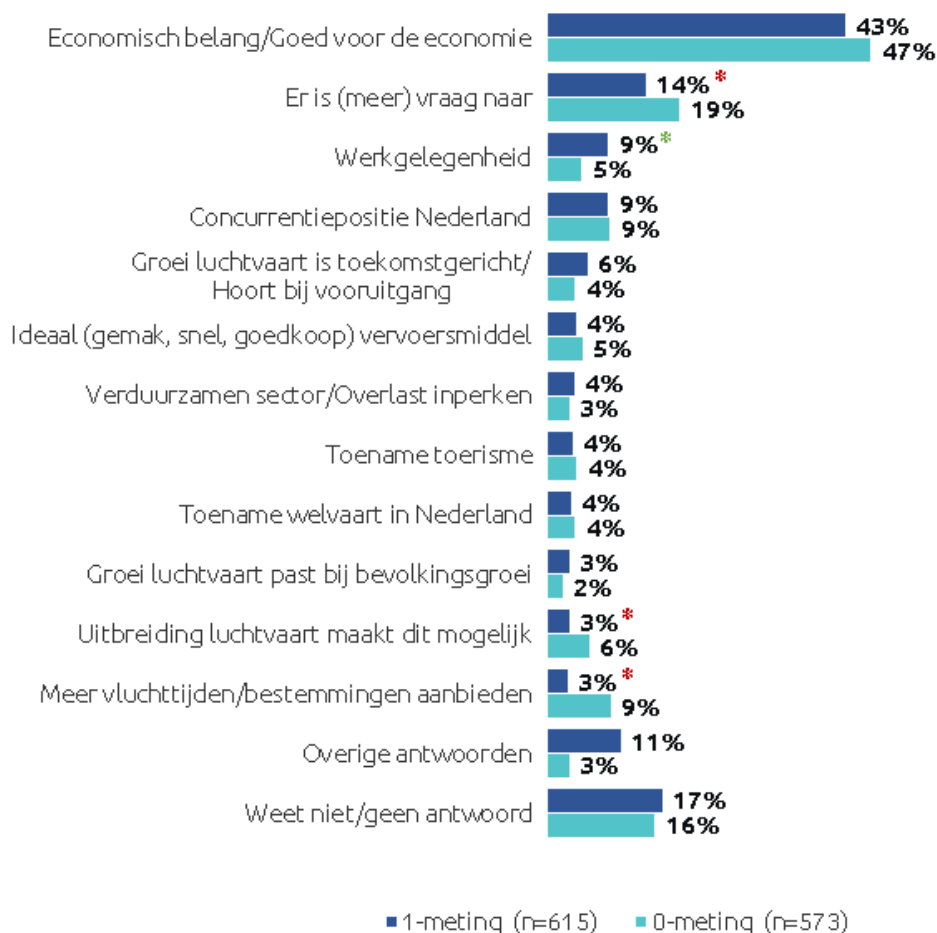


Economische belangen meest genoemde reden van voorstanders van groei

Nederlanders die vinden dat de luchtvaart toe moet kunnen nemen, noemen als reden daarvoor – evenals in 2018 – het vaakst dat dit goed is voor de economie (43%). Dat groei goed zou zijn voor de werkgelegenheid wordt bovendien iets vaker genoemd dan in 2018 (9% vs. 5%). Daarentegen noemt men minder vaak dat er meer vraag is naar groei (14% vs. 19%), of dat er meer vluchttijden/bestemmingen aangeboden moeten worden (3% vs. 9%). Ook wordt minder vaak genoemd dat de uitbreiding van de luchtvaart groei mogelijk maakt (3% vs. 6%).⁵

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

(Basis - Het aantal vluchten van en naar NL moet toenemen)

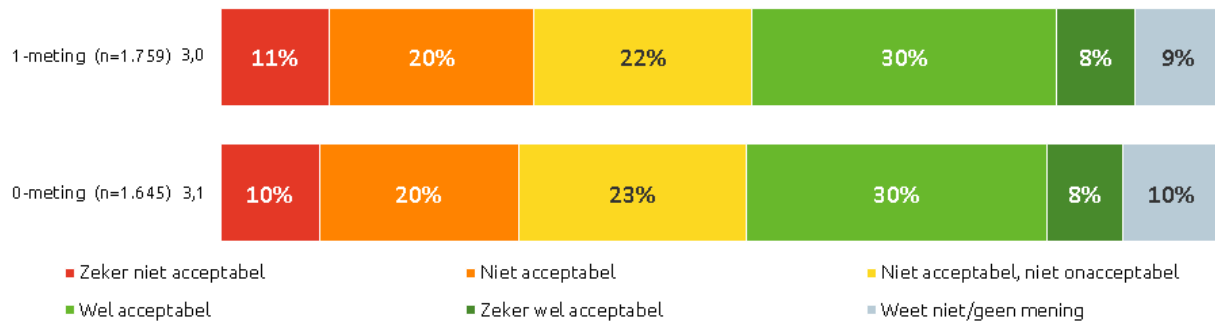


⁵ Het betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is.

Nederlanders nog even verdeeld over of groei van de luchtvaart in Nederland acceptabel is

Eerder zagen we dat Nederlanders nog altijd sterk verdeeld zijn over de vraag of de luchtvaart in Nederland moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen. Als we vragen of men het *acceptabel* zou vinden als het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren toeneemt, zien we dezelfde verdeeldheid. Circa vier op de tien (38%) vindt dat een toename acceptabel is en circa drie op de tien (31%) dat dit niet acceptabel is. Ongeveer een vijfde (22%) heeft geen uitgesproken mening en 9% weet het niet. Dit beeld wijkt niet af van 2018.

In hoeverre vind je het acceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren toeneemt?
(Basis - allen)



5 Waarden en belangen

In dit hoofdstuk gaan we in op de waarden die Nederlanders belangrijk vinden voor de luchtvaart in Nederland. In het onderzoek zijn verschillende waarden (en belangen) voorgelegd die een rol kunnen spelen bij (het draagvlak voor) de luchtvaart in Nederland. Deze waarden zijn voortgekomen uit de kwalitatieve onderzoeksfase uit 2018 (zie ook paragraaf 3.1 voor meer informatie). Voor elk van deze waarden is gevraagd hoeveel prioriteit die moeten krijgen bij de luchtvaart in Nederland op een schaal van 1 (totaal geen prioriteit) tot 7 (de allerhoogste prioriteit). Daarbij is in de vraagstelling een onderscheid gemaakt tussen de prioriteit voor Nederland en de prioriteit voor de eigen regio. Respondenten konden desgewenst bij meerdere waarden aangeven dat die de allerhoogste prioriteit moeten hebben.

5.1 Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland

Prioriteiten voor luchtvaart vrijwel onveranderd: veiligheid, milieu, en ruimte voor natuur en landschap staan voorop

Er bestaan weinig verschillen tussen de meting van 2018 en de meting van 2019 in het belang dat Nederlanders hechten aan verschillende waarden als het gaat over luchtvaart. Evenals in 2018 zien we dat Nederlanders vrijwel alle genoemde waarden belangrijk vinden. De top-3 belangrijkste waarden is bovendien onveranderd:

1. Nederlanders geven de meeste prioriteit aan *veiligheid*. Gemiddeld krijgt dit een prioriteitsscore van 5,7 voor het land en een 5,5 voor de eigen regio (beide op een schaal van 1: totaal geen prioriteit, tot 7: allerhoogste prioriteit). Ook vindt nog steeds een kwart (25%) dat deze waarde de allerhoogste prioriteit moet krijgen.
2. Na veiligheid volgt *milieu* als hoogste prioriteit. De gemiddelde prioriteitsscore is 5,3 voor zowel landelijk als de eigen regio. Circa een vijfde van de Nederlanders vindt dat bescherming van het klimaat en het milieu landelijk en in de eigen regio de allerhoogste prioriteit moet krijgen.
3. De top drie eindigt met ruimte voor *natuur en landschap*. Dit scoort gemiddeld eveneens een 5,3 op zowel landelijk als regionaal niveau. 17% van de Nederlanders vindt dat natuur en landschap in Nederland als geheel de hoogste prioriteit moeten krijgen, voor de eigen regio is dat 15%.

Vergeleken met 2018 geven Nederlanders in 2019 iets minder prioriteit aan het beperken van geluidhinder op landelijk niveau (gemiddeld 4,9 vs. 5,0). Op het niveau van de eigen regio zien we geen significante daling.

Voor de waarde 'een sterke economie' zien we geen verschillen tussen de meting van 2018 en 2019 (landelijk noch regionaal). Evenals in 2018 krijgen de waarden bereikbaarheid en reisgemak (beide gemiddeld rond de 4,5) de laagste prioriteit.

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

Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)		Allerhoogste prioriteit (%)		(Zeer) hoge prioriteit (%)	
		2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)	2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)	2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5.6	5.7	25%	25%	58%	59%
	De veiligheid van de luchtvaart in jouw regio	5.5	5.5	23%	23%	55%	55%
Milieu	Bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen	5.4	5.3	20%	20%	54%	53%
	Een goede milieu- en luchtkwaliteit in jouw regio	5.4	5.3	19%	19%	56%	55%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5.4	5.3	18%	17%	57%	59%
	Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio	5.3	5.3	16%	15%	58%	58%
Beperking geluidhinder	Het beperken van geluidhinder in Nederland	5.0	4.9*	11%	9%	51%	49%
	Het beperken van geluidhinder in jouw regio	4.8	4.7	10%	10%	43%	40%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	5.0	5.0	8%	9%	58%	58%
	Een sterke economie in jouw regio	4.8	4.8	6%	7%	53%	54%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4.9	4.9	9%	8%	57%	57%
	Veel werkgelegenheid in jouw regio	4.8	4.8	8%	7%	53%	51%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4.7	4.7	6%	4%	50%	52%
	Een goede bereikbaarheid van jouw regio vanuit het buitenland	4.4	4.3	4%	3%	37%	38%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4.7	4.6	5%	4%	50%	51%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit jouw regio	4.4	4.3	4%	3%	37%	37%
Reisgemak	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit Nederland	4.6	4.5	5%	5%	45%	45%
	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit jouw regio	4.4	4.4	4%	4%	42%	42%

* Significant lager dan in 2018

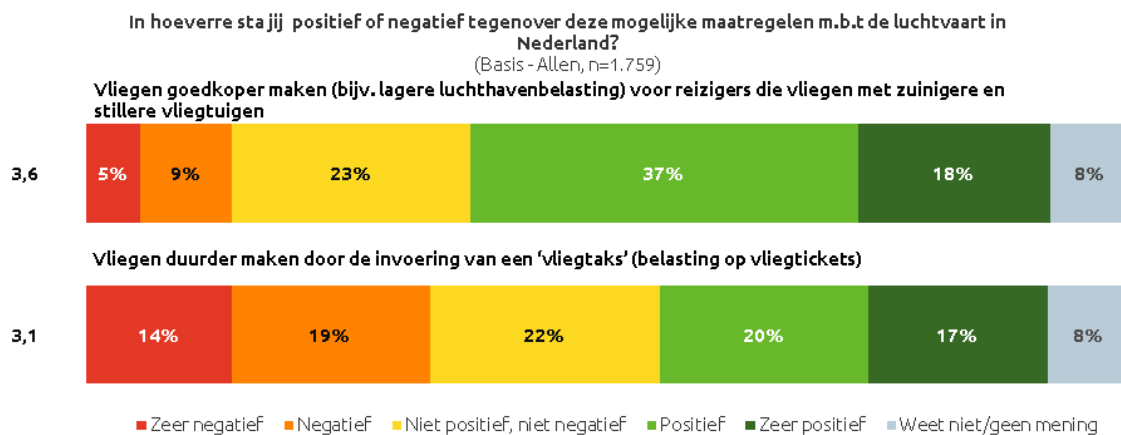
6 Maatregelen

In dit hoofdstuk gaan we in op mogelijke maatregelen voor de toekomst van de luchtvaart en het draagvlak daarvoor. In de vragenlijst zijn zowel enkele maatregelen uit 2018 opnieuw voorgelegd als enkele nieuwe (zie ook paragraaf 3.3). Allereerst gaan we in op de steun voor maatregelen die in 2019 zijn uitgevraagd. De maatregelen zijn daarbij ingedeeld naar thema. Vervolgens bespreken we – voor de maatregelen die ook in 2018 zijn voorgelegd – of het draagvlak voor bepaalde maatregelen sindsdien is veranderd.

6.1 Draagvlak voor de verschillende maatregelen

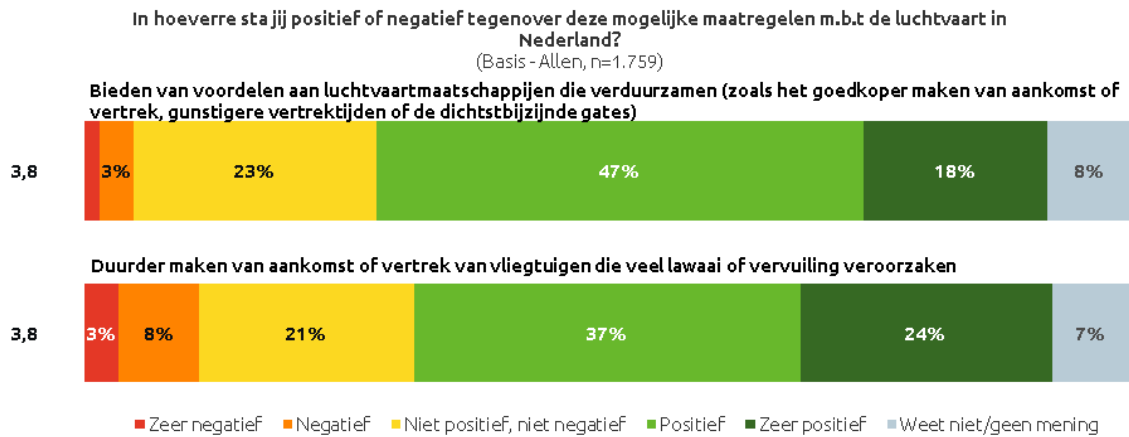
Financiële maatregelen voor vliegreizigers: meer draagvlak voor goedkoper maken duurzamere vluchten dan voor algemene vliegtaks

Circa de helft van de Nederlanders (55%) is positief over het goedkoper maken van vliegen voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen, tegenover 14% die negatief is. Over het invoeren van een vliegtaks zijn Nederlanders behoorlijk verdeeld: iets minder dan vier op de tien Nederlanders (37%) is hierover positief, tegenover een derde (33%) dat negatief is.



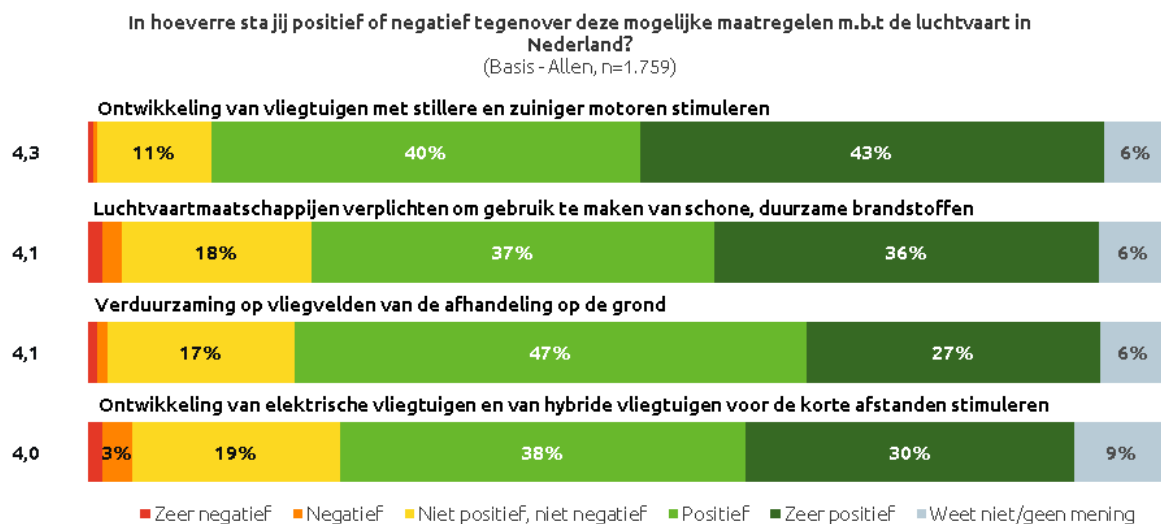
Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen: meerderheid Nederlanders positief

Nederlanders zijn over het algemeen positief over (financiële) maatregelen die luchtvaartmaatschappijen aanzetten tot verduurzamen. Zo is twee derde (65%) positief over het bieden van voordelen aan maatschappijen die verduurzamen, zoals het goedkoper maken van aankomst of vertrek, gunstigere vertrektijden of de dichtstbijzijnde gates (tegenover 4% negatief). Verder zijn zes op de tien Nederlanders (61%) positief over het duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken.



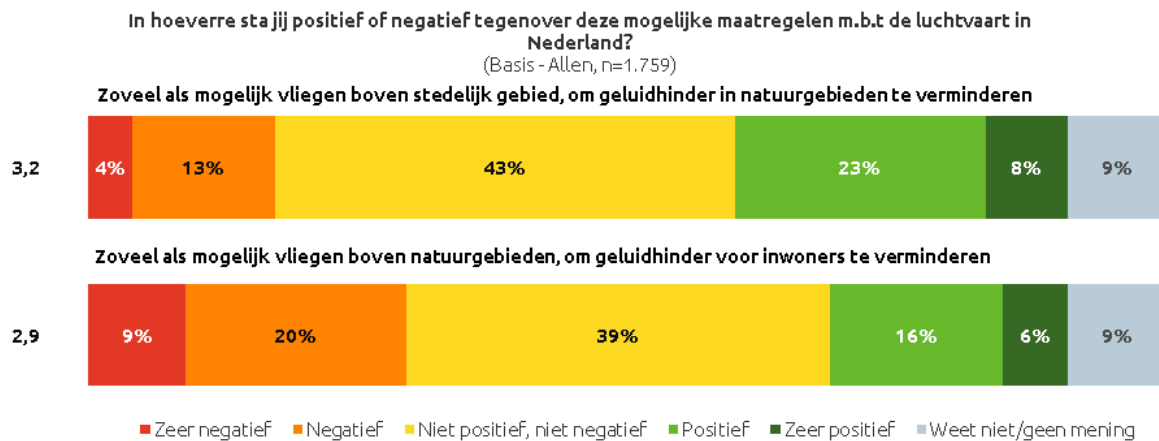
Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond: meerderheid Nederlanders positief

Nederlanders zijn over het algemeen zeer positief over maatregelen gericht op verduurzaming van vliegtuigen of de afhandeling op de grond. De meerderheid van de Nederlanders is positief over het ontwikkelen van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren (83%), het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van schone brandstoffen (73%), het verduurzamen van de afhandeling op vliegvelden op de grond (74%) en het stimuleren van de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen voor korte afstanden (68%).



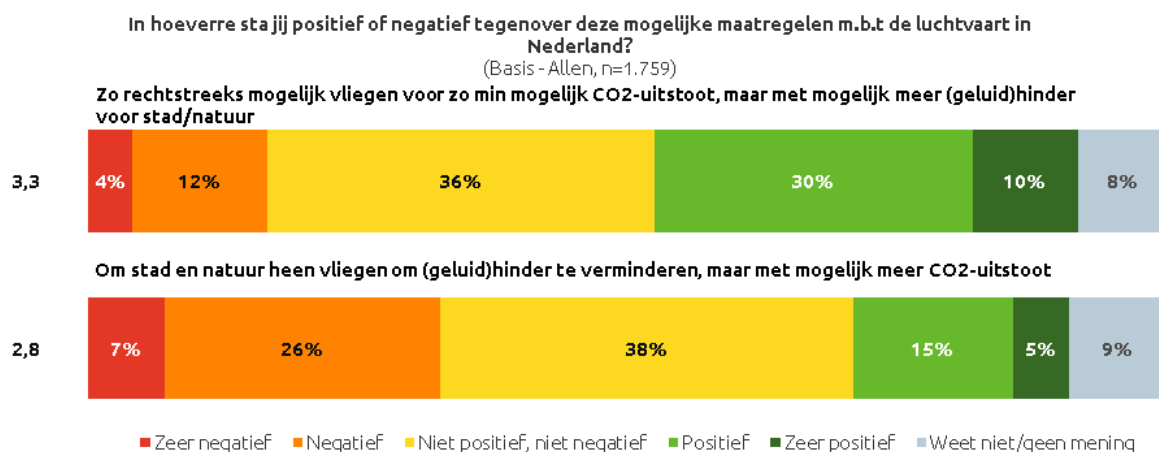
Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied: de meningen zijn verdeeld

Over het verleggen van vliegroutes om geluidhinder te beperken voor natuurgebied of stedelijk gebied zijn de meningen sterk verdeeld. Wel is er gemiddeld genomen iets meer draagvlak voor de eerste variant. Drie op de tien Nederlanders (31%) is positief over het zoveel mogelijk vliegen boven stedelijk gebied om geluidhinder in natuurgebieden te verminderen, tegenover 17% negatief. Een vijfde (22%) is juist positief over vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder voor inwoners te beperken (tegenover 29% negatief).



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

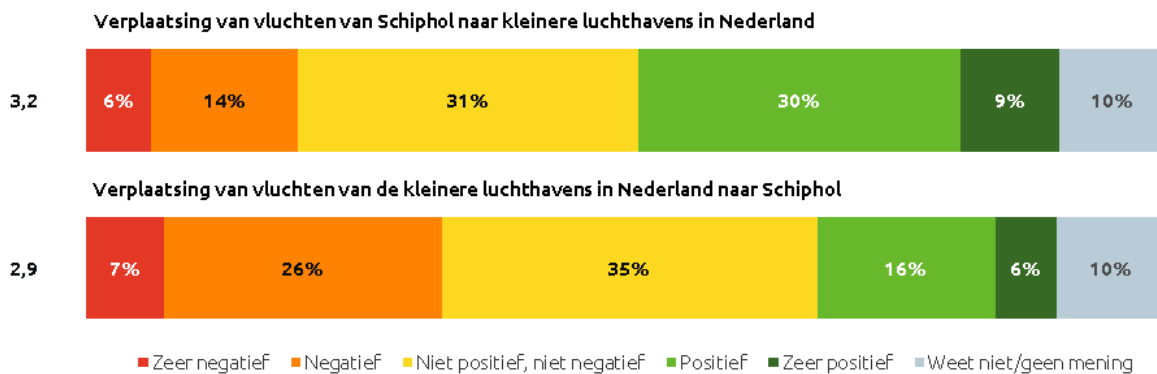
Voor reductie van CO2-uitstoot bestaat meer draagvlak dan voor reductie van (geluid)hinder. Vier op de tien Nederlanders (40%) is positief over het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad of natuur (16% is negatief). Daarnaast is één op de vijf positief over het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te voorkomen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot (tegenover 33% negatief).



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

Nederlanders voelen meer voor het overhevelen van vluchten naar kleinere luchthavens dan naar Schiphol. Vier op de tien (39%) is positief is over het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens (20% is negatief). Twee op de tien (22%) is positief over het verplaatsen van vluchten van kleine luchthavens naar Schiphol (33% negatief).

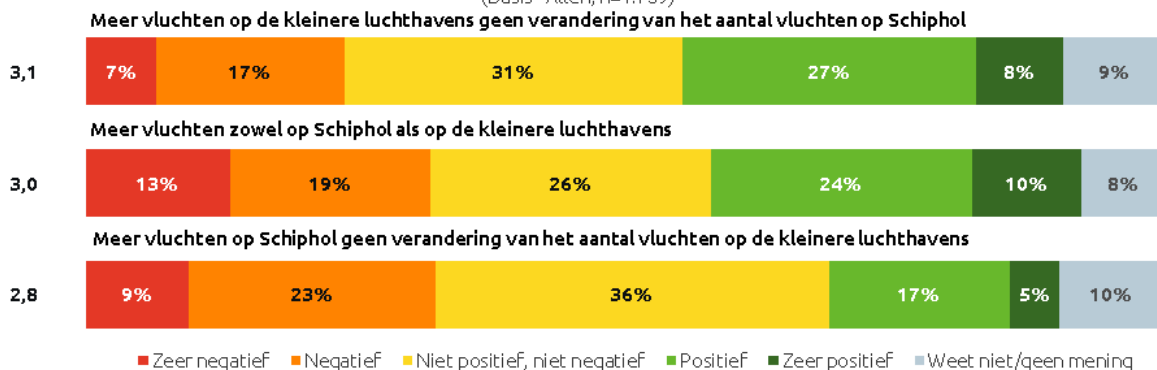
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t de luchtvaart in Nederland?
(Basis - Allen, n=1.759)



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

Nederlanders zijn tamelijk verdeeld in hun mening over of groei van kleinere luchthavens of van Schiphol moet komen. Er bestaat een lichte voorkeur voor het eerste scenario. Een derde (35%) is positief over een toename op kleinere luchthavens zonder verandering op Schiphol, een kwart (24%) is negatief. Een vijfde (22%) is positief over een toename op alleen Schiphol, drie op de tien (31%) negatief. Over een toename van vluchten op zowel Schiphol als kleinere luchthavens is de verdeeldheid het sterkst: 34% is positief, 32% negatief.

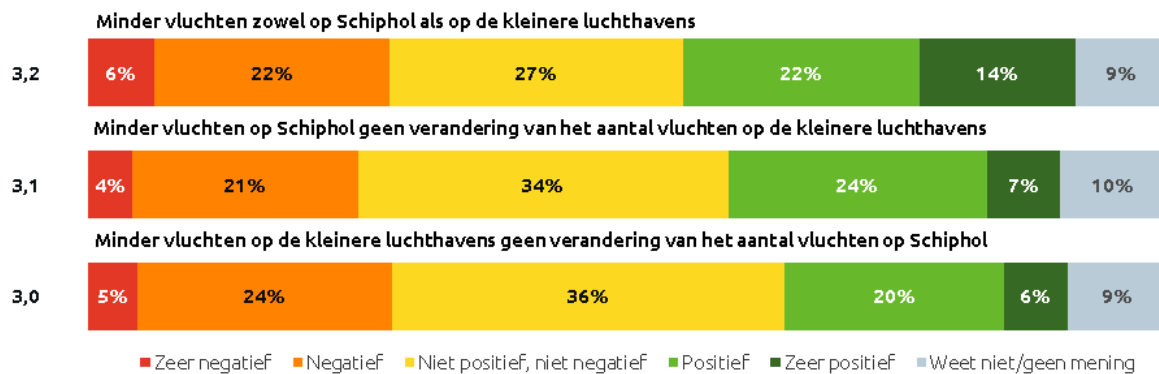
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t de luchtvaart in Nederland?
(Basis - Allen, n=1.759)



Verdeling van luchtvaartkrimp: Nederlanders verdeeld over locatie van afname

Over de vraag of krimp van luchtvaart vooral op kleinere luchthavens of op Schiphol moet worden gerealiseerd, zijn de meningen eveneens verdeeld. Ook nu is er iets meer steun voor ontlasting van Schiphol, maar het verschil is minimaal. Over een afname van vluchten op alleen Schiphol is drie op de tien (31%) positief, een kwart (25%) negatief. Over een afname op alleen de kleinere luchthavens is een kwart (26%) positief, drie op de tien (29%) negatief. Circa een derde (36%) is positief over zowel minder vluchten op Schiphol als op kleinere luchthavens, drie op de tien (28%) negatief.

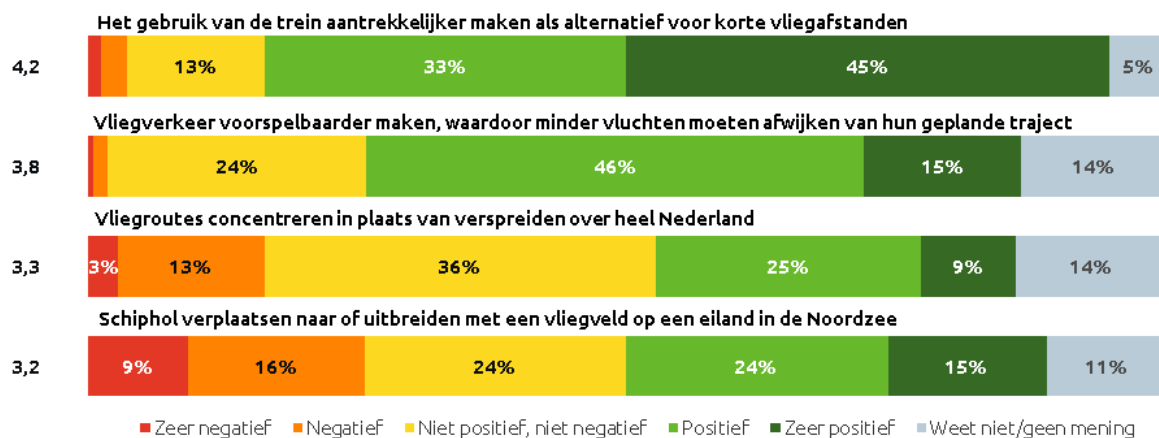
In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t de luchtvaart in Nederland?
(Basis - Allen, n=1.759)



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

Een ruime meerderheid van de Nederlanders (78%) vindt het een goed idee om het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte vliegafstanden (3% is negatief). Daarnaast zijn zes op de tien Nederlanders (61%) positief over het voorspelbaarder maken van vliegverkeer, zodat vluchten minder hoeven af te wijken van hun geplande traject (2% is negatief). Een derde van de Nederlanders (33%) is positief over het concentreren van vliegroutes in plaats van spreiden over Nederland (16% negatief). Verder staat vier op de tien (39%) positief tegenover het verplaatsen of uitbreiden van Schiphol naar een vliegveld in de Noordzee (25% is negatief).

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen m.b.t de luchtvaart in Nederland?
(Basis - Allen, n=1.759)



6.2 Veranderingen in draagvlak ten opzichte van 2018

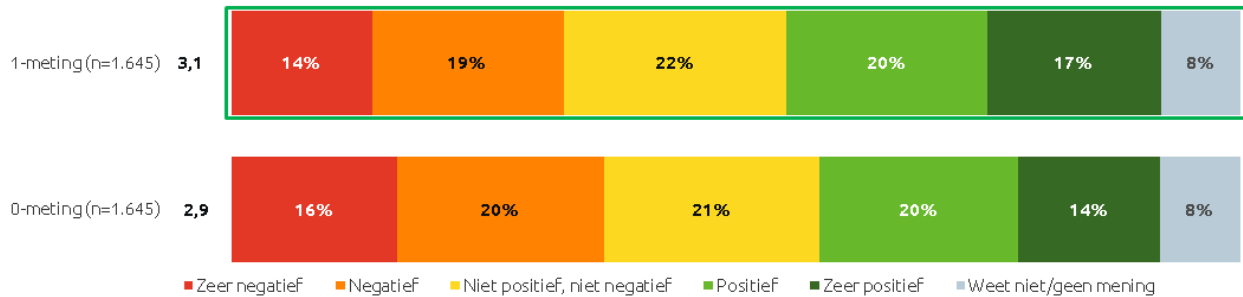
Hieronder bespreken we hoe het draagvlak voor de verschillende maatregelen ten opzichte van 2018 is veranderd.

Vliegtaks nog niet erg populair, maar wint iets aan steun

Vergeleken met 2018 zijn Nederlanders iets positiever over het invoeren van een vliegtaks (3,1 gemiddeld vs. 2,9 gemiddeld op een schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). Was in 2018 nog 34% positief, in 2019 is dat 37%. Het aandeel dat negatief is, nam af van 36% naar 33%.

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

Vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (belasting op vliegtickets)

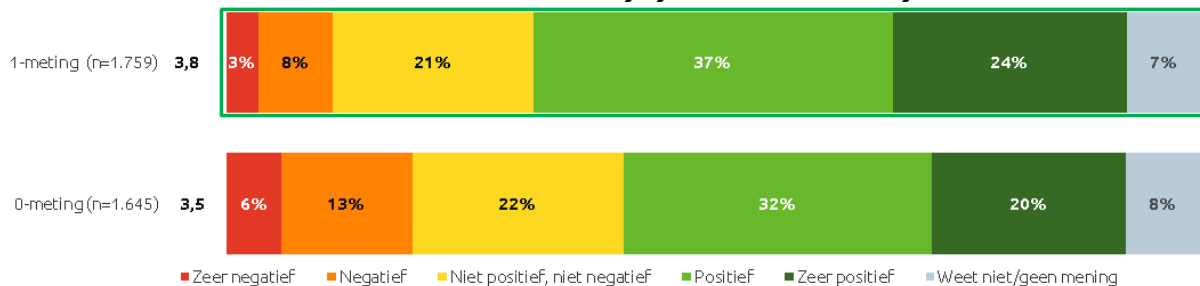


Beprijzing van vervuilende vluchten wint verder aan steun

Het draagvlak voor het duurder maken van aankomst of vertrek van vervuilende of lawaaiige vliegtuigen is toegenomen (3,8 gemiddeld vs. 3,5 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief). In 2018 was circa de helft van Nederlanders (52%) hierover positief, in 2019 is dat 61%. Het aandeel dat uitgesproken negatief is daalde van 19% naar 11%.

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

Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken



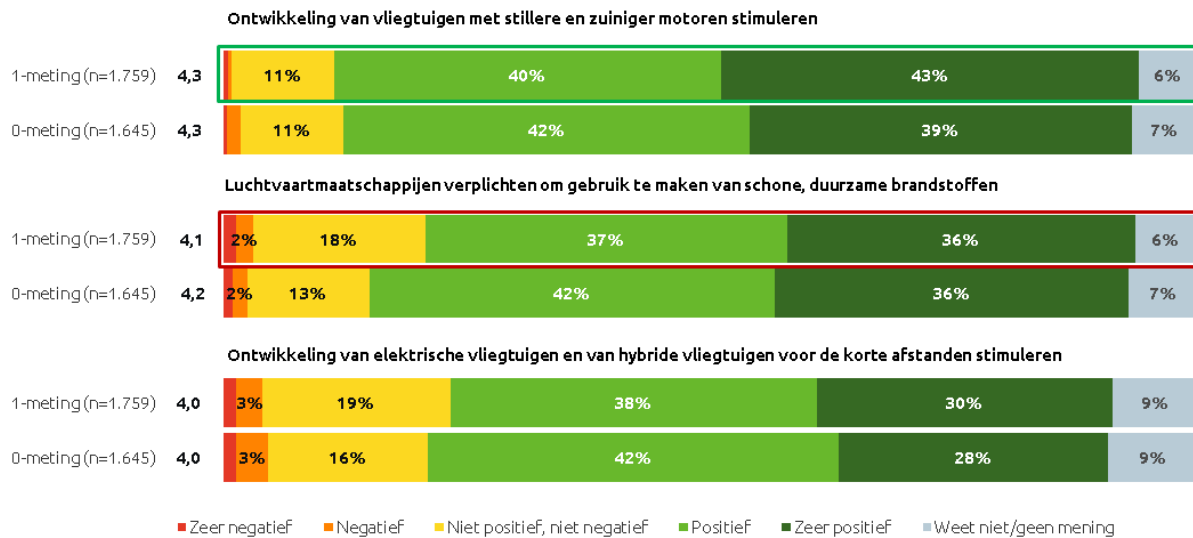
Nog iets meer draagvlak voor stillere en zuinigere vliegtuigen

Het draagvlak voor het ontwikkelen van stillere en zuinigere vliegtuigen is nog iets toegenomen. In 2018 was 81% positief en 2% negatief, in 2019 is 83% positief en 1% negatief.

Het draagvlak voor het stimuleren van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van schone en duurzame brandstoffen lijkt iets afgenomen (73% vs. 78%). Dit heeft echter mogelijk te maken met de verandering in vraagstelling. In 2018 werd gevraagd hoe positief men was over 'Vliegtuigen laten vliegen op schone, duurzame brandstoffen', in 2019 is gevraagd hoe positief men is over het *verplichten* van luchtvaartmaatschappijen om dit te doen. Het is denkbaar dat de toevoeging van de verplichting geleid heeft tot een afname in draagvlak voor deze maatregelen.

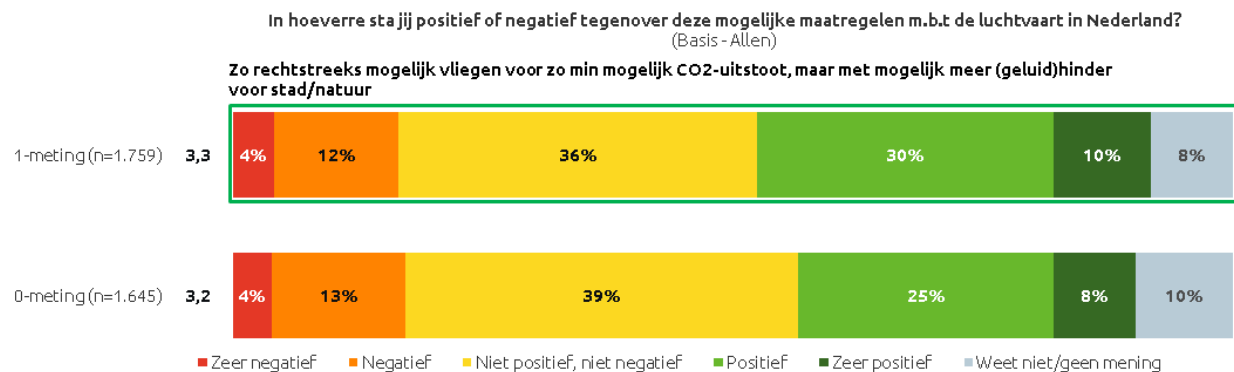
De steun voor de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen voor korte afstanden is gelijk gebleven: zeven op de tien (68%) is hier nog steeds positief over.

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



Meer steun voor directer vliegen voor minder CO2-uitstoot maar mogelijk meer hinder

Nederlanders zijn iets positiever dan in 2018 over het zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder (3,3 gemiddeld vs. 3,2 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief).⁶ Vier op de tien Nederlanders (40%) is positief over deze maatregel, vergeleken met 33% in 2018.



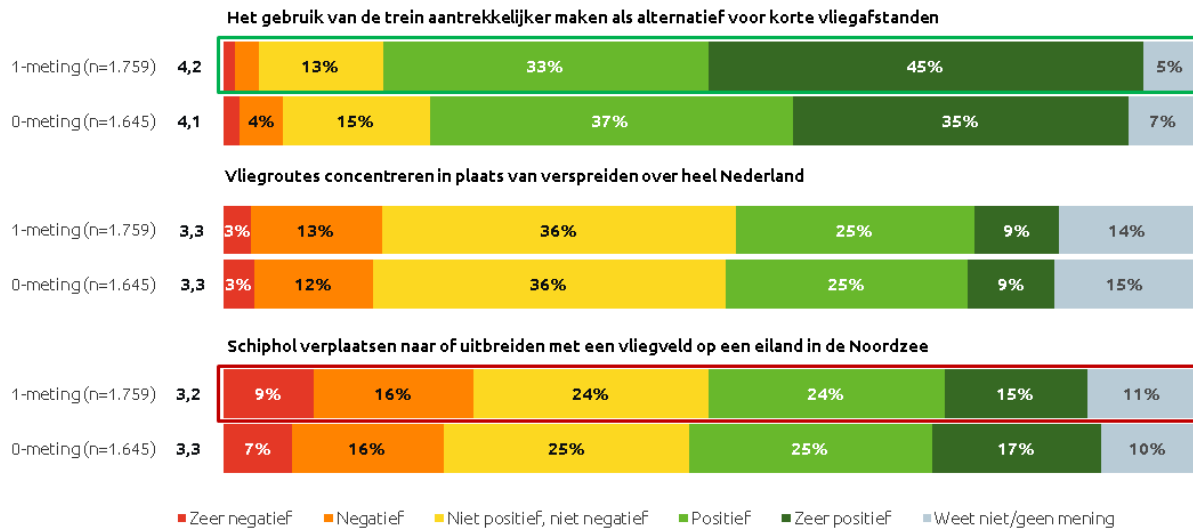
Nog meer Nederlanders positief over trein als alternatief voor korte afstand

Vergeleken met 2018 is er meer draagvlak voor het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden (4,2 gemiddeld vs. 4,1 gemiddeld op schaal van 1: zeer negatief tot 5: zeer positief).⁷ Was in 2018 nog 72% positief over deze maatregel, in 2019 is dat 78%. Het verplaatsen van uitbreiden van Schiphol naar een vliegveld in de Noordzee is iets minder populair (3,2 gemiddeld vs. 3,3 gemiddeld): in 2018 was 42% positief hierover (vs. 23% negatief), in 2019 is dat 39% (vs. 25% negatief). Voor het concentreren van vliegroutes in plaats van verspreiden over het land is de steun gelijk gebleven: een derde (34%) is voor, 16% is tegen.

⁶ In 2018 luidde de stelling: 'Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor minder CO2-uitstoot'.

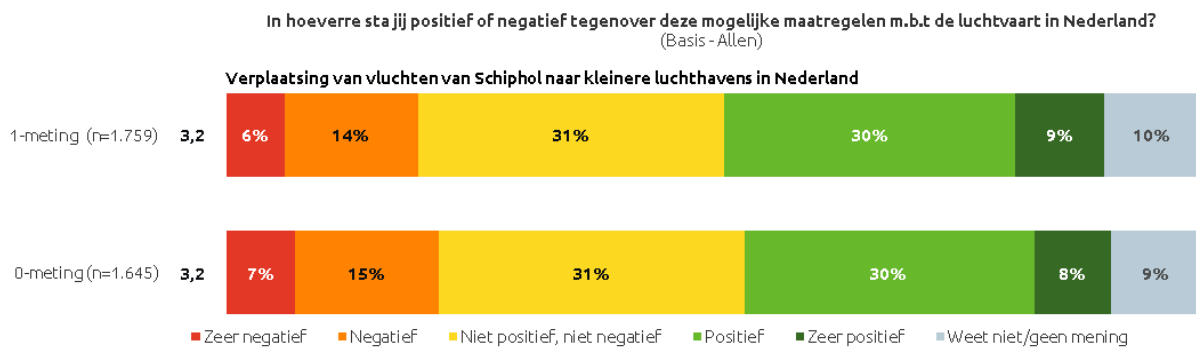
⁷ In 2018 luidde de stelling: 'Investerings in het spoor om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte afstanden'.

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



Verplaatsen van vluchten over luchthavens

Vergeleken met 2018 is het draagvlak voor het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland niet veranderd: 39% steunt dit nog steeds, terwijl 20% dit afwijst.



7 Vlieggedrag en handelingsperspectief

In dit hoofdstuk gaan we in op de rol die Nederlanders zien voor verschillende actoren in de Nederlandse luchtvaart. Ten eerste geven we inzicht in wat de bepalende spelers zijn volgens Nederlanders. Daarna gaan we in op het vlieggedrag van Nederlanders en de bijdrage die zij zelf willen leveren om negatieve gevolgen van luchtvaart te beperken..

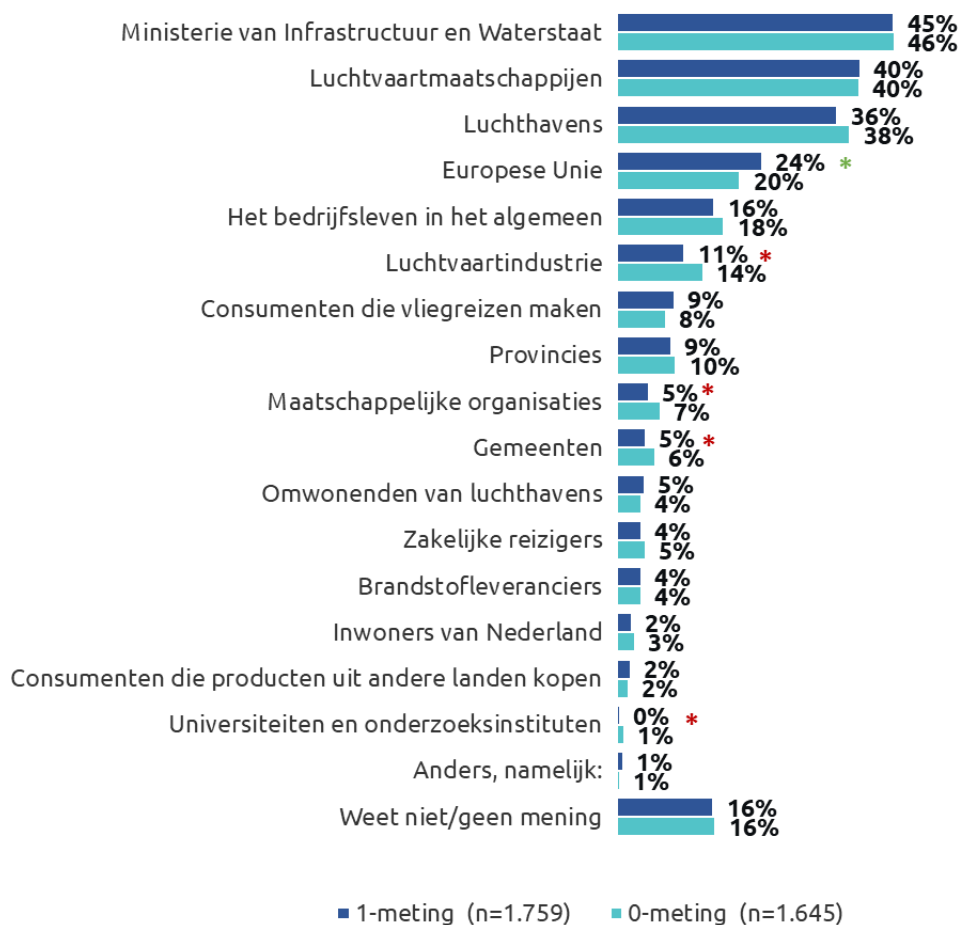
7.1 Verantwoordelijke actoren

IenW, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens nog steeds gezien als invloedrijkste spelers

Nederlanders denken dat met name de Rijksoverheid (45%), luchtvaartmaatschappijen (40%) en luchthavens (36%) bepalen hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is. Daarnaast noemt circa een kwart (24%) de Europese Unie. Dat is iets meer dan in 2018 (20%). Consumenten die vliegreizen maken (9%), maatschappelijke organisaties (5%) en brandstofleveranciers (4%) worden aanzienlijk minder invloedrijk geacht.

Vergeleken met 2018 wordt de luchtvaartindustrie (11% vs. 14%) iets minder vaak als grote speler benoemd.

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



Influencerijkste spelers ook als meest verantwoordelijk gezien voor oplossingen

Circa de helft van de Nederlanders (48%) acht het Ministerie van IenW verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Op

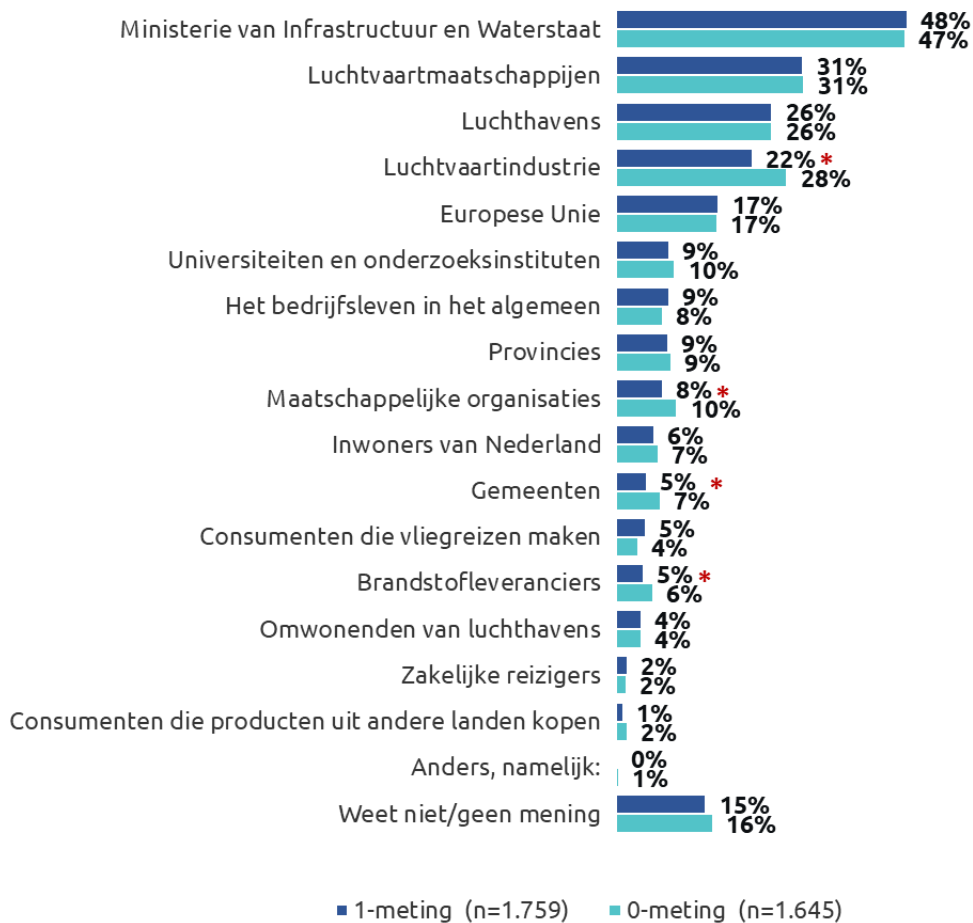
enige afstand volgen de andere twee als meest invloedrijk beoordeelde spelers: luchtvaartmaatschappijen (31%) en luchthavens (26%).

De luchtvaartindustrie wordt vergeleken met 2018 iets minder vaak als verantwoordelijke speler genoemd (22% vs. 28%).

Evenals in 2018 zien we dat de luchtvaartindustrie en universiteiten niet per se gezien worden als invloedrijke spelers in de organisatie van de luchtvaart (respectievelijk 11% en 0%), maar wel relatief vaak genoemd worden als verantwoordelijke partij voor het aandragen van oplossingen (respectievelijk 22% en 9%).

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

(Basis - allen)



7.2 Vlieggedrag

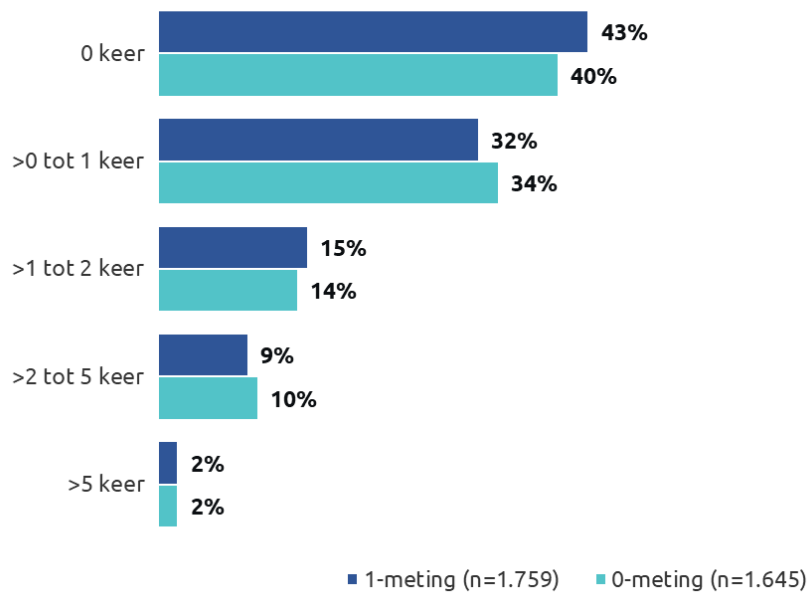
Zes op de tien Nederlanders vliegt jaarlijks voor privédoeleinden

Gemiddeld genomen vliegen Nederlanders 1,2 keer per jaar om privéredenen, zoals vakanties of familiebezoek (inclusief degenen die nooit vliegen). Circa vier op de tien (43%) vliegt nooit privé. Een derde (32%) vliegt maximaal eens per jaar, een kwart (26%) vliegt vaker.

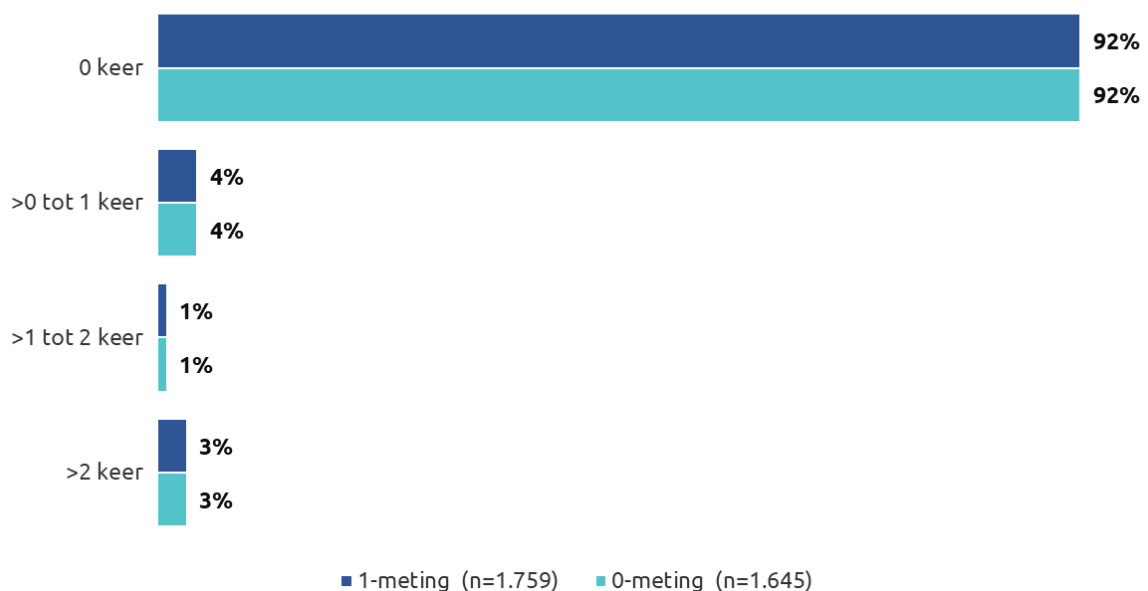
Voor zakelijke doeleinden wordt aanzienlijk minder gevlogen. Gemiddeld genomen vliegen Nederlanders 0,2 keer per jaar voor werk (inclusief degenen die nooit vliegen). Ongeveer negen op de tien (92%) vliegt nooit zakelijk. Verder vliegt 4% maximaal eens per jaar en 4% vaker.

Een derde van de Nederlanders (34%) verwacht komend jaar een vliegreis te maken voor privédoeleinden, iets minder dan de helft (46%) verwacht dit niet te doen. Een vijfde (20%) weet het nog niet.

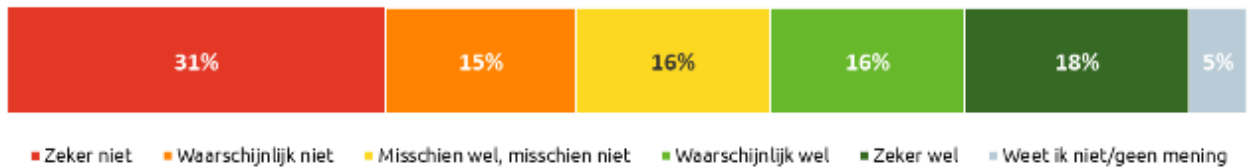
Hoe vaak per jaar vlieg je zelf? Privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)
(Basis - allen)



Hoe vaak per jaar vlieg je zelf? Voor zaken
(Basis - allen)



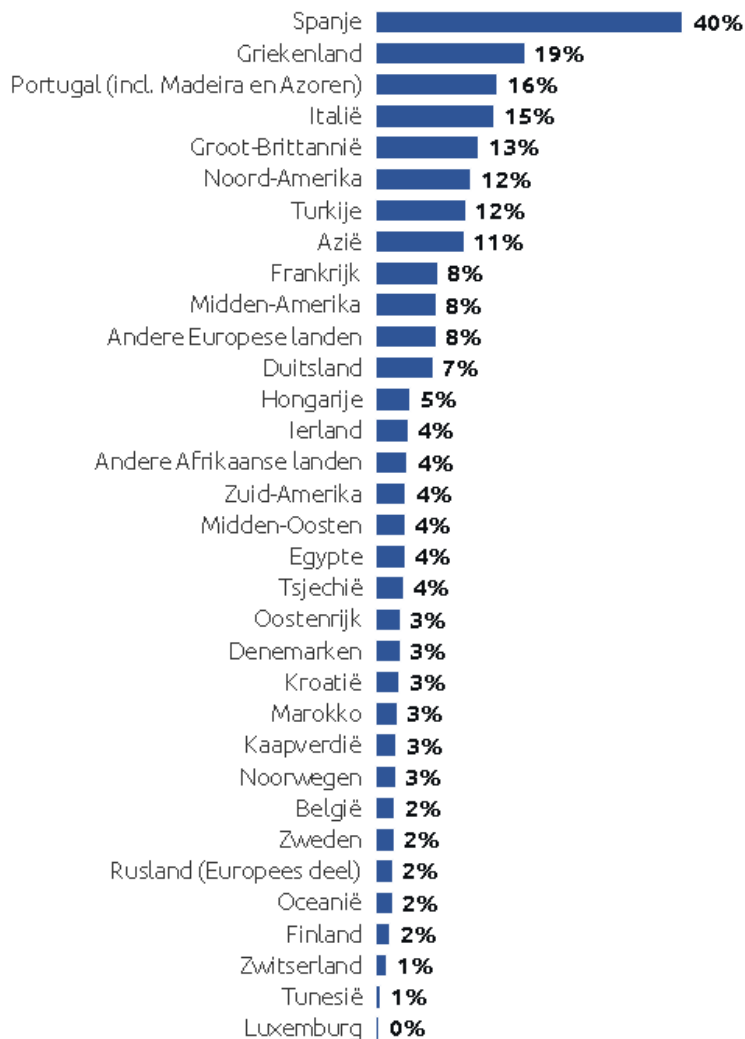
Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2019 en/of 2020 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
(Basis - allen, n=1.759)



Spanje meest bezochte bestemming voor privévliegreizen, Barcelona en Londen meest bezochte steden

Aan Nederlanders die weleens privé vliegen, is gevraagd waar zij de afgelopen drie jaar naartoe zijn gevlogen. Spanje is daarbij veruit het meest genoemde land: vier op de tien vliegreizigers (40%) vloog (onder andere) hier naartoe. Op nummer twee volgt Griekenland (19%) en op drie Portugal (16%).

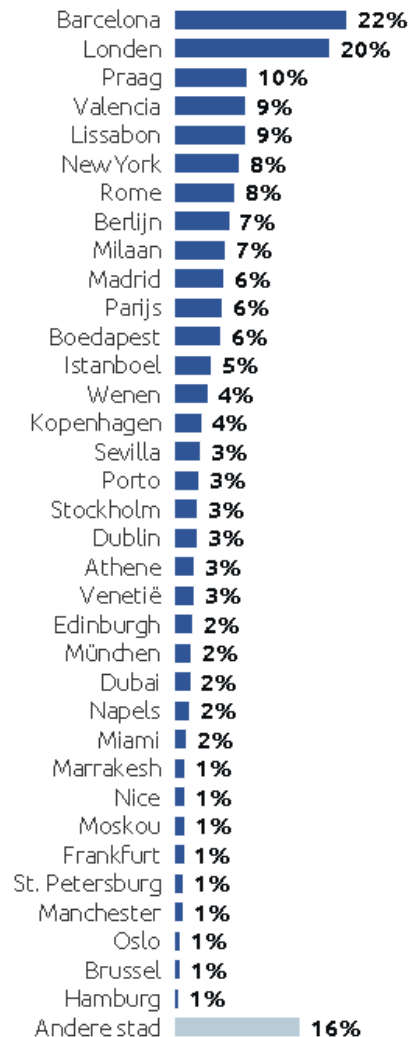
Waar ben je in de periode 2017 tot nu naar toe gevlogen voor privédoelen?
(Basis - Vliegt Privé, n=1.004)



Van de Nederlanders die de afgelopen drie jaar een privéreis maakten met het vliegtuig, geeft 40% aan dat hier een (of meer) stedentrip(s) bij zaten. Barcelona is dan de meest bezochte stad (22% van de makers van een stedentrip), gevolgd door Londen (20%) en Praag (10%).

Naar welke stad of steden heb je in 2017, 2018 en/of 2019 een stedentrip gemaakt voor privédoelen?

(Basis - Vliegt Privé en een of meervluchten waren een stedentrip)



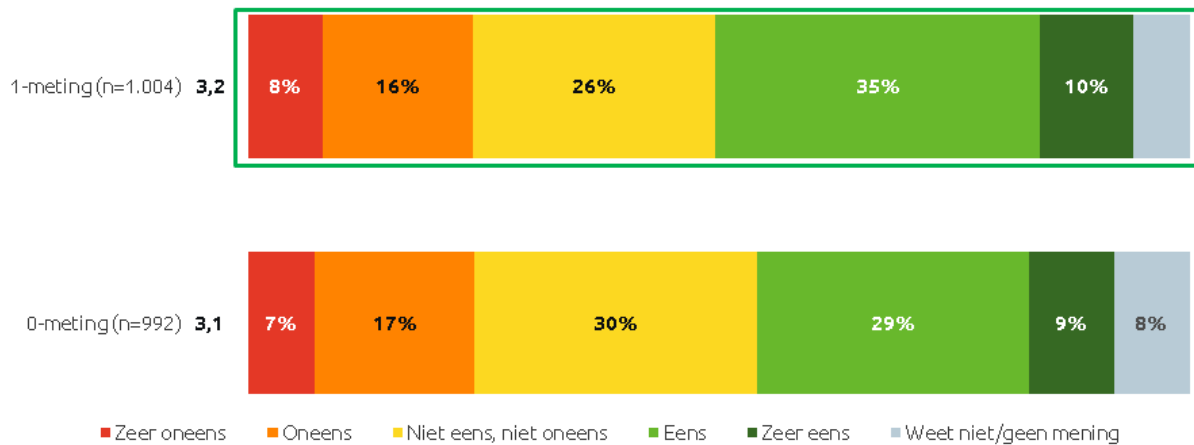
7.3 Bereidheid tot eigen bijdrage van vliegreizigers

Eigen effectiviteit: vliegreizigers denken vaker een eigen bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van nadelige effecten van luchtvaart

Aan Nederlanders die wel eens voor privédoeleinden vliegen, is gevraagd in hoeverre en op welke wijze zij bereid zijn bij te dragen aan het verminderen van de negatieve gevolgen van luchtvaart. Het aandeel dat aangeeft een eigen bijdrage te kunnen leveren is iets toegenomen ten opzichte van 2018. Was in 2018 daarvan nog 38% overtuigd, in 2019 is dat opgelopen tot 45%. In de paragrafen hieronder bespreken tot welke bijdrage privévliegers bereid zijn.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis - Vliegt prive)

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

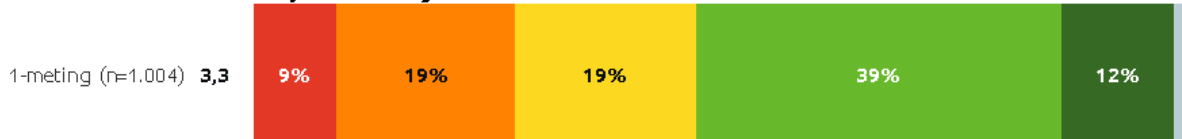


Bewust vliegen: een kleine minderheid verdiept zich in zuinigheid vliegtuig

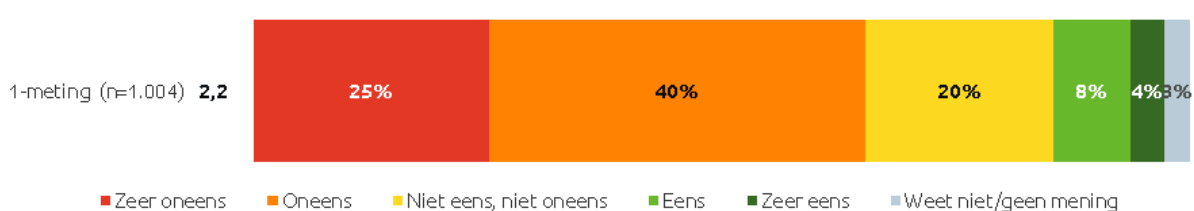
De helft van de Nederlanders die weleens privé vliegen (51%) verdiept zich voorafgaand aan een vakantie in de verschillende vervoersmiddelen waarmee zij de bestemming kunnen bereiken. Circa drie op de tien (28%) doet dat niet. Het aandeel dat zich bij vliegreizen verdiept in hoe zuinig het vliegtuig is, is aanzienlijk lager: 12% doet dit, tegenover 65% die dit niet doet.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis - Vliegt prive)

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



Vliegfrequentie: bereidheid om minder vaak te vliegen neemt iets af

De helft van de Nederlanders die weleens vliegen (50%) geeft aan bereid te zijn om niet elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan, een derde (33%) niet. Vier op de tien (40%) is daarnaast in het algemeen bereid minder vaak een vliegreis te maken. Eén op de drie (33%) is daar niet toe bereid. Dat is iets meer dan in 2018, toen nog 27% niet bereid was minder vaak te vliegen.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis - Vliegt privé)

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



Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken



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

Verre vluchten: bereidheid tot minder verre vluchten is iets afgenomen

Nederlanders die weleens privé vliegen zijn verdeeld over de vraag of zij bereid zijn minder vaak een vliegreis buiten Europa te maken: 35% is hiertoe bereid, 35% niet. En 37% is bereid om minder verre vliegreizen te maken, 36% niet. De bereidheid is in vergelijking met 2018 iets afgenomen: toen was 40% nog bereid minder verre vliegreizen te maken en 29% niet.

Drie op de tien (29%) is bereid vaker vakantie te houden in eigen land, vier op de tien (44%) niet.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis - Vliegt privé)

Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa



Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken



Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland



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

Korte vluchten: bereidheid tot minder vliegen binnen Europa groter dan buiten Europa – de trein vaak gezien als goed alternatief

De bereidheid om minder te vliegen binnen Europa is duidelijk groter dan buiten Europa. Bijna de helft van de privévliegers (46%) is bereid minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa (29% niet). De nachttrein blijkt daarbij voor een even zo grote groep (46%) een redelijk alternatief. Ook zijn vier op de tien (43%) bereid vaker de trein te nemen op korte afstanden, ook als dat meer tijd en/of geld kost. Dit is gelijk aan 2018.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis - Vliegt privé)

Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa



Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig



Ik ben bereid om vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld



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

Eigen financiële bijdrage: bereidheid eigen financiële bijdrage beperkt

Het aandeel privévliegers dat bereid is hun CO2-uitstoot financieel te compenseren (33%) is kleiner dan het aandeel dat daartoe niet bereid is (40%). Hetzelfde geldt voor een vliegtaks: een derde van de privévliegers (33%) is bereid een vliegtaks te betalen, maar 43% is dat niet. Dit is gelijk gebleven aan 2018.

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?
(Basis - Vliegt privé)

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



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



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

8 Hinderbeleving

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

8.1 Beleving van hinder

Meer geluidsoverlast ervaren van naburige vliegvelden en vliegroutes dan van naburige snelwegen, treinsporen of treinstations

Iets minder dan één op de vijf Nederlanders (16%) geeft aan binnen 10km afstand van een vliegveld te wonen en iets minder dan vier op de tien (37%) van een vliegroute. Circa acht op de tien geeft aan binnen een straal van 10km van een snelweg (85%), treinspoor (81%) of treinstation (80%) te wonen.

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



Vliegroute: 4,0; 37%



Vliegveld: 3,7; 33%



Snelweg: 2,5; 18%



Treinspoor: 2,1; 15%



Treinstation: 1,8; 12%

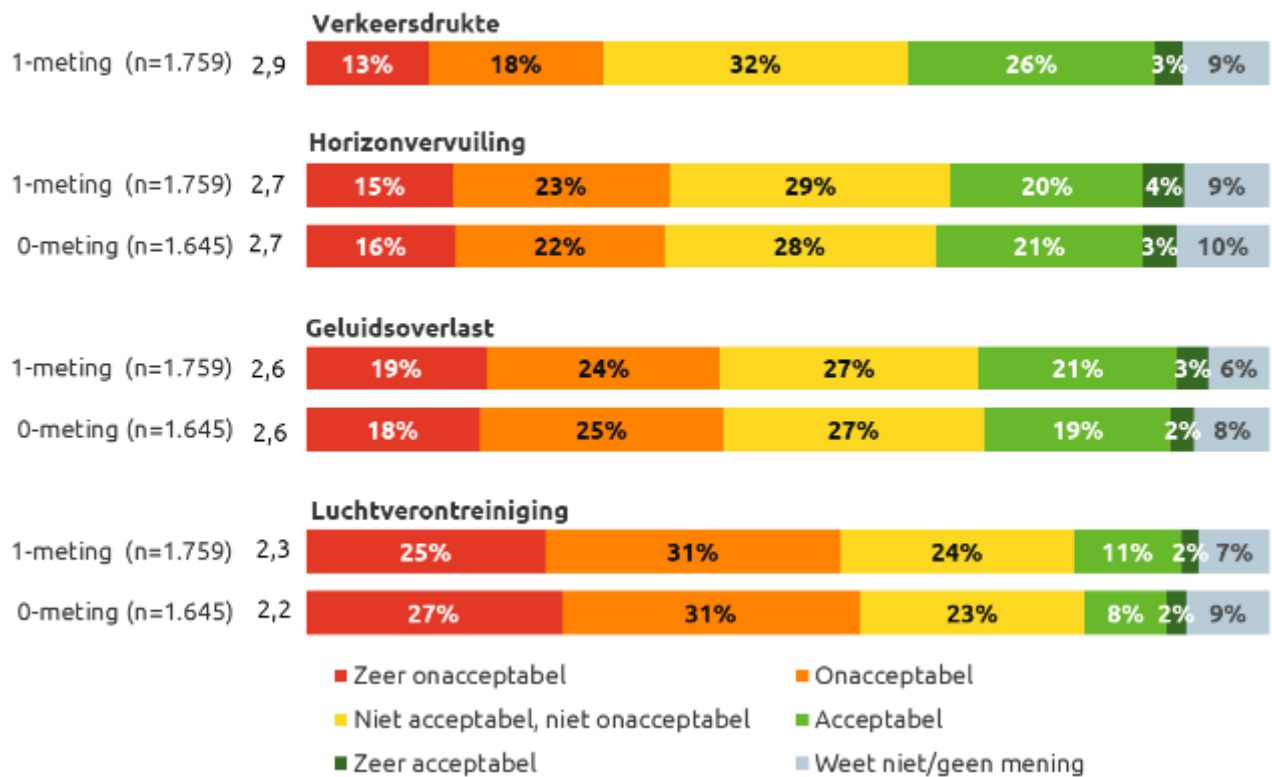
Ten opzichte van 2018 is de hoeveelheid ervaren hinder voor alle vijf de mobiliteitsvoorzieningen gelijk gebleven.

8.2 Acceptatie van hinder

Eventuele toename hinder door luchtverontreiniging en geluidsoverlast minst geaccepteerd

Aan alle respondenten is gevraagd in hoeverre zij het acceptabel zouden vinden als hun buurt de komende jaren (meer) overlast zou ondervinden van de luchtvaart in Nederland. Daarbij zijn verschillende typen overlast uitgevraagd. De resultaten zijn niet significant veranderd ten opzichte van 2018. Luchtverontreiniging is nog steeds de minst geaccepteerde vorm van overlast: meer dan de helft van de Nederlanders (56%) vindt het onacceptabel als hun buurt daar de komende jaren (meer) overlast van zou ondervinden, tegenover 13% die dit acceptabel zou vinden. Daarna volgt geluidsoverlast (43% vindt dit onacceptabel, 24% acceptabel). De acceptatie van horizonvervuiling (38% onacceptabel, 24% acceptabel) en een toename in verkeersdrukke (31% onacceptabel, 29% acceptabel) ligt hoger.

In hoeverre vind je het dan acceptabel als jouw buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt van de luchtvaart in Nederland voor de volgende typen overlast?

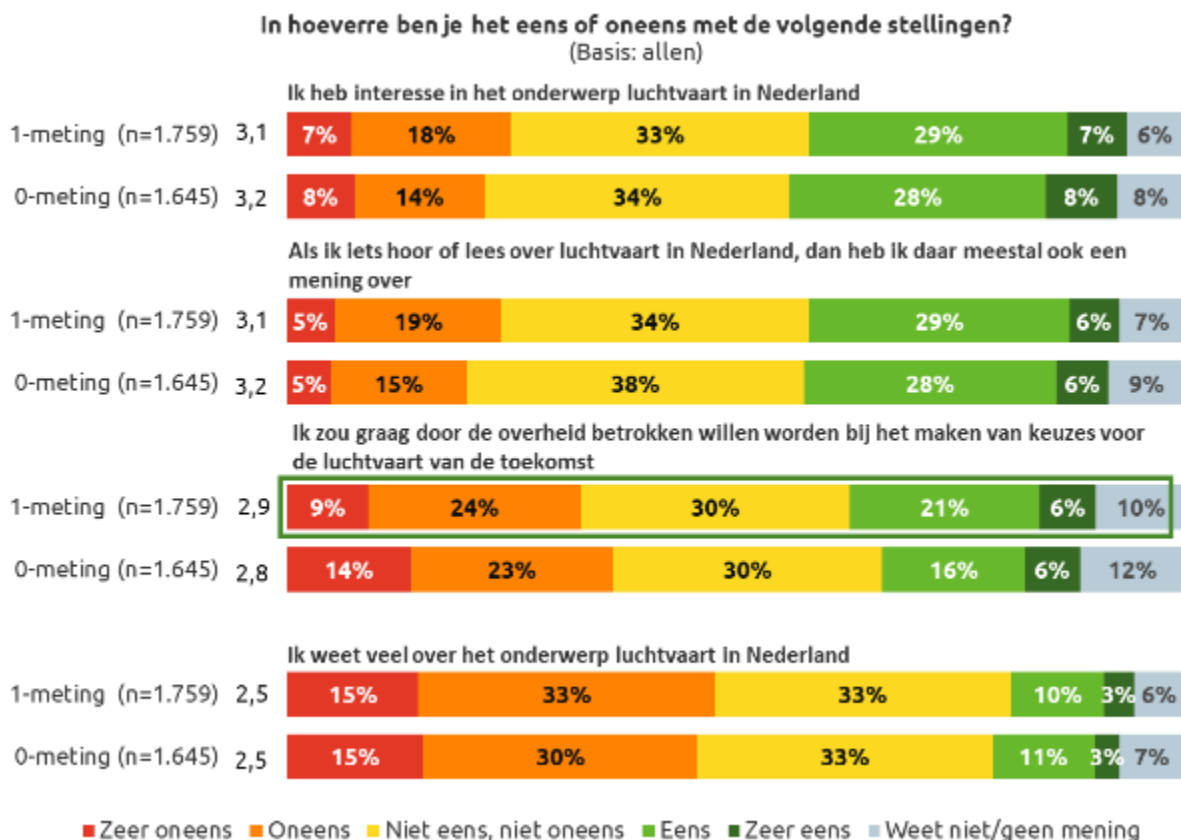


9 Communicatie en informatie

Een kwart van de Nederlanders wil door de overheid betrokken worden bij het maken van keuzes over de toekomst van de luchtvaart

Evenals in de meting van 2018 geeft circa een derde (36%) van de Nederlanders aan interesse te hebben in het thema luchtvaart, en meestal ook een mening te hebben als men er iets over verneemt (35%). De groep die aangeeft veel te weten over het onderwerp luchtvaart in Nederland is relatief klein (14%).

Vergeleken met 2018 (22%) lijken in 2019 iets meer Nederlanders (27%) door de overheid betrokken te willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart in de toekomst.⁸



⁸ De formulering van deze stelling luidde in 2018: 'Ik zou graag betrokken worden bij het bedenken van de visie van de overheid op de luchtvaart voor de toekomst'. Het is goed mogelijk dat de (in 2019 t.o.v. 2018) grotere behoefte om betrokken te worden te maken heeft met de nadruk op keuzes maken in plaats van een visie bedenken.

Bijlagen

Bijlage 1: Subgroepen

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

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

Ook bespreken we achtergrondkenmerken van deze groepen.

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

Voorstanders van groei luchtvaart

Van alle Nederlanders vindt 35% (n=622) dat de luchtvaart in Nederland komende jaren zou moeten kunnen toenemen.

Samenvattend: voorstanders van groei geven prioriteit aan economische voordelen en verwachten veel van technologische ontwikkeling

Voorstanders van groei van luchtvaart in Nederland zijn vaker mannen met een hoog inkomen in loondienst bij het bedrijfsleven. Ze zijn positiever over luchtvaart en vinden toekomstige groei vaker acceptabel. Dit lijkt vooral voort te komen uit hun sterkere waardering van economische belangen van de luchtvaart, zoals een groei van werkgelegenheid en een goede economie. Ook hecht deze groep veel waarde aan een goede bereikbaarheid en aan reisgemak. Deze groep vliegt zelf ook vaak en is minder bereid om zelf maatregelen te nemen om de negatieve effecten van luchtvaart tegen te gaan, zoals minder vaak vliegen of de eigen CO2-uitstoot financieel compenseren. Voorstanders van groei die aangeven zelf nabij een vliegveld of -route te wonen, zeggen hiervan minder last te ervaren dan niet-voorstanders die aangeven nabij een vliegveld of -route te wonen.

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

Draagvlak voor groei: voorstanders van groei positiever over luchtvaart

- Voorstanders van groei zijn (uiteraard) positiever over de luchtvaart in Nederland. Op een schaal van 1 (zeer negatief) tot 10 (zeer) positief geven zij gemiddeld een 7,9 (tegenover een 7,1 onder de totale bevolking). Twee derde (67%) geeft een acht of hoger (tegenover 42% van de totale bevolking).
- Bijna negen op de tien (86%) zou het ook acceptabel vinden als de luchtvaart de komende jaren groeit (vs. 38%). 2% vindt dit onacceptabel (vs. 31%).

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

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

- Economie (voorstanders van groei geven een *landelijke* prioriteitsscore van gemiddeld 5,5 versus de totale Nederlandse bevolking 5,0; voorstanders van groei geven een prioriteitsscore voor hun *eigen regio* van gemiddeld 5,4 versus de totale Nederlandse bevolking 4,8)
- Werkgelegenheid (landelijk: 5,4 vs. 4,9, regionaal: 5,2 vs. 4,8)
- Bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,2 vs. 4,7, regionaal: 4,9 vs. 4,3)
- Bereikbaarheid buitenland (landelijk: 5,1 vs. 4,6, regionaal: 4,9 vs. 4,3)
- Reisgemak (landelijk: 5,0 vs. 4,5, regionaal: 4,9 vs. 4,4)
- Veiligheid (landelijk: 5,8 vs. 5,7, regionaal: 5,7 vs. 5,5)

Zij hechten minder dan gemiddeld belang aan:

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

Maatregelen: voorstanders van groei zijn positiever over technologische ontwikkelingen en minder positief over vliegtaks

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

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die reizen met zuinigere en stillere vliegtuigen (74% van de voorstanders van groei vs. 56% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (74% vs. 64%)
- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Ontwikkelen van stillere en zuinigere motoren (91% vs. 83%)
 - Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (80% vs. 75%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder voor inwoners te verminderen (30% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO2-uitstoot te beperken:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (50% vs. 39%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (53% vs. 39%)
 - Verplaatsing van vluchten van de kleinere luchthavens naar Schiphol (28% vs. 22%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (35% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (51% vs. 35%)
 - Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (68% vs. 34%)
- Overige maatregelen:
 - Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject (73% vs. 61%)
 - Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (52% vs. 39%)

Over onderstaande maatregelen zijn zij juist minder positief dan gemiddeld:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (belasting op vliegtickets) (24% vs. 37% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (17% vs. 31%)
 - Minder vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (19% vs. 26%)
 - Minder vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (17% vs. 36%)

Actoren: voorstanders van groei vinden luchtvaartbranche verantwoordelijk voor het toekomstbestendig maken van de luchtvaart

- Voorstanders van groei vinden dat de volgende actoren meer invloed hebben op hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is:
 - Het ministerie van IenW (51% vs. 45% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Provincies (14% vs. 9%)
- Als verantwoordelijke om oplossingen aan te leveren voor het toekomstbestendig maken van de luchtvaart noemen zij vaker:
 - Luchthavens (31% vs. 26%)
 - Luchtvaartindustrie (27% vs. 22%)

Interesse luchtvaart: voorstanders van groei meer betrokken bij onderwerp luchtvaart

- Voorstanders van groei geven vaker aan dat:
 - Zij interesse hebben in het thema luchtvaart in Nederland (49% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Veel weten over het onderwerp luchtvaart in Nederland (21% vs. 14%)
 - Een sterke mening hebben als ze iets gelezen of gehoord hebben over luchtvaart in Nederland (47% vs. 35%)
 - Zij graag door de overheid betrokken zouden worden bij het maken van keuzes over de toekomst van luchtvaart (34% vs. 27%)

Eigen bijdrage: voorstanders van groei minder bereid om zelf maatregelen te nemen

- Voorstanders van groei maken zelf ook vaker vlieggreizen: gemiddeld 1,5 privévluchten per jaar (tegenover 1,2 onder de totale Nederlandse bevolking) en 0,4 zakelijke vluchten per jaar (tegenover 0,2 onder de totale Nederlandse bevolking).
- Verder denken voorstanders van groei die vlieggreizen voor privédoeleinden maken vaker dat zij zelf *geen* bijdrage kunnen leveren aan het beperken van nadelige gevolgen van luchtvaart (29% vs. 23% van alle Nederlanders die vliegen voor privédoeleinden).

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

- Bewust vliegen:
 - zich, voordat ze op vakantie gaan, te verdiepen in de mogelijke vervoersmiddelen (45% vs. 51% onder alle Nederlanders die vliegen voor privédoeleinden)
- Vliegfrequentie:
 - Niet elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan (38% vs. 50%)
 - Minder vaak te vliegen (28% vs. 40%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak buiten Europa te vliegen (25% vs. 35%)
 - Minder verre vlieggreizen te maken (27% vs. 37%)
 - Vaker op vakantie te gaan in eigen land (19% vs. 28%)
- Vliegfrequentie Europa:
 - Minder vaak binnen Europa te vliegen (33% vs. 46%)
 - Op lange afstanden binnen Europa de nachttrein te nemen (38% vs. 46%)
 - De trein te nemen voor reizen op korte afstanden (35% vs. 43%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige bijdrage te betalen om CO₂-uitstoot te compenseren (27% vs. 33%)
 - Meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (23% vs. 33%)

Hinderbeleving: voorstanders van groei ervaren minder hinder van naburige vliegvelden

- Voorstanders van groei die binnen een straal van 10km van een luchthaven zeggen te wonen, ervaren daarvan minder geluidhinder dan de totale groep Nederlanders die binnen 10km van een luchthaven wonen (2,9 vs. 3,7). Hetzelfde geldt voor wonen nabij vliegroutes (3,4 vs. 4,0 gemiddeld onder de totale groep Nederlanders die binnen en straal van 10km van een vliegroute zegt te wonen).

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

Voorstanders van groei kijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Geslacht:

- Vaker man (66% vs. 49% van de totale Nederlandse bevolking)

Leeftijd:

- Minder vaak 18 t/m 24 jaar (7% vs. 12%)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker een bovenmodaal inkomen (36 vs. 26%)

Werkzaamheid:

- Vaker werkzaam in loondienst maar niet voor de overheid (52% vs. 45% van alle Nederlanders)

Samenstelling huishouden:

- Vaker getrouwd (55% vs. 47%)
- Minder vaak thuiswonend bij ouders/familie (6% vs. 11%)

Wel/geen thuiswonende kinderen:

- Vaker wel thuiswonende kinderen (38% vs. 33%)

Voorstanders van krimp luchtvaart

Van alle Nederlanders vindt 24% (n=459) dat de luchtvaart in Nederland de komende jaren zou moeten afnemen.

Samenvattend: voorstanders van krimp geven prioriteit aan natuurbelangen, zijn vaker bereid ook zelf minder te gaan vliegen en zijn positiever over de trein als alternatief

Voorstanders van krimp zijn een oudere, iets hoger opgeleide groep. Niet verrassend zijn voorstanders van krimp vaker negatief over luchtvaart in Nederland en vinden zij toekomstige groei minder vaak acceptabel. Deze groep geeft, als het gaat om luchtvaart in Nederland, relatief meer prioriteit aan natuur- en klimaatbelangen, en minder aan economische aspecten en bereikbaarheid. Onder deze groep vinden we meer draagvlak voor maatregelen die het vliegverkeer afremmen, zoals de vliegtaks en het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden. Voorstanders van krimp ervaren bovendien een grotere eigen verantwoordelijkheid om de negatieve effecten van luchtvaart tegen te gaan en zijn vaker bereid zelf minder te gaan vliegen en een hogere prijs te betalen voor vliegen. Verder geven degenen die binnen eens straal van 10km van een luchthaven of vliegroute maar ook van een snelweg wonen daarvan vaker hinder te ervaren.

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

Draagvlak voor groei: voorstanders van krimp vaker negatief over luchtvaart in Nederland

- Voorstanders van krimp zijn vaker negatief over de luchtvaart in Nederland: zij geven gemiddeld een 5,8 (vs. 7,1 onder de totale bevolking), en 59% geeft een 6 of lager (vs. 24% van totale Nederlandse bevolking).
- Zij vinden het bovendien onacceptabel als de luchtvaart zou toenemen (85% vs. 31%), 2% van hen zou dit wel acceptabel vinden (vs. 38%).

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

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

Maatregelen: voorstanders van krimp zijn positiever over de vliegtaks en de trein als alternatief

Voorstanders van krimp zijn positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen duurder maken door het invoeren van een vliegtaks (72% vs. 37% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (81% vs. 61%)
- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen (88% vs. 73%)
 - Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen voor de korte afstanden stimuleren (75% vs. 68%)
 - Verduurzaming van de afhandeling van vliegtuigen op de grond (82% vs. 75%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (60% vs. 31%)
 - Minder vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (42% vs. 26%)
 - Minder vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (82% vs. 36%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (92% vs. 78%)

Zij zijn negatiever over:

- Financiële maatregelen voor reizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (41% vs. 56% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (59% vs. 64%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (10% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (17% vs. 35%)
 - Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (10% vs. 34%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (17% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te verminderen:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (32% vs. 39%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (25% vs. 39%)

Actoren: voorstanders van krimp zien bedrijven en consumenten als bepalende spelers in de organisatie van luchtvaart

- Voorstanders van krimp denken vaker dat de volgende actoren bepalend zijn voor hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is:
 - Luchtvaartmaatschappijen (49% vs. 40% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Luchthavens (44% vs. 36%)
 - Het bedrijfsleven in het algemeen (21% vs. 16%)
 - Consumenten die vliegreizen maken (14% vs. 9%)
 - Zakelijke reizigers (6% vs. 3%)
- Als verantwoordelijke om oplossingen aan te leveren voor het toekomstbestendig maken van de luchtvaart noemen zij iets vaker:
 - Europese Unie (20% vs. 17% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Maatschappelijke organisaties (12% vs. 8%)
 - Inwoners (10% vs. 6%)

Interesse luchtvaart: voorstanders van krimp hebben vaker een mening over luchtvaart en willen vaker betrokken worden bij besluitvorming

- Voorstanders van krimp geven vaker aan dat:
 - Als zij iets lezen of horen over luchtvaart in Nederland, zij daar meestal ook een mening over hebben (42% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
 - Zij graag door de overheid betrokken zouden willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst (35% vs. 27%)

Eigen bijdrage: voorstanders van krimp die zelf weleens vliegen zijn zich vaker bewust van hun eigen aandeel en zijn vaker bereid om maatregelen te nemen

- Voorstanders van krimp maken zelf ook minder vliegtrips: gemiddeld 0,6 privévluchten per jaar (tegenover 1,2 gemiddeld onder de totale groep Nederlandse bevolking) en 0,1 zakelijke vluchten per jaar (tegenover 0,2 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking).
- Verder denken voorstanders van krimp die vliegtrips voor privédoeleinden maken vaker dan andere vliegtripsers dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het tegengaan van de nadelige effecten van luchtvaart (61% vs. 45% van de totale Nederlandse bevolking).

Voorstanders van krimp die vliegtrips maken voor privédoeleinden zijn vaker dan andere vliegtripsers bereid om:

- Bewust vliegen:
 - Zich voor een vakantie te verdiepen in de verschillende vervoersmiddelen waarmee ze op hun bestemming kunnen komen (72% vs. 51% van de totale groep Nederlanders die weleens privé vliegtrips maakt)
- Vliegtripsfrequentie:
 - Minder vaak een vliegtrips te maken (74% vs. 40%)
 - Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (82% vs. 50%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak een vliegtrips te maken buiten Europa (60% vs. 35%)
 - Minder verre vliegtripsen te maken (61% vs. 37%)
- Vliegtripsfrequentie Europa:
 - Minder vaak een vliegtrips te maken binnen Europa (80% vs. 46%)
 - Op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (76% vs. 46%)
 - Met de trein te reizen op korte afstanden in plaats van met het vliegtuig (69% vs. 43%)
 - Vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland (48% vs. 28%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegtrips te compenseren (56% vs. 33%)
 - Meer te betalen voor een vliegticket door belasting (58% vs. 33%)

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

- Voorstanders van krimp die aangeven binnen een straal van 10km van een vliegveld te wonen, ervaren daarvan meer geluidhinder dan de totale groep Nederlanders die binnen 10km van een luchthaven wonen (5,3 vs. 3,7 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking die binnen 10km van een luchthaven woont). Hetzelfde geldt voor vliegtripsroutes (5,0 vs. 4,0) en snelwegen (3,0 vs. 2,5).

Achtergrondkenmerken: voorstanders van krimp vaker oudere, hoogopgeleide Nederlanders

Voorstanders van krimp wijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker ouder dan 55 (43% vs. 34% van de totale Nederlandse bevolking)

Opleiding:

- Vaker hoog opgeleid (31% vs. 26%)

Werkzaamheid:

- Minder vaak werkzaam in loondienst bij het bedrijfsleven (40% vs. 45%)

Omwonenden van de vier luchthavens

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

Op basis van deze indeling geldt 14% van alle respondenten (n=231, voor weging) als omwonende van één van de vier luchthavens. Van deze 14% woont 54% rondom Schiphol, en 46% rondom één van de andere drie luchthavens.

Samenvattend: omwonenden zijn gemiddeld positief over luchtvaart, maar geven meer prioriteit aan reductie van geluidsoverlast

Omwonenden zijn even positief als gemiddeld over de luchtvaart in Nederland en over toekomstige groei daarvan. Zij geven wat betreft de luchtvaart meer prioriteit aan bereikbaarheid van hun regio, maar ook aan reductie van geluidsoverlast. Het verleggen van vliegroutes ter reductie van geluidhinder kan bij deze groep dan ook op meer draagvlak rekenen, ook als dit zou leiden tot meer CO₂-uitstoot. Omwonenden voelen zich meer betrokken bij het thema luchtvaart: ze hebben er vaker een mening over en geven vaker aan er veel over te weten. Ook willen ze vaker betrokken worden door de overheid bij het maken van keuzes over de toekomst van de luchtvaart. Omwonenden zijn iets vaker bereid om minder ver te vliegen en hun eigen CO₂-uitstoot financieel te compenseren.

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

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

- Omwonenden wijken niet af van de rest van de bevolking in hoe positief zij zijn over luchtvaart in het algemeen, in hoeverre zij voorstander zijn van groei en in hoeverre zij groei acceptabel zouden vinden.

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

- Omwonenden geven vergeleken met de rest van Nederland meer prioriteit aan:
 - Beperken van geluidsoverlast in hun regio (4,9 vs. 4,7 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Een goede bereikbaarheid van hun regio vanuit het buitenland (4,6 vs. 4,3)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit hun regio (4,5 vs. 4,3)

Maatregelen: omwonenden zijn vaker positief over het verplaatsen van vliegroutes om geluidhinder te verminderen

Omwonenden zijn vaker positief over de volgende maatregelen:

- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (30% vs. 22% van de totale Nederlandse bevolking)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (30% vs. 20%)

Interesse: omwonenden voelen zich meer betrokken bij de luchtvaart

- Omwonenden van de vier luchthavens zijn vaker geïnteresseerd in het onderwerp luchtvaart in Nederland (47% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking).
- Ook geven ze vaker aan veel over het thema te weten (20% vs. 14%),
- Ze hebben vaker een mening over luchtvaart als ze er iets over vernemen (40% vs. 35%),
- En ze willen vaker betrokken worden door de overheid bij het maken van keuzes voor de luchtvaart in de toekomst (37% vs. 27%).

Eigen bijdrage: omwonenden zijn vaker bereid minder ver te vliegen en CO2-uitstoot financieel te compenseren

Omwonenden vliegen even vaak privé en zakelijk als niet-omwonenden. Zij achten het echter wel waarschijnlijker dat zij dit jaar of volgend jaar nog een vliegreis voor privédoeleinden gaan maken (40% vs. 34% van de totale Nederlandse bevolking).

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

- Verre vluchten:
 - Minder verre vliegreizen te maken (45% vs. 37%)
 - Minder vaak te vliegen buiten Europa (41% vs. 35%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te leveren om CO2-uitstoot te compenseren (38% vs. 33%)

Hinderbeleving: omwonenden ervaren ook meer geluidsoverlast van naburige snelwegen en treinen

- Omwonenden die aangeven op minder dan 10km afstand van een snelweg te wonen, ervaren daarvan meer geluidsoverlast dan de totale groep Nederlanders die aangeven binnen 10km van een snelweg wonen (3,3 vs. 2,5 onder de totale groep Nederlanders die aangeeft binnen 10km van een snelweg te wonen). Hetzelfde geldt voor wonen nabij een treinspoor (2,6 vs. 2,1) en een treinstation (2,2 vs. 1,8 onder de totale groep Nederlanders die aangeeft binnen 10km van een treinspoor te wonen).

Bezit drones: omwonenden bezitten vaker een drone

- Omwonenden van een luchthaven beschikken in hun huishouden vaker over een drone (13% vs. 9% van de totale Nederlandse bevolking) en binnen hun huishouden is er vaker het plan er binnen 12 maanden een aan te schaffen (9% vs. 2%).

Achtergrondkenmerken: omwonenden wijken niet af

Omwonenden wijken niet af op de onderzochte achtergrondkenmerken.

Niet-vliegers

Vier op de tien Nederlanders (42%, n=758) heeft de afgelopen drie jaar niet gevlogen voor privédoeleinden.

Samenvattend: niet-vliegers hechten meer belang aan ruimte voor natuur en landschap

Niet-vliegers vormen een wat oudere en lager opgeleide groep. Zij zijn negatiever dan gemiddeld over de luchtvaart in Nederland, en eventuele groei daarvan. Deze groep geeft wat betreft luchtvaart minder prioriteit aan de positieve kanten ervan (zoals reisgemak, bereikbaarheid en economische voordelen) en hechten meer belang aan ruimte voor natuur en landschap. Ze staan positiever tegenover maatregelen die groei tegengaan, zoals het invoeren van een vliegtaks. Ze voelen zich minder betrokken bij het thema luchtvaart, en hebben er minder behoefte aan om door de overheid betrokken te worden bij besluitvorming over luchtvaart.

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

- Niet-vliegers zijn gemiddeld genomen negatiever over de luchtvaart in Nederland (6,6 vs. 7,1 onder de totale Nederlandse bevolking).

- Ook vinden zij vaker dat de luchtvaart de komende jaren zou moeten afnemen (32% vs. 24%), en vinden zij toekomstige groei vaker onacceptabel (41% vs. 31%).

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

- Niet-vliegers geven wat betreft luchtvaart vaker prioriteit aan:
 - Bescherming van klimaat en milieu (landelijk: 5,5 vs. 5,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking, regionaal: 5,5 vs. 5,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,5 vs. 5,3, regionaal: 5,5 vs. 5,3)
 - Het beperken van geluidhinder (landelijk: 5,1 vs. 4,9, regionaal: 4,9 vs. 4,7)
- Zij geven minder prioriteit aan:
 - Reisgemak (landelijk: 4,1 vs. 4,5, regionaal: 4,0 vs. 4,4)
 - Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 4,3 vs. 4,6, regionaal: 4,0 vs. 4,3)
 - Een goede bereikbaarheid van Nederland (landelijk: 4,4 vs. 4,7; regionaal: 4,0 vs. 4,3)
 - Veel werkgelegenheid (landelijk: 4,8 vs. 4,9, regionaal: 4,7 vs. 4,8)
 - Een sterke economie (landelijk: 4,8 vs. 5,0, regionaal: 4,7 vs. 4,8)

Maatregelen: niet-vliegers positiever over maatregelen die groei tegengaan

Niet-vliegers zijn positiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (45% vs. 37% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (43% vs. 36%)

Ze zijn negatiever over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (44% vs. 56% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (53% vs. 64%)
- Verduurzamen van vliegtuigen en afhandeling op de grond:
 - Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren stimuleren (78% vs. 83%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (17% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (30% vs. 39%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (29% vs. 39%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (15% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (24% vs. 35%)
 - Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (24% vs. 34%)
- Overige maatregelen:
 - Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject (51% vs. 61%)

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

Niet-vliegers geven minder vaak aan:

- Interesse te hebben in het thema luchtvaart (22% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
- Er veel van af te weten (8% vs. 14%)
- Er een mening over te hebben als zij hier iets over lezen of horen (27% vs. 35%)

- Er behoefte aan te hebben om bij besluitvorming over luchtvaart betrokken te worden door de overheid (20% vs. 27%).

Hinderbeleving: geen significante verschillen

Niet-vliegers die aangeven binnen een straal van 10km van een vliegveld of vliegroute te wonen, ervaren daarvan niet meer of minder geluidsoverlast dan vliegreizigers die daarbij in de buurt wonen.

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

Niet vliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Leeftijd:

- Vaker 45 jaar of ouder (62% vs. 54% van de totale Nederlandse bevolking)

Opleiding:

- Vaker laagopgeleid (32% vs. 22%)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker beneden modaal (45% vs. 37%)

Werkzaamheid:

- Minder vaak in loondienst buiten de overheid (38% vs. 45%)
- Vaker arbeidsongeschikt (14% vs. 9%), of huisman/huisvrouw (13% vs. 8%).

Regio:

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

Samenstelling huishouden:

- Vaker alleenstaand (31% vs. 26%)

Incidentele privévliegers

Een derde van de bevolking (32%, n=547) vliegt hooguit één keer per jaar voor privédoeleinden. Dit noemen we incidentele privévliegers.

Samenvattend: incidentele privévliegers zijn gemiddeld positief over de luchtvaart, maar vaker bereid om minder te gaan vliegen

Onder Nederlanders die incidenteel vliegen bevinden zich relatief veel jongeren. Ze staan gemiddeld positief tegenover de luchtvaart in Nederland en steunen vaker maatregelen gericht op (duurzame) groei. Ze zijn ook vaker bereid hun eigen vlieggedrag aan te passen door minder vaak of minder ver te vliegen of de trein te nemen voor kortere afstanden.

Draagvlak luchtvaart: incidentele privévliegers zijn even positief als gemiddeld over luchtvaart in Nederland

Incidentele privévliegers zijn gemiddeld niet positiever of minder positief over de luchtvaart in Nederland.

Prioriteiten bij luchtvaart: incidentele privévliegers wijken nauwelijks af wat betreft prioriteiten voor luchtvaart

Incidentele privévliegers geven alleen iets minder prioriteit aan:

- Ruimte voor natuur en landschap in hun regio (5,2 vs. 5,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)

Maatregelen: incidentele privévliegers positiever over maatregelen gericht op (duurzame) groei

Incidentele privévliegers zijn positiever dan gemiddeld over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:

- Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (62% vs. 56% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (73% vs. 64%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO2-uitstoot te beperken:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (45% vs. 39%)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (46% vs. 39%)
 - Verplaatsing van vluchten van de kleinere luchthavens in Nederland naar Schiphol (28% vs. 22%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens zonder verandering van het aantal vluchten op Schiphol (41% vs. 35%)

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

Incidentele privévliegers geven vaker aan :

- Dat ze interesse hebben in het onderwerp luchtvaart in Nederland (42% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
- Dat ze door de overheid betrokken willen worden bij het maken van keuzes voor de luchtvaart van de toekomst (32% vs. 27%)

Eigen bijdrage: incidentele privévliegers zijn vaker bereid om minder te vliegen en in Europa de trein te nemen

Incidentele privévliegers zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Vliegfrequentie:
 - Minder vaak te vliegen (52% vs. 40% van alle Nederlanders die weleens privé vliegreizen maken)
 - Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (66% vs. 50%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa (44% vs. 35%)
 - Minder verre vliegreizen te maken (47% vs. 37%)
 - Vakantie in eigen land te houden in plaats van in het buitenland (36% vs. 28%)
- Vliegfrequentie Europa:
 - Minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa (56% vs. 46%)
 - Op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (53% vs. 46%)
 - Met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook als dat meer geld/tijd kost (52% vs. 43%)

Achtergrondkenmerken: incidentele privévliegers zijn iets vaker jongeren

Incidentele privévliegers kijken af op de volgende achtergrondkenmerken.

Leeftijd:

- Vaker 24 jaar of jonger (17% vs. 12% van de totale Nederlandse bevolking)

Opleiding:

- Minder vaak laagopgeleid (16% vs. 22%)

Werkzaamheid:

- Vaker studerend/schoolgaand (14% vs. 8%)

Frequente privévliegers

Ruim één op de tien Nederlanders (15%, n=275) vliegt 2 tot 2,5 keer per jaar voor privédoeleinden. Dit noemen we frequente privévliegers.

Samenvattend: frequente vliegers positiever over luchtvaart en minder bereid eigen bijdrage te leveren

Nederlanders die frequent vliegen zijn hoger opgeleid en hebben vaker een boven modaal inkomen. Ze staan bovengemiddeld positief tegenover de luchtvaart in Nederland, en eventuele groei daarvan. Ze geven daarbij meer prioriteit aan reisgemak, bereikbaarheid en economie. Natuur, milieu en landschap krijgen minder prioriteit. De groep frequente privévliegers is dan ook positiever dan gemiddeld over maatregelen die gericht zijn op groei van de luchtvaart. Er is binnen deze groep relatief weinig bereidheid om zelf maatregelen te nemen om de negatieve effecten van luchtvaart te beperken, zoals minder vliegen of vaker de trein nemen.

Draagvlak luchtvaart: frequente privévliegers bovengemiddeld positief over luchtvaart in Nederland, en groei daarvan

- Frequente privévliegers zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland (7,8 vs. 7,1 onder de totale Nederlandse bevolking).
- Ook vinden zij vaker dat de luchtvaart in Nederland de komende jaar moet kunnen toenemen (47% vs. 35%), en vinden die groei vaker ook acceptabel (55% vs. 38%).

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

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

Maatregelen: frequente privévliegers positiever over maatregelen gericht op groei

Frequente privévliegers zijn positiever over:

- Financiële maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen:
 - Het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (72% vs. 64% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (28% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (26% vs. 20%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op Schiphol: geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (29% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens: geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (44% vs. 35%)
 - Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (47% vs. 34%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (21% vs. 31%)

Zij zijn daarentegen minder positief over:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (25% vs. 37%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (21% vs. 26%)
 - Minder vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (26% vs. 36%)
- Overige maatregelen:
 - Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden (73% vs. 78%)

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

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

- Luchthavens (47% vs. 36% van de totale Nederlandse bevolking)
- Ministerie van IenW (52% vs. 47%)

Interesse: frequente privévliegers meer betrokken bij het onderwerp

- Frequente privévliegers geven vaker aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland (47% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
- Ze geven vaker aan hier veel over te weten (19% vs. 14%)
- Ze hebben vaker een mening over het onderwerp als ze er iets over vernemen (41% vs. 35%)

Eigen bijdrage: frequente privévliegers minder vaak bereid een eigen bijdrage te leveren aan het beperken van de negatieve effecten van luchtvaart

Frequente privévliegers zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om:

- Vliegfrequentie:
 - Minder vaak een vliegreis te maken (27% vs. 40% van de totale groep Nederlanders die weleens privé vliegreizen maken)
 - Niet meer elk jaar met het vliegtuig op vakantie te gaan (36% vs. 50%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa (27% vs. 35%)
 - Minder verre vliegreizen te maken (28% vs. 37%)
 - Vaker op vakantie te gaan in eigen land (21% vs. 28%)
- Vliegfrequentie Europa:
 - Met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost dat meer tijd en/of geld (31% vs. 43%)
 - Minder vaak een vliegreis binnen Europa te maken (36% vs. 46%)
 - Om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (37% vs. 46%)

Achtergrondkenmerken: frequente privévliegers vaker hoogopgeleid en boven modaal inkomen

Frequente privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (33% s. 26% van de totale Nederlandse bevolking)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker boven modaal (36% vs. 26%)

Werkzaamheid:

- Vaker in loondienst buiten de overheid (52% vs. 45%)
- Minder vaak arbeidsongeschikt (3% vs. 9%)

Hoogfrequente vliegers

Een tiende van de bevolking (10%, n=179) vliegt 3 keer per jaar of vaker voor privédoeleinden. Dit noemen we hoogfrequente privévliegers.⁹

Samenvattend: hoogfrequente vliegers zijn positiever over luchtvaart en zien luchtvaart de komende jaren het liefst groeien

Nederlanders die drie keer per jaar of vaker vliegen zijn vaker hoog opgeleid en hebben vaker een hoog inkomen. Ze zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland, evenals over een eventuele toename hiervan. Als het gaat over luchtvaart geven zij meer prioriteit aan veiligheid, gemak, economie en bereikbaarheid. Het beperken van geluidhinder of bescherming van natuur en milieu vindt deze groep minder belangrijk. Niet verrassend is deze groep met name positief over maatregelen gericht op groei van de luchtvaart. Ze zijn minder bereid om hun eigen vlieggedrag te beperken en er meer voor te betalen.

Dragvlak luchtvaart: hoogfrequente privévliegers zijn positiever dan gemiddeld over de luchtvaart in Nederland, en groei daarvan

- Hoogfrequente privévliegers zijn bovengemiddeld positief over de luchtvaart in Nederland (8,0 vs. 7,1 onder de totale Nederlandse bevolking). Bovendien vinden zij vaker dat de luchtvaart zou moeten kunnen groeien (58% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking), en vinden zij dit ook veel vaker acceptabel (65% vs. 38%).

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

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

Maatregelen: hoogfrequentie privévliegers positiever over maatregelen gericht op groei

Hoogfrequente privévliegers zijn positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken voor reizigers met zuinigere en stillere vliegtuigen (72% vs. 56% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verduurzamen van luchtvaartmaatschappijen:
 - Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen (71% vs. 64%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijke gebied of natuurgebied:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (27% vs. 22%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO₂-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad/natuur (55% vs. 39%)

⁹ De groep frequente vliegers vliegt maximaal 2,5 keer per jaar en de groep hoogfrequente vliegers vliegt minimaal 3 keer per jaar. Deze grenzen sluiten niet aan omdat er geen respondenten waren die aangaven vaker dan 2,5 maar minder vaak dan 3 keer per jaar te vliegen.

- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland (56% vs. 39%)
 - Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (47% vs. 39%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (33% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (53% vs. 35%)
 - Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (52% vs. 34%)
- Overige maatregelen:
 - Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject (72% vs. 61%)

Hoogfrequente privévliegers zijn minder positief over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Het invoeren van een vliegtaks (22% vs. 37%)
- Verdeling van luchtvaartkrimp:
 - Minder vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (22% vs. 31%)
 - Minder vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (22% vs. 36%)

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

- Hoogfrequente privévliegers achten zien het ministerie van IenW vaker als bepalend voor hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is (55% vs. 45% van de totale Nederlandse bevolking).
- Als verantwoordelijken om de luchtvaart toekomstbestendig te maken noemen hoogfrequente vliegers vaker luchthavens (34% vs. 26%).

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

- Hoogfrequente privévliegers vliegers geven vaker aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland (53% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking).
- Ook geven zij vaker aan hier veel over te weten (26% vs. 14%),
- Zij hebben er vaker een mening over als ze er iets over vernemen (52% vs. 35%),
- Zij willen vaker betrokken worden door de overheid bij besluitvorming over de luchtvaart van de toekomst (39% vs. 27%).

Eigen bijdrage: hoogfrequente privévliegers zijn minder bereid eigen vlieggedrag aan te passen of meer te betalen voor vliegen

Hoogfrequente privévliegers zijn minder vaak dan andere vliegreizigers bereid om:

- Bewust vliegen
 - Zich te verdiepen, als ze op vakantie gaan, in de vervoersmiddelen waarmee zij op hun bestemming kunnen komen (44% vs. 51% van de totale groep Nederlanders die weleens privé vliegtoeren maakt)
- Vliegfrequentie:
 - Minder vaak een vliegreis te maken (22% vs. 40%)
 - Niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig (23% vs. 50%)
- Verre vluchten:
 - Minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa (19% vs. 35%)
 - Minder verre vliegreizen te maken (21% vs. 37%)
 - Vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland (15% vs. 28%)
- Vliegfrequentie Europa:
 - Minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa (28% vs. 46%)
 - Op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig (37% vs. 46%)
 - Vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost dat meer tijd en/of geld (32% vs. 43%)

- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (27% vs. 33%)
 - Meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof (23% vs. 33%)

Achtergrondkenmerken: hoogfrequente privévliegers zijn vaker hoogopgeleid en hebben vaker een hoog inkomen

Hoogfrequente privévliegers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Leeftijd:

- Vaker tussen de 25 t/m 34 (26% vs. 17% van de totale Nederlandse bevolking)
- Minder vaak 45 t/m 54 (15% vs. 20%)

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (43% vs. 26%)

Bruto gezinsinkomen:

- Vaker boven modaal (47% vs. 26%)

Werkzaamheid:

- Vaker in loondienst buiten de overheid (56% vs. 45%)
- Minder vaak huisman/huisvrouw (0% vs. 8%)

Regio:

- Vaker uit de 3 grote gemeenten (23% vs. 12%)
- Minder vaak uit Noordelijke regio (5% vs. 10%)

Samenstelling huishouden:

- Vaker samenwonend (26% vs. 14%)

Zakelijke vliegers

Circa een tiende van de bevolking (8%, n=136) vliegt wel eens zakelijk. Van deze groep vliegt 88% ook een of meer keer per jaar voor privédoeleinden.

Samenvattend: zakelijke vliegers zijn positiever over luchtvaart en groei daarvan, steunen wel vaker maatregelen die geluidhinder reduceren en willen vaker eigen uitstoot compenseren

Zakelijke vliegers zijn vaker hoogopgeleide mannen met een hoog inkomen. Ze staan positiever tegenover de luchtvaart en eventuele groei daarvan. Zij geven wat betreft de luchtvaart vaker prioriteit aan reiscomfort en een goede bereikbaarheid. Aan natuur en milieu geven ze minder vaak prioriteit. Zakelijke vliegers zijn positiever over maatregelen gericht op groei en reductie van geluidhinder. Ze zijn zich er vaker van bewust dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de negatieve gevolgen van luchtvaart en zijn ook vaker bereid dat te doen in de vorm van een financiële bijdrage om CO₂-uitstoot te compenseren. Ze voelen zich ook meer betrokken bij het thema luchtvaart.

Draagvlak luchtvaart: zakelijke vliegers positiever over luchtvaart en groei daarvan

Zakelijke vliegers zijn positiever dan gemiddeld over de luchtvaart in Nederland (7,7 vs. 7,1 onder de totale Nederlandse bevolking). Zij vinden ook veel vaker dat de luchtvaart komende jaren toe zou moeten kunnen nemen (54% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking), en vinden verdere groei veel vaker acceptabel (60% vs. 38%).

Prioriteiten bij luchtvaart: zakelijke vliegers hechten wat betreft luchtvaart meer aan bereikbaarheid en reisgemak en minder aan natuur en milieu

- Zakelijke vliegers geven meer prioriteit aan:
 - Een goede bereikbaarheid vanuit het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,7 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking, regionaal: 4,8 vs. 4,3 gemiddeld onder de totale Nederlandse bevolking)

- Een goede bereikbaarheid van het buitenland (landelijk: 5,0 vs. 4,6, regionaal: 4,7 vs. 4,3)
- Reisgemak (landelijk: 4,8 vs. 4,5, regionaal: 4,6 vs. 4,4)
- Zakelijke vliegers geven minder prioriteit aan:
 - Bescherming van klimaat en milieu (landelijk: 5,01 vs. 5,3, regionaal: 5,1 vs. 5,3)
 - Ruimte voor natuur en landschap (landelijk: 5,1 vs. 5,3)

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

Zakelijke vliegers positiever over de volgende maatregelen:

- Financiële maatregelen voor vliegreizigers:
 - Vliegen goedkoper maken (bijv. lagere luchthavenbelasting) voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (66% vs. 56% van de totale Nederlandse bevolking)
- Verplaatsen van vluchten tussen luchthavens:
 - Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (58% vs. 39%)
 - Vliegroutes concentreren in plaats van verspreiden over heel Nederland (49% vs. 33%)
- Verleggen van vliegroutes naar stedelijk gebied of natuurgebied:
 - Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO₂-uitstoot (36% vs. 20%)
- Direct of indirect vliegen om geluidhinder of CO₂-uitstoot te beperken:
 - Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden, om geluidhinder voor inwoners te verminderen (34% vs. 22%)
- Verdeling van luchtvaartgroei:
 - Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens (35% vs. 21%)
 - Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol (49% vs. 35%)
 - Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens (57% vs. 34%)

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

- Zakelijke vliegers geven vaker aan interesse te hebben in het thema luchtvaart in Nederland (68% vs. 35% van de totale Nederlandse bevolking)
- Ook geven zij vaker aan hier veel van te weten (42% vs. 14%),
- Ze hebben vaker een mening over luchtvaart als ze er iets over vernemen (61% vs. 35%),
- Ze willen vaker betrokken worden door de overheid bij besluitvorming over de luchtvaart van de toekomst (47% vs. 27%).

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

Zakelijke vliegers vinden vaker dan andere vliegreizigers dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de negatieve effecten van luchtvaart (62% vs. 45% van de totale Nederlandse bevolking).

Zij zijn vaker dan andere vliegreizigers bereid om:

- Bewust vliegen
 - Wanneer ze op vliegvakantie gaan, uit te zoeken hoe zuinig het vliegtuig is waarmee zij reizen (30% vs. 12%)
- Eigen kosten:
 - Een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vliegreis te compenseren (46% vs. 33%)

Hinderbeleving: zakelijke vliegers ervaren meer geluidhinder van wonen nabij mobiliteitsvoorzieningen

- Zakelijke vliegers die aangeven binnen een straal van 10km van een luchthaven te wonen, ervaren daarvan meer geluidsoverlast dan gemiddeld (6,1 vs. 3,7). Hetzelfde geldt voor vliegroutes (4,7 vs. 4,0), snelwegen (3,7 vs. 2,5), treinsporen (3,3 vs. 2,1) en treinstations (3,1 vs. 1,8).

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

Zakelijke reizigers wijken af op de volgende achtergrondkenmerken:

Geslacht:

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

Leeftijd:

- Vaker tussen de 35 en 44 jaar (28% vs. 18%)

Opleiding:

- Vaker hoogopgeleid (62% vs. 26%)

Werkzaamheid:

- Vaker zelfstandig ondernemer (13% vs. 5%)
- Vaker in loondienst buiten de overheid (67% vs. 45%)
- Vaker werkzaam voor de overheid (11% vs. 5%)

Regio:

- Vaker wonend in de drie grote gemeenten (18% vs. 12%)
- Minder vaak wonend in Oosten Nederland (11% vs. 21%)

Samenstelling huishouden

- Vaker samenwonend (22% vs. 14%)

Wel/geen inwonende kinderen:

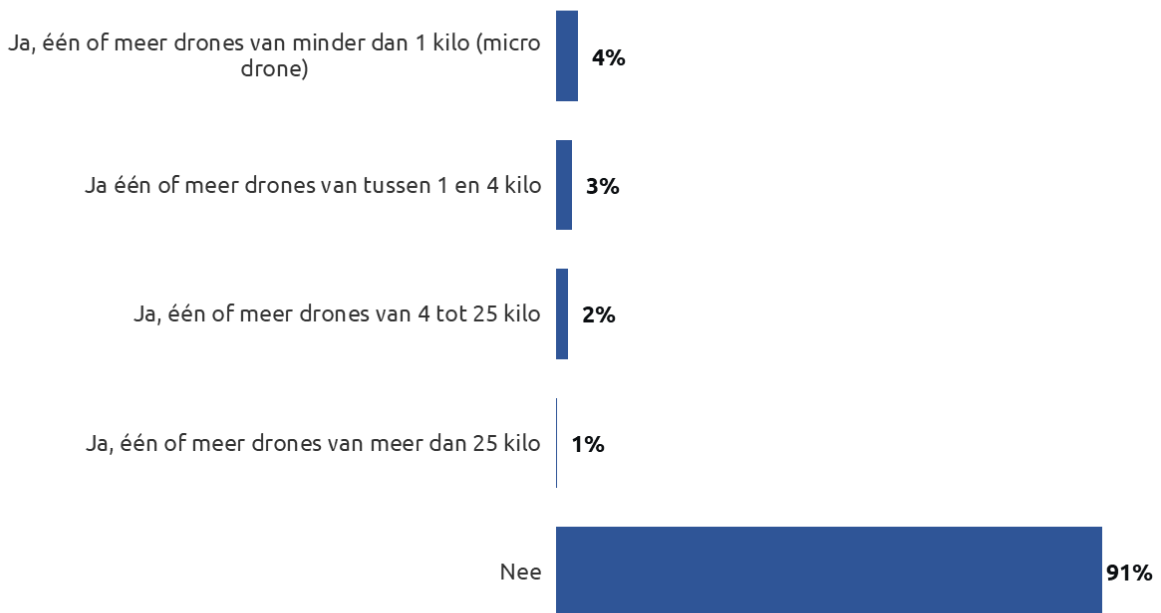
- Vaker thuiswonende kinderen (51% vs. 33%)

Bijlage 2: Bezit drones

Eén op de tien Nederlandse huishoudens bezit drone

Eén op de tien Nederlandse huishoudens (9%) is in het bezit van één of meer drones. 3% van de Nederlanders geeft aan dat zij zelf, of iemand in hun huishouden, van plan zijn om binnen nu en 12 maanden een drone te kopen.

Ben jij, of is iemand anders in je huishouden, in het bezit van één of meer drones?
(Basis - allen, n=1.759)



Ben jij, of is iemand anders in je huishouden, van plan om binnen nu en 12 maanden een drone te kopen?
(Basis - allen, n=1.759)



Bijlage 3: Vragenlijst

Vragenlijst

Spontane beleving van de luchtvaart in Nederland

Allen

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

- Invoerveldtekst (5 keer)
- Weet niet/geen mening

Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Allen

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

Allen

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

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

Allen

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

Het aantal vluchten vanuit en naar Nederland moet de komende jaren

- Zeer sterk afnemen
- Sterk afnemen
- Een beetje afnemen
- Hetzelfde blijven als nu
- Een beetje kunnen toenemen
- Sterk kunnen toenemen
- Zeer sterk kunnen toenemen
- Weet niet/geen mening

Indien krimp (1-3)

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

- Invoerveld tekst
Weet niet/geen mening

Indien gelijk blijven (4)

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

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Indien groei (5-7)

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

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Allen

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

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

Beïnvloeders van het draagvlak

Allen

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

1. Economie

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

2. Werkgelegenheid

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

3. Bereikbaarheid Nederland

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

4. Bereikbaarheid buitenland

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

5. Klimaat en milieu

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

6. Geluidshinder

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

7. Veiligheid

- > De veiligheid van de luchtvaart in Nederland

> De veiligheid van de luchtvaart in jouw regio

8. *Natuur en landoppervlakte*

> Ruimte voor natuur en landschap in Nederland

> Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio

9. *Comfort voor reizigers*

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

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

- Totaal geen prioriteit
- Zeer lage prioriteit
- Lage prioriteit
- Niet een hoge, niet een lage prioriteit
- Hoge prioriteit
- Zeer hoge prioriteit
- Allerhoogste prioriteit
- Weet niet/ geen mening

Oplossingsrichtingen

Allen

De luchtvaart in Nederland biedt voor- en nadelen.

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende 24 mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?

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

- Vliegroutes concentreren in plaats van verspreiden over heel Nederland
- Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject.
- Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee.
- Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden

- Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland
- Verplaatsing van vluchten van de kleinere luchthavens in Nederland naar Schiphol

- Meer vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens
- Meer vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol
- Meer vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens

- Minder vluchten op Schiphol; geen verandering van het aantal vluchten op de kleinere luchthavens
- Minder vluchten op de kleinere luchthavens; geen verandering van het aantal vluchten op Schiphol
- Minder vluchten zowel op Schiphol als op de kleinere luchthavens

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

Verantwoordelijkheid

Allen

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

Maximaal drie antwoorden mogelijk

- Luchthavens
- Luchtvaartmaatschappijen
- Luchtvaartindustrie (o.a. bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)
- Brandstofleveranciers
- Het bedrijfsleven in het algemeen (o.a. import-export bedrijven)
- Consumenten die vliegreizen maken
- Zakelijke reizigers
- Consumenten die producten uit andere landen kopen
- Europese Unie
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Provincies
- Gemeenten
- Universiteiten en onderzoeksinstituten
- Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)
- Inwoners van Nederland
- Omwonenden van luchthavens

- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen mening

Allen

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

Maximaal drie antwoorden mogelijk

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

Eigen vlieggedrag burger/consument

Allen

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

Persoonlijke interesse

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

Allen

Hoe vaak per jaar vlieg je zelf ... ? *Je kunt het gemiddelde nemen van de afgelopen drie jaar. Een retour geldt als 1 vliegreis.*

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

Indien aantal privévluchten > 0

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

Eigen effectiviteit

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

Opofferingsgezindheid

- Ik ben bereid om vaker met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld
- Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof
- Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken
- Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken
- Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa
- Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa
- Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland
- Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen
- Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig het vliegtuig is waarmee ik reis
- Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren (door bijvoorbeeld aanplanting van bomen)
- Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig
- Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen (auto/slaaptrein) in plaats van het vliegtuig

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

Indien aantal privévluchten > 0

Je hebt aangegeven dat je wel eens vliegreizen maakt voor privédoelen. Als je nu terugkijkt naar de periode van 2017 tot nu, waar ben je in die periode naar toe gevlogen voor privédoelen?

Het gaat om de eindbestemming van je vlucht. Overstaps, binnenlandse vluchten, en de terugvlucht naar Nederland tellen dus niet mee.

Verder gaat het om vliegreizen die je al hebt gemaakt in 2017, 2018 en/of 2019 en dus niet om vliegreizen die je nog gepland hebt staan voor later in 2019.

Als je de landen niet meer precies weet, wil je dan een schatting geven.

Europa

- België
- Denemarken
- Duitsland
- Finland
- Frankrijk
- Griekenland
- Groot-Brittannië
- Hongarije
- Ierland
- Italië
- Kroatië
- Luxemburg
- Noorwegen
- Oostenrijk
- Portugal (incl. Madeira en Azoren)
- Rusland (Europees deel)
- Spanje (incl. Canarische Eilanden en Balearen zoals Ibiza en Majorca)
- Tsjechië
- Turkije
- Zweden
- Zwitserland
- Andere Europese landen, namelijk

Afrika

- Egypte
- Kaapverdië
- Marokko
- Tunesië
- Andere Afrikaanse landen, namelijk

Andere werelddelen (buiten Europa en Afrika)

- Azië (bijv. Aziatisch deel van Rusland, India, Thailand, Indonesië, Japan, China)
- Midden-Amerika (bijv. Caribisch gebied, Costa Rica, Mexico)
- Noord-Amerika (Verenigde Staten, Canada)
- Midden-Oosten (bijv. Israël, Verenigde Arabische Emiraten, Oman, Libanon)
- Oceanië (bijv. Australië, Nieuw-Zeeland)
- Zuid-Amerika (bijv. Brazilië, Argentinië, Chili)

Indien aantal privévluchten > 0

Je hebt aangegeven dat je in 2017, 2018 en/of 2019 naar de volgende landen of werelddelen vlieg­reizen hebt gemaakt voor privédoelen. Hoe vaak vloog je in de periode 2017, 2018 en/of 2019 in totaal naar die landen of werelddelen?

Het gaat steeds om het aantal vluchten naar je eindbestemming. Overstaps, binnenlandse vluchten, en de terugvlucht naar Nederland tellen dus niet mee.

Voorbeeld 1: ben je 1x in 2017 en 2x in 2018 naar Italië gevlogen, vul dan 3 in bij Italië.

Voorbeeld 2: ben je in één vakantie naar China gevlogen, maar heb je binnen China meerdere binnenlandse vluchten gemaakt, vul dan gewoon 1 in bij China.

Vliegreizen die je gepland hebt voor later in 2019 niet meetellen.

Als je het aantal niet meer precies weet, wil je dan een schatting geven.

Europa

- België
- Denemarken
- Duitsland
- Finland
- Frankrijk
- Griekenland
- Groot-Brittannië
- Hongarije
- Ierland
- Italië
- Kroatië
- Luxemburg
- Noorwegen
- Oostenrijk
- Portugal (incl. Madeira en Azoren)
- Rusland (Europees deel)
- Spanje (incl. Canarische Eilanden en Balearen zoals Ibiza en Majorca)
- Tsjechië
- Turkije
- Zweden
- Zwitserland
- Andere Europese landen

Afrika

- Egypte
- Kaapverdië
- Marokko
- Tunesië
- Andere Afrikaanse landen

Andere werelddelen (buiten Europa en Afrika)

- Midden-Oosten (bijv. Israël, Verenigde Arabische Emiraten, Oman, Libanon)
- Azië (bijv. Aziatisch deel van Rusland, India, Thailand, Indonesië, Japan, China)
- Noord-Amerika (Verenigde Staten, Canada)
- Midden-Amerika (bijv. Caribisch gebied, Costa Rica, Mexico)
- Zuid-Amerika (bijv. Brazilië, Argentinië, Chili)

- Oceanië (bijv. Australië, Nieuw-Zeeland)

Indien aantal privévluchten > 0

Je gaf aan dat je in 2017, 2018 en/of 2019 één of meer vliegreizen hebt gemaakt voor privédoelen. Waren één of meer van die vliegreizen stedentrips?

Onder een stedentrip verstaan we een vliegreis naar een stad met als doel alleen die stad te bezoeken en dan weer terug te gaan naar Nederland.

Stedentrips die je gepland hebt voor later in 2019 niet meetellen.

- Ja
- Nee
- Weet ik niet meer

Indien Ja

Naar welke stad of steden heb je in 2017, 2018 en/of 2019 een stedentrip gemaakt voor privédoelen?

Onder een stedentrip verstaan we een vliegreis naar een stad met als doel alleen die stad te bezoeken en daarna weer terug te gaan naar Nederland.

Stedentrips die je gepland hebt voor later in 2019 niet meetellen.

- Athene
- Barcelona
- Berlijn
- Boedapest
- Brussel
- Dubai
- Dublin
- Düsseldorf
- Edinburgh
- Frankfurt
- Hamburg
- Helsinki
- Istanboel
- Kaapstad
- Keulen
- Kopenhagen
- Lissabon
- Londen
- Madrid
- Manchester
- Marrakesh
- Miami

- Milaan
- Moskou
- München
- Napels
- New York
- Nice
- Oslo
- Parijs
- Porto
- Praag
- Rome
- Sevilla
- Stockholm
- St. Petersburg
- Valencia
- Venetië
- Wenen
- Andere stad, namelijk <....>

Allen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2019 en/of 2020 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?

Het gaat hier dus niet om zakelijke reizen.

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

Hinderbeleving

Allen

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

- Een vliegveld
- Een vliegroute
- Een snelweg
- Een treinspoor
- Een treinstation
 - Dichterbij dan 500 meter

- Tussen 500 meter en 1 kilometer
- Tussen 1 en 5 kilometer
- Tussen 5 en 10 kilometer
- Tussen 10 en 25 kilometer
- Verder dan 25 kilometer
- Ik kan geen schatting geven

Indien voorziening dichterbij dan 10 km is

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

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

Allen

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

- Geluidsoverlast
- Luchtverontreiniging
- Horizonvervuiling (aantasting van het uitzicht)
- Verkeersdrukke (door mensen die van en naar het vliegveld reizen)
- Zeer onacceptabel
- Onacceptabel
- Niet acceptabel, niet onacceptabel
- Acceptabel
- Zeer acceptabel
- Weet niet/geen mening

Allen

De laatste vragen gaan niet meer over vliegreizen. Ben jij, of is iemand anders in je huishouden, in het bezit van één of meer drones?

Drones zijn op afstand bestuurbare onbemande luchtvaartuigen. Ze zijn er in allerlei vormen en maten, van 'speelgoeddrones' tot professionele drones, met of zonder camera. Drones worden voor uiteenlopende toepassingen gebruikt, zowel door de overheid, als door professionals en consumenten.

Meerdere antwoorden mogelijk

- Ja, één of meer drones van minder dan 1 kilo (micro drone)
- Ja één of meer drones van tussen 1 en 4 kilo
- Ja, één of meer drones van 4 tot 25 kilo
- Ja, één of meer drones van meer dan 25 kilo
- Nee

Allen

Ben jij, of is iemand anders in je huishouden, van plan om binnen nu en 12 maanden een drone te kopen?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

Allen

Welke van de volgende dingen heb je in de afgelopen vijf jaar gedaan?

- Mijn huis beter isoleren (bijv. vloer, dak, spouwmuren)
 - Mijn HR-ketel vervangen door een gasloos alternatief (zoals een warmtepomp)
 - Overstappen van op gas koken naar elektrisch koken
 - Zonnepanelen op mijn dak plaatsen
 - Mijn auto weg doen en geen andere meer kopen
 - Een elektrische auto aanschaffen
 - Een hybride auto aanschaffen (deels op benzine, deels elektrisch)
- Heb ik niet gedaan
 - Heb ik wel gedaan (is al gedaan)
 - Dit is niet op mijn situatie van toepassing

Allen

Hoe vaak doe je het volgende?

- Afval gescheiden inleveren
 - Vegetarisch eten (dus geen vlees of vis)
 - Als ik nieuwe producten koop een energiezuinige variant kiezen
 - Met het openbaar vervoer naar mijn werk/opleiding gaan
 - Met de fiets naar mijn werk/opleiding gaan
 - Groente en fruit, niet voorverpakt in plastic, kopen
- Doe ik (bijna) nooit
 - Doe ik soms
 - Doe ik vaak
 - Doe ik altijd
 - Dit is niet op mijn situatie van toepassing

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

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

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

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

Bijlage 4: Gewogen en ongewogen data

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Geslacht				
Mannen	857	48,7	871	49,5
Vrouwen	902	51,3	888	50,5
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	75	4,3	204	11,6
25 t/m 34 jaar	179	10,2	293	16,7
35 t/m 44 jaar	235	13,4	310	17,6
45 t/m 54 jaar	408	23,2	359	20,4
55 t/m 64 jaar	444	25,2	310	17,6
65 t/m 70 jaar	418	23,8	283	16,1
Opleidingsniveau				
Hoog (wo/hbo)	550	31,3	454	25,8
Middel (havo/vwo/mbo/mavo)	897	51,0	911	51,8
Laag (ibo/basisschool/geen opleiding)	312	17,7	394	22,4
Regio				
3 grote gemeenten	170	9,7	216	12,3
West	547	31,1	522	29,7
Noord	188	10,7	172	9,8
Oost	324	18,4	364	20,7
Zuid	454	25,8	415	23,6
Randgemeenten	76	4,3	69	3,9
Mentality				
Moderne burgerij	395	22,5	396	22,5
Opwaarts mobielen	206	11,7	260	14,8
Postmaterialisten	199	11,3	165	9,4
Nieuwe conservatieven	184	10,5	146	8,3
Traditionele burgerij	205	11,7	220	12,5
Kosmopolieten	256	14,6	225	12,8
Postmoderne hedonisten	190	10,8	184	10,5
Gemaksgeoriënteerden	124	7,0	164	9,3

Bijlage 5: Auteursrecht

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

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

Beeldmateriaal

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