



Luchtvaart in Nederland

Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2024

M240375

Bram van der Lelij
Talía Cohen Rodrigues
Lieke Bos

4-12-2024

b.vanderlelij@motivaction.nl
t.cohenrodrigues@motivaction.nl
l.bos@motivaction.nl

Inhoud

Achtergrond

Methode en opzet

Samenvatting

Conclusies

Leeswijzer

Resultaten

Spontane associaties met de luchtvaart

Draagvlak voor luchtvaart

Waarden voor de luchtvaart

Beleidsopties

Verantwoordelijkheid

Eigen vlieggedrag burgers

Gebruik regionale luchthavens

Handelingsperspectieven vliegreizigers

Uitwijken naar het buitenland

Hinderbeleving

Subgroepen

Bijlagen

motivaction
insights and strategy



Achtergrond

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft Motivaction International B.V. onderzoek gedaan naar het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland bij de Nederlandse bevolking in 2024.

Aanleiding

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

In de huidige, zevende meting (2024) is de vragenlijst grotendeels hetzelfde als in de vorige meting(en). Een nieuw onderwerp is het gebruik van regionale luchthavens en motivaties daarbij.

De doelstelling van de monitor is inzicht geven in:

- Het draagvlak voor luchtvaart in Nederland;
- Het draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen;
- Het huidige vlieggedrag van Nederlanders en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag en alternatieven;
- Verschillen tussen subgroepen in de bevolking;
- Ontwikkelingen in de periode 2018-2024.



Methode en opzet

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

Doelgroep en steekproef

Het onderzoek is uitgevoerd via StemPunt, het online panel van Motivaction, onder Nederlanders in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar. In totaal hebben n=1.579 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Door de verzamelde data achteraf statistisch te wegen, zijn de resultaten representatief voor de gehele Nederlandse bevolking in de leeftijd van 18 t/m 75 jaar op geslacht, leeftijd,

opleiding, regio en waardenoriëntatie ('Mentality-milieus') en alle combinaties tussen deze kenmerken. Deze weging houdt in dat groepen die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef ten opzichte van de populatie zwaarder meetellen en groepen die oververtegenwoordigd zijn in de steekproef minder gewicht krijgen.

Vragenlijstaanpassingen

De bestaande vragenlijst uit 2023 is op enkele punten aangepast. Zo is voor een aantal vraagteksten en/of stellingen de bewoording iets aangepast. Daar waar dit de vergelijkbaarheid aantast, vergelijken we deze vragen niet meer met eerdere metingen.

Daarnaast is in 2024 een nieuw onderwerp geïntroduceerd. Dit jaar worden Nederlanders gevraagd naar hun gebruik van regionale luchthavens in Nederland en naar hun redenen om dit te doen.

Samenvatting

Sinds 2018 onderzoeken we jaarlijks (eind augustus) het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland. De metingen van 2020 en 2021 vonden plaats tijdens de coronapandemie, een periode waarin veel minder gevlogen werd dan in de voorgaande jaren. In 2022 zette het herstel van de luchtvaart duidelijk in en sinds 2023 is het aantal vluchten van of naar nationale luchthavens bijna op precorona-niveau ([CBS](#)).

Uit de laatste meting – onder een representatieve steekproef van 1.579 Nederlanders (18-75 jaar) – komt naar voren dat de bevolking in 2024 over het algemeen positief staat tegenover de luchtvaart in Nederland en dat de waardering – na een gestage daling in de periode 2018-2023 – dit jaar is toegenomen. Het draagvlak voor groei van luchtvaart in Nederland blijft wel op een laag niveau: sinds 2020 willen meer mensen krimp dan groei.

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

Ondanks de voorkeur voor ecologie en luchtvaartkrimp steunen Nederlanders niet alle maatregelen die de luchtvaart duurzamer maken. Er bestaat een duidelijke voorkeur voor maatregelen die het vliegen zelf duurzamer maken in plaats van het aantal vluchten beogen te verminderen.

Heel populair is het schoner maken van het vliegen zelf. Zo is er brede steun voor technologische innovatie, zoals de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren. Ook het (meer) compenseren van klimaatschade van vluchten (bijvoorbeeld door aanplanting van nieuw bos) krijgt relatief veel steun. Het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden spreekt ook een grote groep Nederlanders aan.

Minder populair zijn maatregelen gericht op beperking van het aantal toegestane vluchten en verhoging van ticketprijzen. Zo steunt een (ruime) minderheid een hogere vliegtaks in het algemeen of voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken. Wel is een meerderheid voorstander van een hogere vliegtaks voor stoelen die meer ruimte innemen.

Ondanks dat er sinds de coronapandemie meer voorstanders zijn van krimp van luchtvaart dan van groei zien we geen duidelijke signalen dat mensen de komende jaren ook zelf minder zullen gaan vliegen. Zo zijn Nederlanders in 2024 weer vaker gaan vliegen dan in 2023, blijft de vliegintentie voor komend jaar stabiel en daalt het aantal vliegreizigers dat de komende jaren zegt te willen gaan minderen.

De houding van de gemiddelde vliegreiziger lijkt als volgt te kunnen worden samengevat: de luchtvaart in Nederland moet krimpen, maar ze willen hier zelf zo weinig mogelijk last van hebben. Dit sluit ook aan bij de positieve emoties die overheersen als vliegreizigers denken aan vliegen: veel tevredenheid en blijdschap, weinig schuld en schaamte.

Draagvlak luchtvaart

Nederlanders positiever over de luchtvaart dan vorig jaar

- Voor het eerst sinds de start van deze monitor in 2018 is de waardering voor de luchtvaart in Nederland gestegen. Driekwart (77%) van de Nederlanders staat er in het algemeen positief tegenover. Dat is meer dan vorig jaar (66%). Hiermee is de dalende trend gekeerd.

Nog altijd meer voorstanders van krimp dan groei

- Circa vier op de tien (43%) Nederlanders zijn voorstander van krimp van luchtvaart in Nederland. Een derde (33%) vindt dat het huidige vliegvolume gelijk moet blijven en 15% vindt dat de luchtvaart in Nederland juist verder moet kunnen groeien. Dit is gelijk aan 2023.
- Sinds de coronacrisis (2020) is de groep voorstanders van krimp groter dan die van groei. Ondanks kleine schommelingen, lijkt dit beeld sindsdien stabiel te zijn.

- Naast het draagvlak voor groei of krimp van de luchtvaart in Nederland in het algemeen, is ook gekeken naar het draagvlak per soort luchthaven (Schiphol, regionale luchthavens in Nederland en luchthavens in buurlanden Duitsland en België). Het draagvlak voor krimp is bij alle voorgelegde soorten luchthavens groter dan voor groei. Dit geldt het sterkst voor Schiphol (44% wenst krimp), maar ook voor regionale luchthavens (34%) en luchthavens in buurlanden (34%). Ook dit is stabiel ten opzichte van vorig jaar.
- Voorstanders van krimp noemen uit zichzelf nog altijd het vaakst milieuvervuiling als voornaamste argument.
- Voorstanders van groei noemen opnieuw het vaakst het economisch belang van de luchtvaart als reden waarom de luchtvaart volgens hen moet kunnen groeien.

Veiligheid moet nog altijd de hoogste prioriteit krijgen in de luchtvaart

- Nederlanders vinden veel verschillende waarden belangrijk als het gaat om de luchtvaart. Aan veiligheid wordt nog altijd de meeste prioriteit toegekend, gevolgd door gezondheid van omwonenden, natuur & landschap en klimaat & milieu.
- Op een vierde plek staat de gezondheid van reizigers: dit thema krijgt een hogere prioriteit ten opzichte van vorig jaar.
- De minste prioriteit wordt toegerekend aan de thema's leveringszekerheid, comfort voor reizigers en betaalbaarheid. Wel heeft leveringszekerheid, na een daling in 2023, dit jaar volgens Nederlanders weer een iets hogere prioriteit.

Draagvlak mogelijke beleidsmaatregelen (1/2)

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

- De meest populaire verduurzamingsstrategieën voor de luchtvaart zijn vliegen zelf minder vervuilend maken (62%) en de klimaatschade ervan (meer) compenseren (52%), ook al wordt het vliegen daardoor waarschijnlijk ook duurder.
- Minder populair zijn het toestaan van minder vluchten, waardoor vliegen waarschijnlijk ook duurder wordt (42%) en het (direct) duurder maken van vliegen zodat er minder gevlogen kan worden (39%).

Meerderheid positief over technologische innovatie

- Driekwart (74%) van de Nederlanders is positief over het stimuleren van de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuinigere motoren.

- Twee derde (67%) vindt het een goed idee om luchtvaartmaatschappijen te verplichten gebruik te maken van schone, duurzame brandstoffen.
- Daarnaast steunen zes op de tien (62%) de ontwikkeling van elektrische en hybride vliegtuigen.

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

- Vier op de tien (43%) zijn voor het verhogen van de vliegtaks, een kwart (25%) is daar tegen.
- Ongeveer evenveel steun is er voor het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om klimaatschade via hogere ticketprijzen volledig te compenseren (42%), een hogere vliegtaks voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken (39%) en voor lange vluchten (39%).
- Een meerderheid van de Nederlanders is wel positief over een verhoging van de vliegtaks voor stoelen die meer ruimte innemen (58%).

Draagvlak voor maatregelen die gaan over volume en logistiek is stabiel gebleven

- Zes op de tien (59%) Nederlanders staan positief tegenover beperking van de toegestane CO₂-uitstoot per vliegveld, waardoor er minder of schoner gevlogen moet worden.
- Net als vorig jaar is de meerderheid voor verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond (69%) en het voorspelbaarder maken van vliegverkeer (60%).
- Ruim de helft (56%) staat positief tegenover het verminderen van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden minder last hebben.
- Minder steun is er voor de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens (36%) en het beperken van het aantal verschillende vliegroutes per luchthaven (35%). Hierover is een relatief grote groep neutraal of heeft geen mening (respectievelijk 43% en 53%).

Draagvlak mogelijke beleidsmaatregelen (2/2)

Meer draagvlak voor vliegen boven stedelijke gebieden dan boven natuurgebieden

- Vliegroutes bepalen welke gebieden meer of minder geluidshinder hebben. Een derde (32%) vindt dat zoveel als mogelijk boven stedelijke gebieden gevlogen moet worden, om geluidshinder in de natuur te beperken. Een vijfde (22%) vindt echter dat er zoveel mogelijk boven natuurgebieden gevlogen moet worden, om geluidshinder in steden te beperken. Dit beeld is al jaren stabiel.

Meer draagvlak voor beperking CO2-uitstoot dan voor beperking geluidshinder

- Ruim een derde (37%) vindt dat er zo direct mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer geluidshinder. Een vijfde (21%) heeft juist liever dat er om stad en natuur heen gevlogen wordt om geluidshinder te beperken, maar met mogelijk meer uitstoot. Het draagvlak voor deze opties is al jaren stabiel.

Meerderheid voor het aantrekkelijker maken van de trein en minder aantrekkelijk maken van korte vluchten

- Een ruime meerderheid (79%) van de Nederlanders is positief over het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor korte vliegafstanden. Dit draagvlak nam de afgelopen jaren toe, maar is dit jaar stabiel gebleven ten opzichte van 2023.
- Daarnaast vindt ook bijna twee derde (64%) dat korte vluchten minder aantrekkelijk gemaakt moeten worden door de prijs te verhogen.

Luchtvaartmaatschappijen nog steeds het meest verantwoordelijk gesteld voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Luchtvaartmaatschappijen worden door 44% van de Nederlanders verantwoordelijk gesteld voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart toekomstbestendig te maken. Dat is precies even hoog als in 2023.
- Naast luchtvaartmaatschappijen worden ook de luchtvaartindustrie (36%) en het kabinet (36%) verantwoordelijk gesteld.
- Het ministerie van IenW wordt door een vijfde (18%) verantwoordelijk gesteld.

Vlieggedrag en ervaren overlast

Nederlanders vlogen dit jaar opnieuw vaker voor privédoeleinden, verwachting om komende jaren minder te vliegen daalt

- 44% van de Nederlanders vloog het afgelopen jaar voor privédoeleinden. Dit aantal ligt nog altijd lager dan precorona (in 2019), maar sinds 2022 zien we hierin wel een stijgende lijn.
- Een derde (34%) is van plan de komende 12 maanden een vliegreis te maken. Dit is gelijk aan vorig jaar, waarmee de stijgende vliegintentie sinds 2021 (na afloop van corona) stabiliseert.
- Het aandeel vliegreizigers dat verwacht de komende jaren minder privé te gaan vliegen is wel gedaald: naar een kwart (25%) tegenover een derde (33%) in 2023.
- Daar staat weer tegenover dat de bereidheid om niet jaarlijks (41%) of minder vaak (36%) te vliegen stabiel is, na een dalende trend tussen 2028-2023. Ook zijn vliegreizigers even vaak als in 2023 bereid om minder buiten Europa (30%) of minder binnen Europa (40%) te vliegen.

Vliegen zakelijke doeleinden onveranderd

- 6% van de Nederlanders vloog in het afgelopen jaar voor zijn of haar werk. Dat is gelijk aan 2023.
- Een tiende (9%) verwacht de komende 12 maanden nog een zakelijke vliegreis te maken.

Verdeelde meningen over eigen bijdrage klimaatschade

- Een derde (33%) van de vliegreizigers is bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO₂-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. Eveneens een derde (34%) is bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op tickets of brandstof.

Meerderheid vliegreizigers ziet uitwijken naar buitenlandse luchthavens als optie

- Acht op de tien vliegreizigers zouden vliegen vanuit een buurland overwegen, vooral als dat betaalbaarder is

Vliegschaamte lijkt weinig aanwezig, vliegen roept vooral positieve emoties op

- Vliegreizigers voelen zich bij de gedachte aan vliegreizen vooral blij (39%), tevreden (33%) en gelukkig (29%).
- Een veel kleiner aantal (8%) voelt zich schuldig of schaamtevol (6%) als ze denken aan het maken van vliegreizen. Dat is gelijk aan vorig jaar.

Hinderbeleving vliegveld toegenomen

- Waar de ervaren geluidhinder van vliegvelden in de omgeving de afgelopen jaren afnam, is deze dit jaar (gemiddeld 4,2) gestegen ten opzichte van 2023 (3,6). De hinderbeleving van vliegvelden is daarmee nu hoger dan die van vliegroutes in de omgeving (gemiddeld 4,0).
- De meerderheid van de mensen die binnen 10 km van een vliegveld of vliegroute wonen, ervaart dit als veilig (respectievelijk 59% en 67%). Dit is vergelijkbaar met vorig jaar. Ongeveer 6% ervaart het vliegverkeer en het vliegveld in de directe omgeving als onveilig.

Leeswijzer

Belevingsonderzoek

De resultaten van dit onderzoek hebben betrekking op kennis, attituden, opinies en percepties van Nederlanders. Deze zijn niet altijd in overeenstemming met de werkelijkheid. Zo dient bijvoorbeeld het aantal keer dat respondenten opgeven te vliegen ook geïnterpreteerd te worden als een inschatting en kan deze inschatting afwijken van de werkelijkheid.

Algemene resultaten

In deze rapportage bespreken we de resultaten van het onderzoek eerst op totaalniveau, dus representatief voor de hele Nederlandse bevolking (n=1.579). We tonen die visueel in grafiek- of tabelvorm en gaan tekstueel beknopt in op de belangrijkste uitkomsten. De data in de grafieken tonen (indien mogelijk) de resultaten van zowel 2024 als 2023, zodat verschillen ten opzichte van vorig jaar in één keer zichtbaar zijn. Daarnaast zijn er trendgrafieken gemaakt voor de vragen die al meer dan twee metingen meelopen. Deze staan in een aparte bijlage.

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

Significanties

Indien er sprake is van een significante toename of afname ten opzichte van 2023, dan wordt dat weergegeven met pijltjes naast de grafiek: ↑ betekent een significante toename, ↓ betekent een significante afname.

Regionale luchthavens

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

Subgroepen

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

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

Hierbij gaan we in op de volgende punten: waarden, draagvlak groei/krimp, motivatie voor groei/krimp,

draagvlak voor maatregelen, vlieggedrag, vliegintentie, veranderbereidheid en achtergrondkenmerken.

Digitale toegankelijkheid

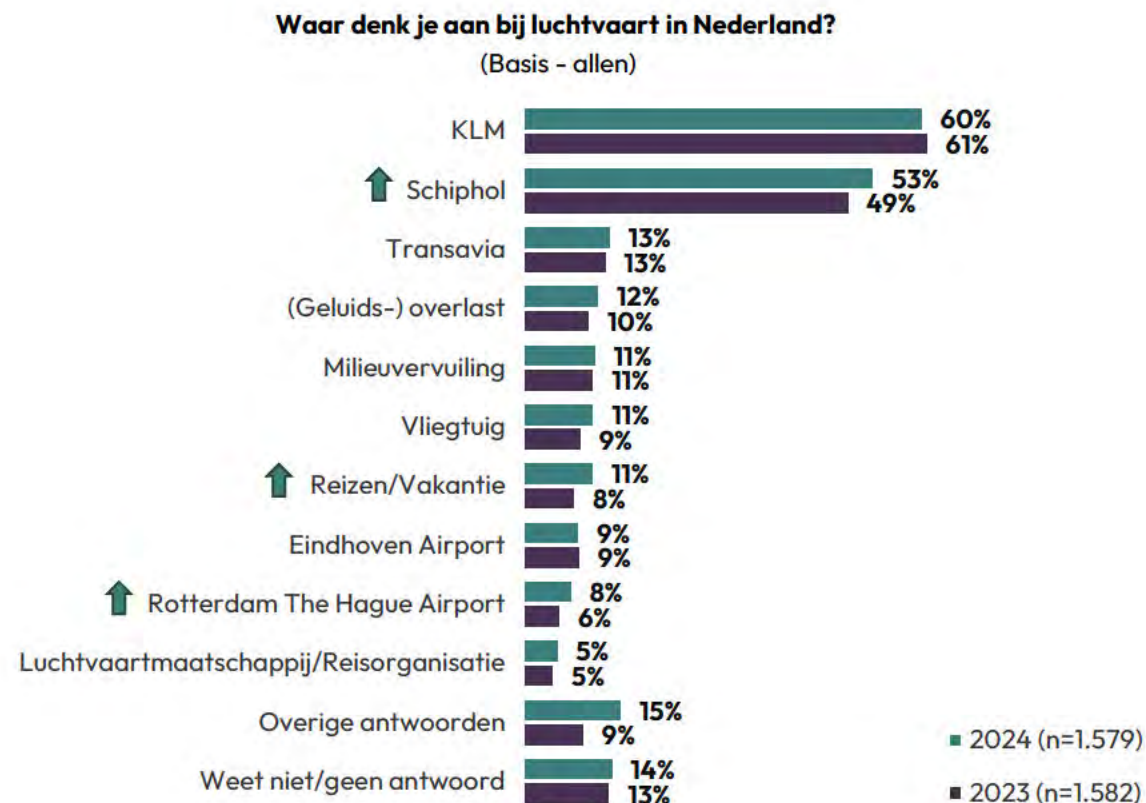
Om het rapport digitaal toegankelijk te maken voor mensen met een visuele beperking, zijn onder meer de resultaten die in grafieken gepresenteerd zijn in de bijlage ook opgenomen in tabelvorm, zodat deze beter gebruikt kunnen worden via voorleessoftware.



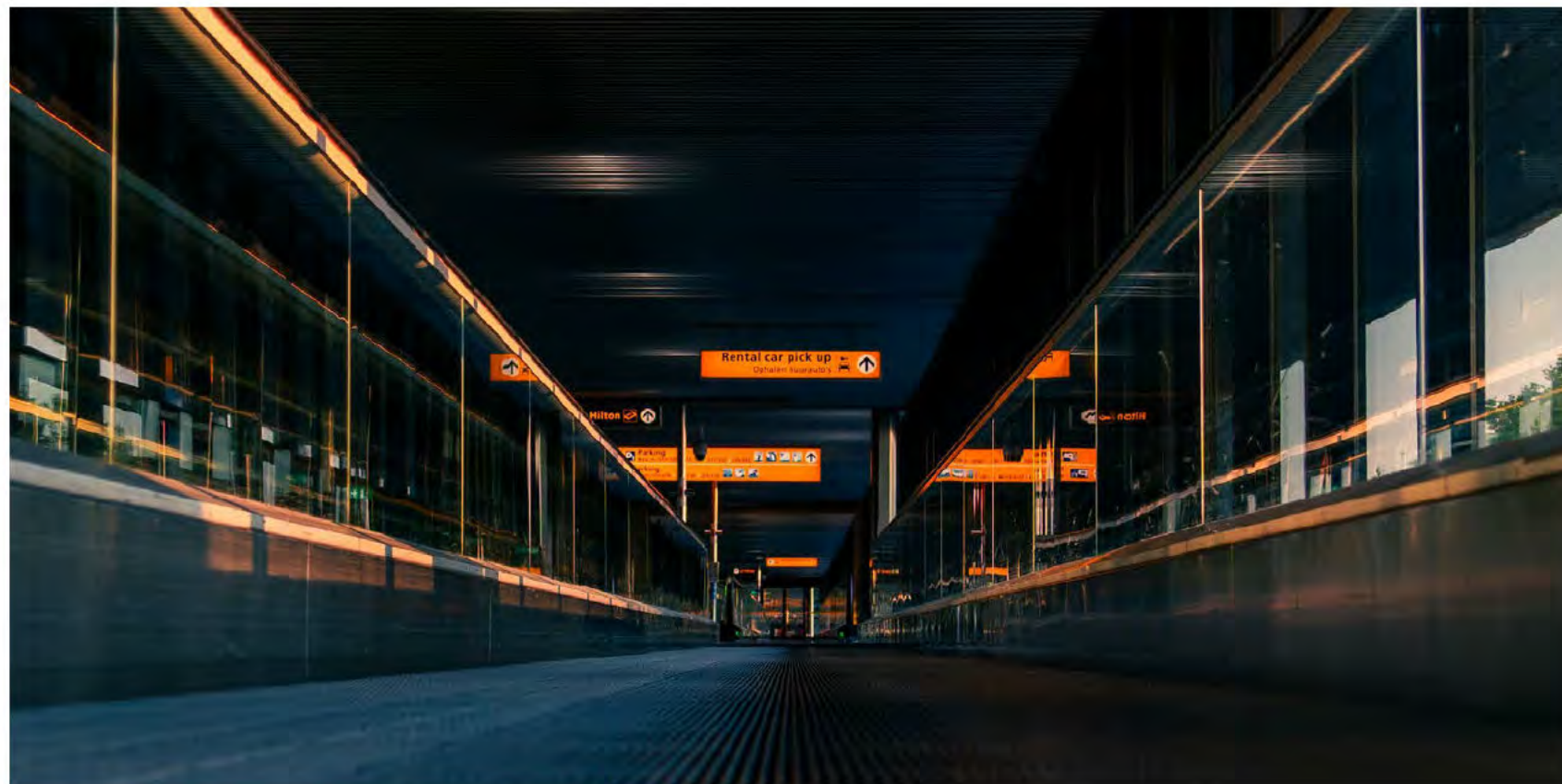
Resultaten | Spontane associaties met de luchtvaart

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

- Nederlanders associëren luchtvaart nog steeds het vaakst met KLM (60%). Het aantal mensen dat hieraan denkt is stabiel gebleven t.o.v. vorig jaar.
- Nederlanders associëren luchtvaart dit jaar vaker met Schiphol (53%). Hiermee is het aantal mensen dat Schiphol associeert met de luchtvaart weer op hetzelfde niveau als bij de start van de monitor in 2018 (zie voor de trendgrafiek de [bijlage](#)).



Dit betreft een open vraag die achteraf gecodeerd is: antwoorden zijn door codeurs gebundeld. In de grafiek zijn alleen antwoorden getoond die in 2024 door minstens 5% zijn genoemd.



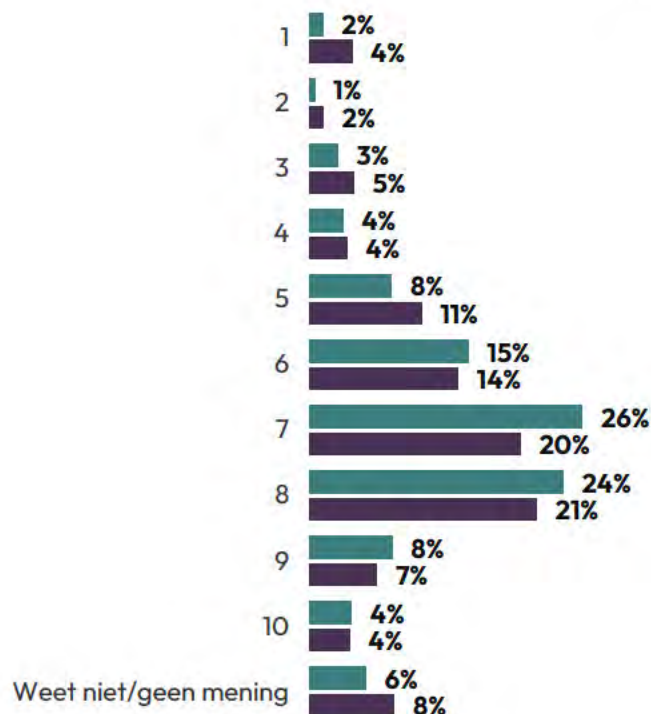
Resultaten | Draagvlak voor luchtvaart

Draagvlak luchtvaart: draagvlak voor luchtvaart in Nederland neemt toe; daarmee komt een einde aan dalende trend

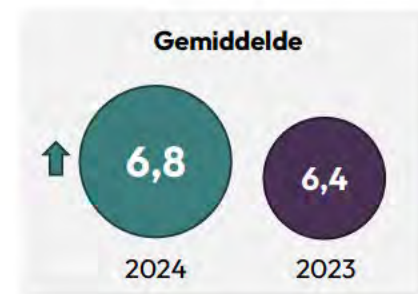
- De draagvlakscore voor de luchtvaart in Nederland is gemiddeld 6,8 op een schaal van 1 tot 10, waarbij 1 staat voor *zeer negatief* en 10 voor *zeer positief*. Dit is hoger dan in 2023.
- 77% van de Nederlanders geeft een 6 of hoger (in 2023 was dit 66%).
- Tussen 2018 en 2023 was een dalende trend in het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland zichtbaar. Met de toename in draagvlak in 2024 is er een einde gekomen aan deze dalende trend (zie voor de trendgrafiek de [bijlage](#)).
- Omwonenden van Groningen Airport Eelde* staan gemiddeld positiever tegenover de luchtvaart ten opzichte van Nederlanders in het algemeen (7,3 vs. 6,8). Voor omwonenden van andere regionale luchthavens zijn geen verschillen in draagvlak te zien.

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

(Basis - allen)



■ 2024 (n=1.579) ■ 2023 (n=1.582)



*Dit resultaat is indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten: n=89).

Draagvlak groei/krimp: draagvlak voor groei en krimp blijft gelijk; draagvlak voor krimp nog steeds groter dan voor groei

- Het draagvlak voor groei en krimp van het aantal vluchten in Nederland is gelijk aan 2023.
- Het draagvlak voor krimp is nog steeds groter dan het draagvlak voor groei van de luchtvaart in Nederland. Vier op de tien (43%) vinden dat het aantal vluchten de komende jaren moet afnemen, tegenover 15% die vindt dat het aantal vluchten moet kunnen toenemen.
- Een derde (33%) vindt dat het aantal vluchten gelijk moet blijven.
- De coronapandemie lijkt structureel voor een groter draagvlak voor krimp te hebben gezorgd (zie de trendgrafiek* in de [bijlage](#)).
- Gemiddeld genomen zijn er geen verschillen te zien in draagvlak voor groei of krimp tussen omwonenden van de diverse regionale luchthavens en Nederlanders in het algemeen.

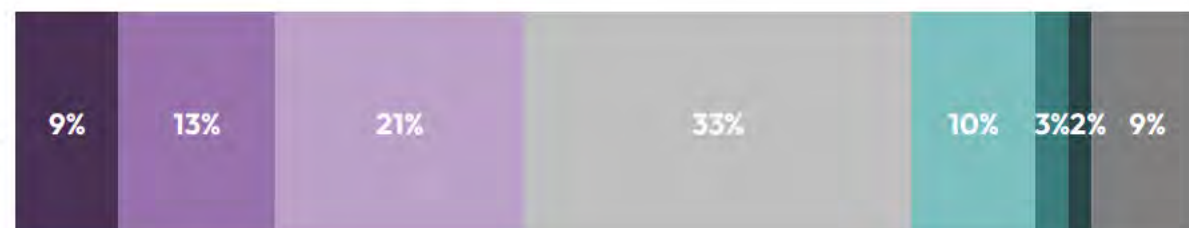
*Ter achtergrond: sinds de corona-uitbraak (2020) vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit is sinds 2023 weer weggelaten, conform de vraagstelling in 2018-2019.

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

(Basis - allen)

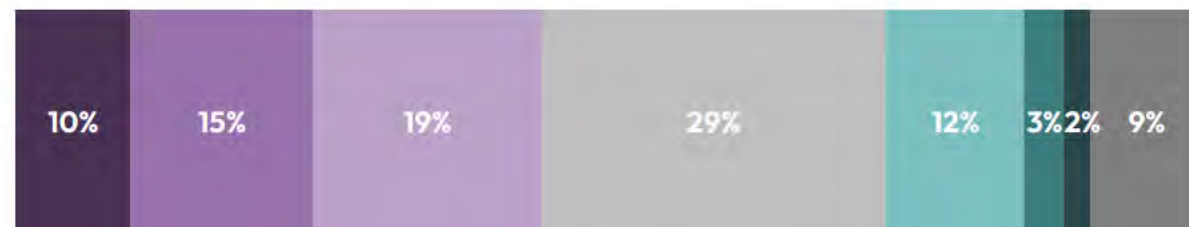
2024 (n=1.579)

3,4



2023 (n=1.582)

3,4



■ Zeer sterk afnemen

■ Sterk afnemen

■ Een beetje afnemen

■ Hetzelfde blijven

■ Een beetje kunnen toenemen

■ Sterk kunnen toenemen

■ Zeer sterk kunnen toenemen

■ Weet niet/geen mening

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

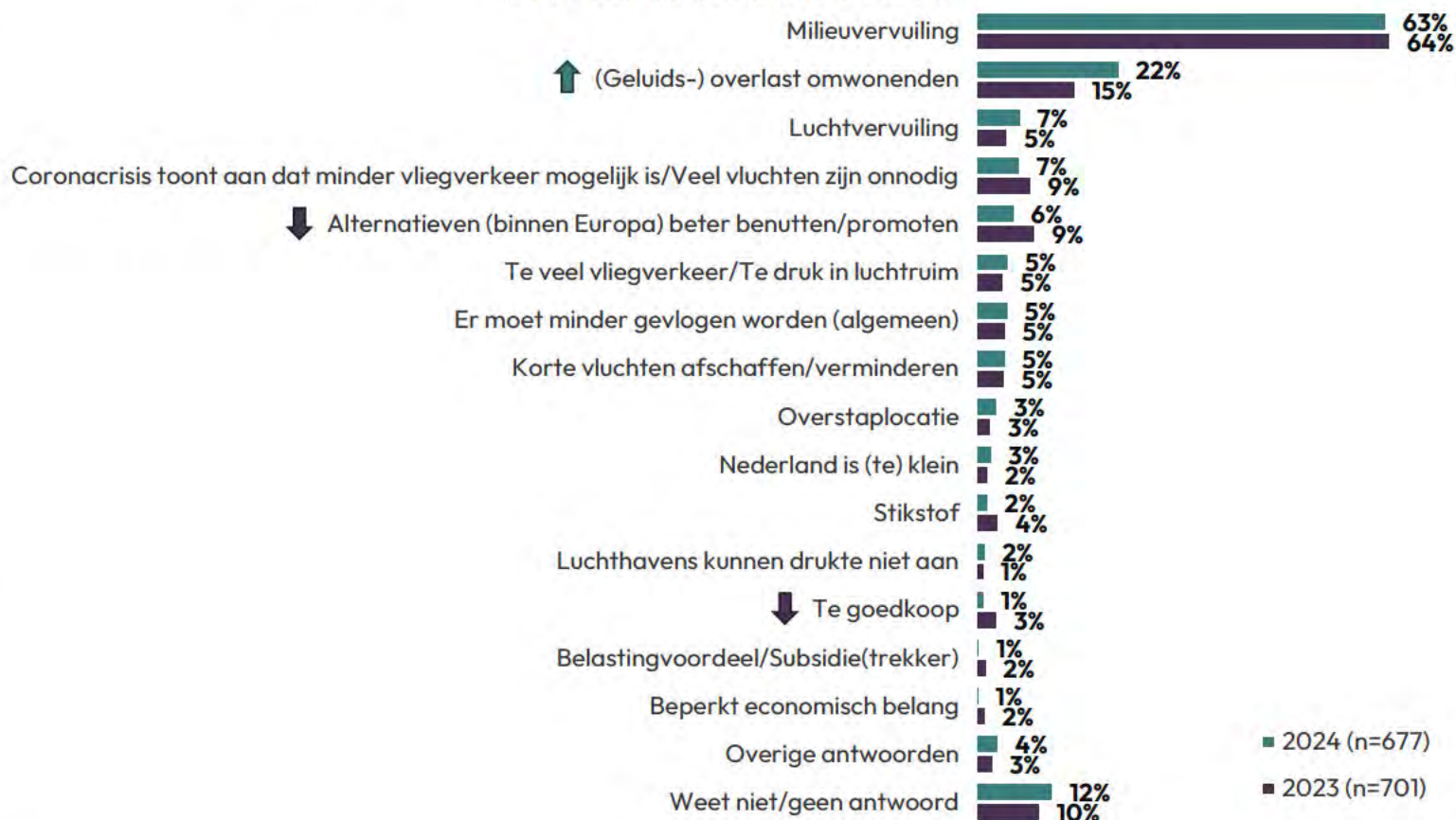
- Al jaren worden antwoorden op het gebied van milieuvervuiling het vaakst als reden gegeven waarom de luchtvaart zou moeten krimpen, zo ook dit jaar (63%). (Zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Dit jaar wordt (geluids-)overlast voor omwonenden vaker genoemd als reden voor krimp (22%). Hiermee lijkt er sinds 2022 een stijgende trend te zijn in het aantal Nederlanders dat dit noemt.*

** Er 'lijkt' sprake van een stijging maar we weten dit niet zeker, omdat het een open vraag is waarop de antwoorden achteraf door codeurs handmatig zijn ingedeeld in antwoordopties. Gecodeerde resultaten zijn minder betrouwbaar waardoor we terughoudender zijn met uitspraken over de tijd.*

Categorieën die in 2023 en 2024 door 1% of minder worden genoemd, worden niet getoond in de grafiek.

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

(Basis – vindt dat aantal moet afnemen)

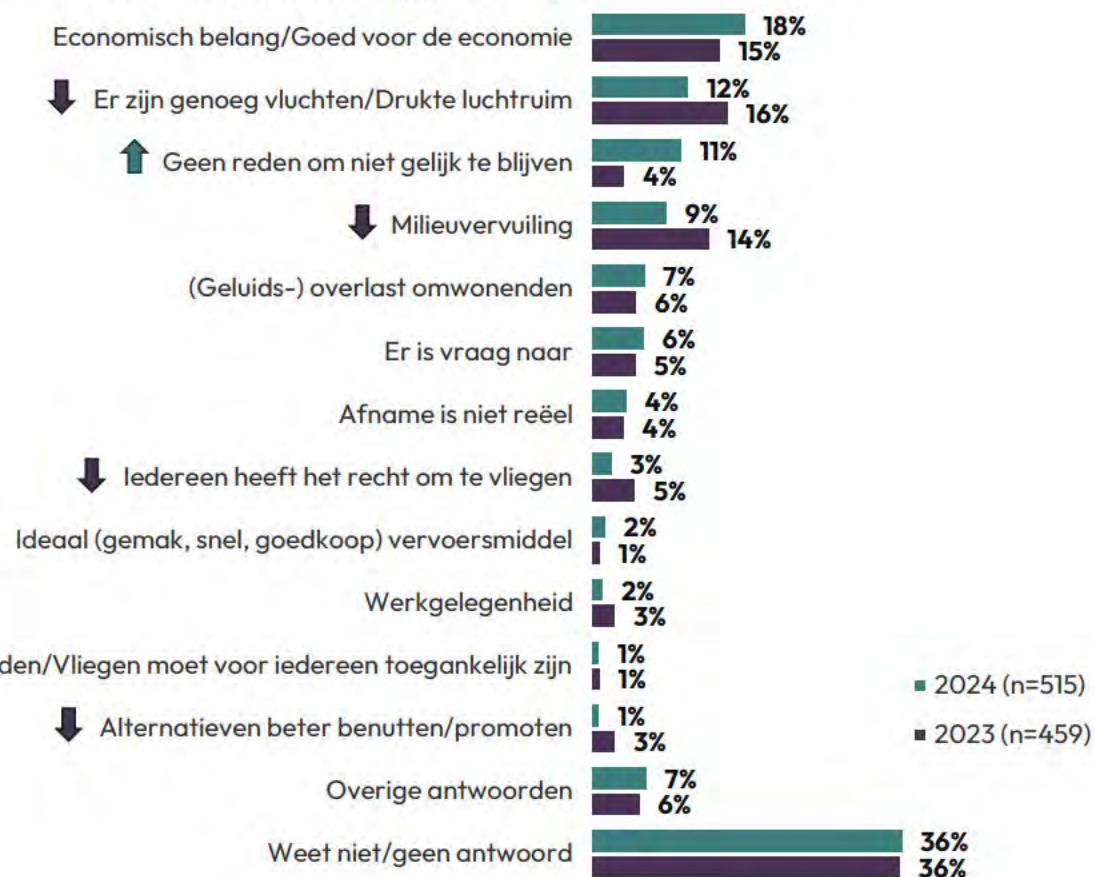


Redenen voor gelijk blijven: economisch belang en drukte in het luchtruim

- Het economisch belang (18%) en drukte in het luchtruim (12%) worden opnieuw het vaakst genoemd als redenen waarom het aantal vluchten van en naar Nederland gelijk moet blijven. Drukke in het luchtruim wordt wel minder vaak genoemd dan in 2022.
- Zie voor het volledige beeld de trendgrafiek in de [bijlage](#).

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

(Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)



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

*Categorieën die in 2023 en 2024 door 1% of minder worden
genoemd, worden niet getoond in de grafiek.*

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

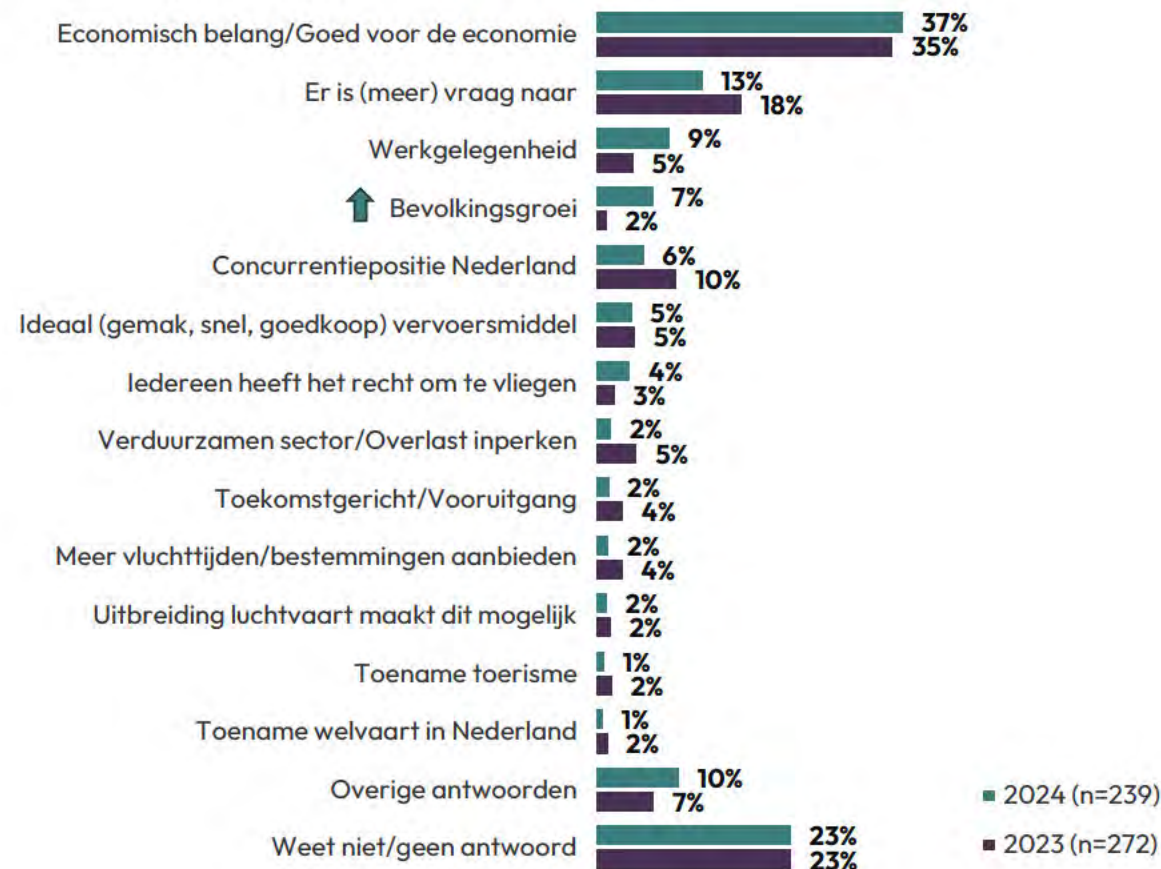
- Economisch belang wordt net als eerdere jaren het meest genoemd als reden voor groei van de luchtvaart (37%). Dit aantal is stabiel ten opzichte van 2023.
- Een reden voor groei van de luchtvaart die nu meer genoemd wordt dan vorig jaar, is de bevolkingsgroei (7% vs. 2%).
- Zie voor het volledige beeld de trendgrafiek in de [bijlage](#).

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

Categorieën die in 2023 en 2024 door 1% of minder worden genoemd, worden niet getoond in de grafiek.

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

(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)



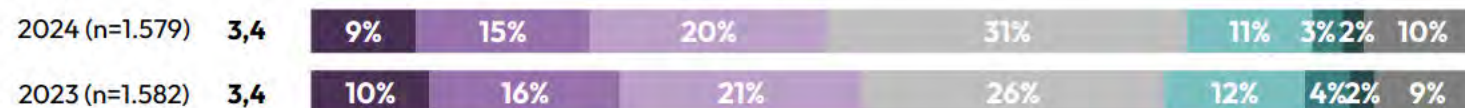
Draagvlak groei/krimp luchthavens: bij alle luchthavens is draagvlak voor krimp groter dan voor groei

- Het draagvlak voor krimp is bij alle voorgelegde luchthavens groter dan het draagvlak voor groei. Het draagvlak voor groei en krimp is ook voor alle voorgelegde luchthavens gelijk gebleven ten opzichte van 2023.
- De steun voor mogelijke groei van het aantal vluchten is nog steeds het grootst bij kleinere, regionale luchthavens in Nederland (25%), al is dus ook hier een grotere groep voorstander van krimp (34%). Over groei of krimp op de luchthavens in buurlanden heeft men vaker geen mening (20%).
- Bekijk de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.
- Omwonenden van Rotterdam The Hague Airport* vinden vaker dat het aantal vluchten op Schiphol moet kunnen toenemen (21% vs. 15% Nederland representatief). Wat betreft kleinere, regionale luchthavens zijn omwonenden van Lelystad Airport* (41%) en luchthaven Groningen* (43%) vaker voorstander van groei dan Nederlanders in het algemeen (25%). Ook zijn omwonenden van luchthaven Lelystad* vaker voorstander van groei van luchthavens in omliggende landen (21% vs. 15% Nederland representatief).

*Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten: n=108 Rotterdam, n=104 Lelystad, n=89 Groningen).

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

(Basis – allen)



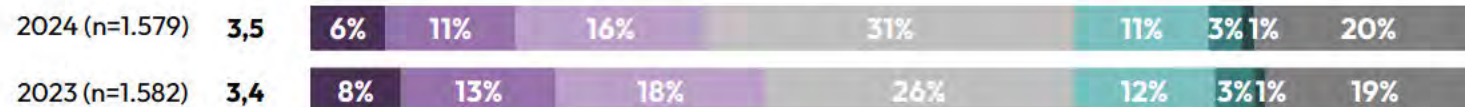
In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op kleinere, regionale luchthavens in Nederland)?

(Basis – allen)



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

(Basis – allen)



■ Zeer sterk afnemen

■ Hetzelfde blijven

■ Zeer sterk kunnen toenemen

■ Sterk afnemen

■ Een beetje kunnen toenemen

■ Weet niet/geen mening

■ Een beetje afnemen

■ Sterk kunnen toenemen



Resultaten | Waarden voor de luchtvaart

Prioriteiten: veiligheid van de luchtvaart nog altijd topprioriteit

- Veiligheid is volgens Nederlanders de belangrijkste prioriteit voor de luchtvaart: twee op de tien (19%) vinden dat veiligheid de allerhoogste prioriteit heeft en nog eens zes op de tien (61%) vinden dat dit onderwerp (zeer) hoge prioriteit heeft. Daarna volgen de thema's gezondheid van omwonenden, natuur & landschap en klimaat & milieu.
- Ecologie wordt net als vorige jaren belangrijker gevonden dan economie.
- Thema's waar relatief minder prioriteit aan wordt toegekend zijn leveringszekerheid, comfort voor reizigers en betaalbaarheid. Wel heeft leveringszekerheid, na een daling in 2023, dit jaar weer een iets hogere prioriteit.
- Ook zien we dat de prioriteit voor de gezondheid van reizigers iets is toegenomen t.o.v. 2023 (zie voor het volledige beeld de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart? (Basis – allen, n=1.579)				
Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)	Allerhoogste prioriteit (%)	(Zeer) hoge prioriteit (%)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,5	19%	61%
Gezondheid omwonenden	Bescherming gezondheid van omwonenden van luchthavens	5,2	14%	56%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,1	13%	54%
Klimaat en milieu	Verminderen van de impact op het klimaat en milieu	5,1	18%	45%
Gezondheid reizigers	Bescherming van de gezondheid van reizigers	↑ 5,0	11%	55%
Geluidshinder	Het beperken van geluidshinder in Nederland	4,9	9%	50%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	4,8	7%	51%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4,7	6%	49%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4,6	4%	46%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,6	4%	46%
Beslag op schaarse ruimte	Beperking ruimte in het landschap die luchthavens innemen	4,5	7%	36%
Leveringszekerheid	Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	4,5	5%	44%
	Zekerheid voldoende aanbod van vluchten in Nederland	↑ 4,2	3%	34%
Comfort voor reizigers	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,3	3%	39%
Betaalbaarheid voor reizigers	Vliegpreizen betaalbaar houden voor reizigers	4,3	8%	36%



Resultaten | Beleidsopties

Verduurzamingsstrategieën: meeste steun voor schoner vliegen, minste voor beprijzing

- De manieren om luchtvaart duurzamer te maken waar Nederlanders het meest positief naar kijken, zijn het vliegen op zich minder vervuilend maken (62%) en de klimaatschade van de luchtvaart (meer) compenseren (52%).
- Ongeveer vier op de tien (42%) vinden het goed om minder vluchten toe te staan. Bijna drie op de tien (28%) zijn het daar niet mee eens.
- Over het duurder maken van vliegen zijn de meningen verdeeld: 39% steunt het duurder maken van vliegen, 34% niet. Drie tiende (29%) is neutraal of heeft geen mening.

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

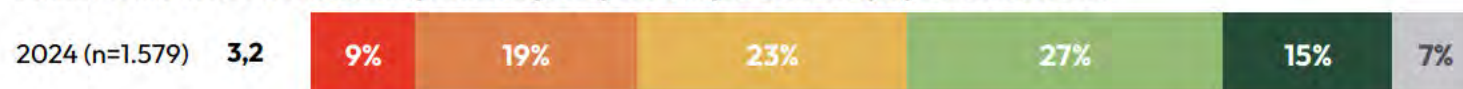
Het vliegen zelf minder vervuilend maken, waardoor de schadelijke uitstoot per vlucht minder zal worden, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt



De schade van de luchtvaart aan klimaat, milieu en natuur (meer) compenseren, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt



Minder vluchten toestaan, met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt



Vliegen duurder maken, zodat er minder gevlogen zal worden



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

De bewoording van deze stellingen is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.

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

- Nederlanders zijn (zeer) positief over het stimuleren van de ontwikkeling van (duurdere) vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren (74%). Bijna niemand (3%) staat hier negatief tegenover.
- Ook is twee derde (67%) voor het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om gebruik te maken van (duurdere) schone, duurzame brandstoffen.
- Daarnaast is er een groot draagvlak voor de ontwikkeling van (duurdere) elektrische en hybride vliegtuigen (62%)

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

Ontwikkeling van (duurdere) vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren



Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van (duurdere) schone, duurzame brandstoffen



Ontwikkeling van (duurdere) elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen



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

De bewoording van deze stellingen is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.

Prijzen vliegtickets (1/2): draagvlak voor goedkoper maken van schoner vliegen groter dan voor verhogen van vliegtaks

- Iets meer dan de helft van de Nederlanders (55%) staat (zeer) positief tegenover het vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen (vs. 11% negatief). Dit is stabiel gebleven ten opzichte van 2023 (zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Ongeveer vier op de tien (42%) staan (zeer) positief tegenover het verhogen van de vliegtaks*, terwijl een kwart (25%) hier (zeer) negatief tegenover staat. Een derde (34%) is neutraal of heeft er geen mening over.

*Achtergrondinformatie: de vliegtaks ging per 1 januari 2023 van ca. 8 euro naar 26 euro per persoon per vlucht. Dit is overigens niet vermeld in de vragenlijst.

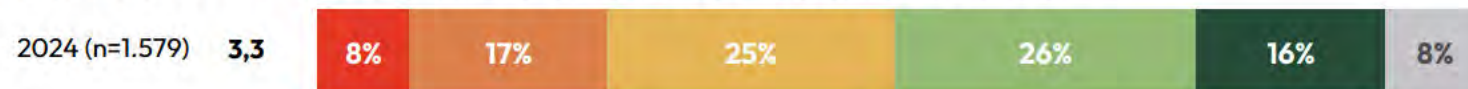
**De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.

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

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



Vliegen duurder maken door de vliegtaks te verhogen, zodat uitstoot meer belast wordt**



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

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

- Kijkend naar diverse mogelijke manieren om direct ticketprijzen te beïnvloeden, zien we dat er vooral draagvlak is voor het verhogen van vliegtaks voor stoelen die meer ruimte innemen (58%).
- Ongeveer vier op de tien (42%) steunen het verplichten van luchtvaartmaatschappijen om de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren. Dit is stabiel gebleven ten opzichte van 2023 (zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Voor het verhogen van de vliegtaks voor reizigers die binnen 12 maanden een tweede vlucht boeken, zijn de meningen verdeeld. Hier staan vier op de tien (39%) (zeer) positief tegenover, een derde (35%) is neutraal of heeft geen mening en is een kwart (26%) kijkt (zeer) negatief.
- Voor een hogere vliegtaks bij langere dan korte vluchten zien we eveneens verdeelde meningen. Opnieuw kijken vier op de tien (39%) hier (zeer) positief naar, is ongeveer een derde (36%) neutraal of heeft geen mening en is een kwart (25%) negatief hierover.

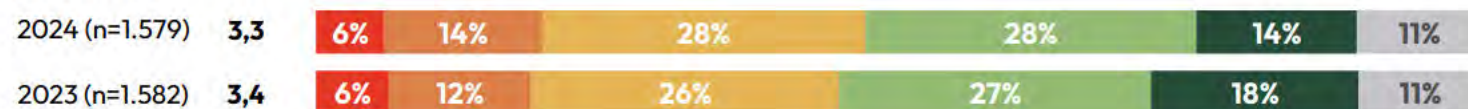
**De bewoording van deze stellingen is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.*

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

De vliegtaks hoger maken bij stoelen die meer ruimte innemen, zodat meer uitstoot meer belast wordt*



Luchtvaartmaatschappijen verplichten de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren



De vliegtaks hoger maken voor reizigers die na hun eerste (retour)vlucht binnen 12 maanden nog een vlucht boeken, zodat veel vliegen ontmoedigd wordt*



De vliegtaks bij langere vluchten hoger maken dan die bij korte vluchten, zodat meer uitstoot meer belast wordt*



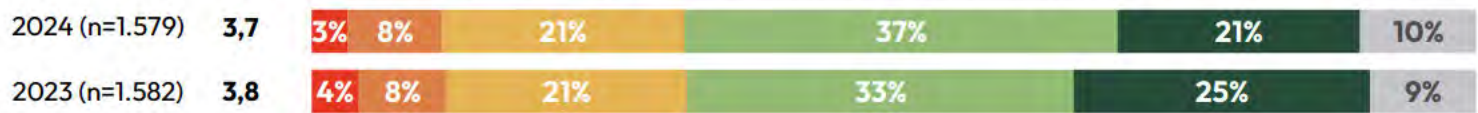
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

Overige financiële maatregelen: meerderheid steunt duurder maken aankomst en vertrek meest schadelijke vluchten, en voordelen voor vliegmaatschappijen die verduurzamen

- Zes op de tien (58%) staan positief tegenover het duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (vs. 11% negatief).
- Een even grote groep (58%) staat ook positief tegenover het bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen, zoals het goedkoper maken van aankomst of vertrek, gunstigere vertrektijden of de dichtstbijzijnde gates (vs. 5% negatief).
- Het draagvlak voor beide maatregelen is stabiel gebleven ten opzichte van 2023 (zie ook de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

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

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



Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen



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

Volume en logistiek (1/2): meerderheid steunt voorspelbaarder maken van vliegverkeer en beperking toegestane CO2-uitstoot per luchthaven

- De meerderheid (60%) van de Nederlanders staat positief tegenover vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject. Slechts 3% staat hier negatief tegenover. Dit beeld is al enkele jaren stabiel (zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).
- Ook is de meerderheid (59%) van de Nederlanders voorstander van de beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld, waardoor er minder en/of schoner gevlogen moet worden. Eén op de tien (9%) staat hier negatief tegenover.
- De meningen rondom het beperken van het aantal verschillende vliegroutes per luchthaven zijn minder uitgesproken. Ongeveer de helft (53%) is hier neutraal over of heeft geen mening. Een derde (35%) vindt dit een goed idee, terwijl 12% dit geen goed idee vindt. Dit draagvlak is stabiel ten opzichte van 2023.

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

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



Beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld waardoor er minder en/of schoner gevlogen moet worden*



Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes in plaats van spreiden over zoveel mogelijk verschillende vliegroutes



**De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.*

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

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

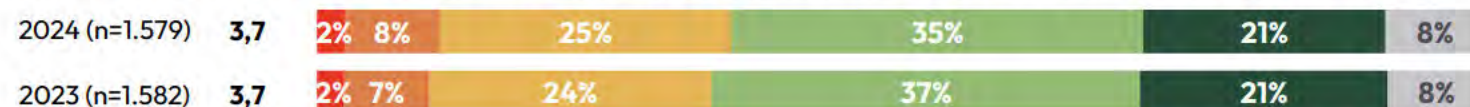
- Een meerderheid van de Nederlanders (69%) is voorstander van het stimuleren van verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond. Bijna niemand (4%) is hier tegen. Na een daling in 2023, is het draagvlak voor deze maatregel dit jaar stabiel.
- Ruim de helft (56%) vindt het een goed idee om het aantal toegestane nachtvluchten te verminderen (vs. 10% niet). Ook dit beeld is stabiel gebleven ten opzichte van vorig jaar.
- Ongeveer een derde (36%) staat positief tegenover de verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland, tegenover 21% die het hier niet mee eens is. Dit beeld schommelt over de afgelopen jaren, maar is dit jaar stabiel ten opzichte van 2023.
- Bekijk de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

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

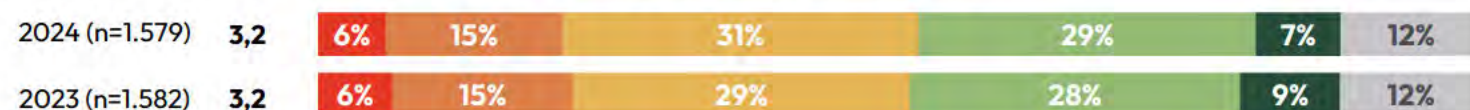
Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond stimuleren



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



Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland



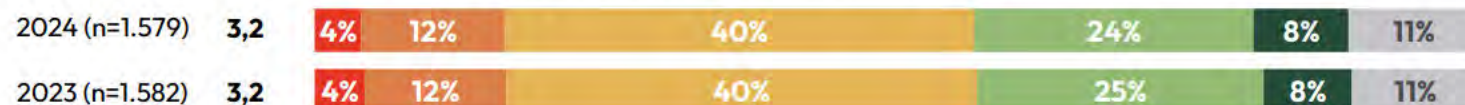
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

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

- Afhankelijk van de vliegroute hebben bepaalde gebieden meer of minder last van geluidshinder. Door zoveel mogelijk boven stedelijke gebieden te vliegen, worden natuurgebieden gespaard en andersom. Over wat de betere optie is, zijn de meningen redelijk verdeeld.
- Wel is er nog altijd een net iets grotere voorkeur voor het vliegen boven stedelijke gebieden, om hinder in natuurgebieden te beperken. Een derde (32%) vindt dat zoveel als mogelijk boven stedelijke gebieden gevlogen moet worden (16% juist niet), terwijl 22% een voorkeur heeft voor vliegen boven natuurgebieden (34% juist niet).
- Het draagvlak voor vliegen boven stedelijke en natuurgebieden is stabiel ten opzichte van 2023 (zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

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

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



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



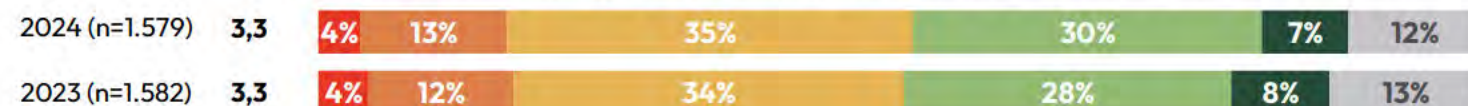
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

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

- Ruim een derde (37%) van de Nederlanders vindt dat er zo rechtstreeks mogelijk gevlogen moet worden voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer geluidshinder. 16% is hiertegen, de rest is neutraal of heeft geen mening.
- Het omgekeerde krijgt minder steun: een op de vijf (21%) staat positief tegenover het om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot. Een grotere groep (30%) is hier tegen, de rest is neutraal of heeft geen mening.
- Het draagvlak voor uitstoot vs. geluidshinder is al jaren stabiel (zie ook de trendgrafiek in de [bijslage](#)).

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

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



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



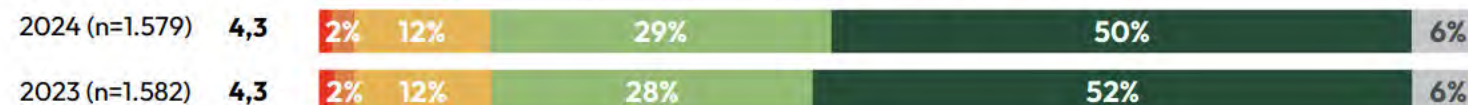
■ Zeer negatief ■ Negatief ■ Niet positief, niet negatief ■ Positief ■ Zeer positief ■ Weet niet/geen mening

Alternatieven vliegtuig: liever trein aantrekkelijker maken dan korte vluchten minder aantrekkelijk maken

- Een ruime meerderheid (79%) van de Nederlanders is positief over het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden. Bijna niemand (3%) is hier tegen. Waar het draagvlak voor het aantrekkelijker maken van de trein de afgelopen jaren toenam, is het aantal Nederlanders dat hier positief over is dit jaar stabiel (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek).
- Bijna twee op de drie (64%) Nederlanders staan positief tegenover het minder aantrekkelijk maken van korte vluchten, door ze bijvoorbeeld duurder te maken. Een op de tien (11%) kijkt hier negatief naar.

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

Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden



Korte vluchten waarvoor alternatieven (trein, auto) makkelijk voorhanden zijn, minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken*



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

***De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.*

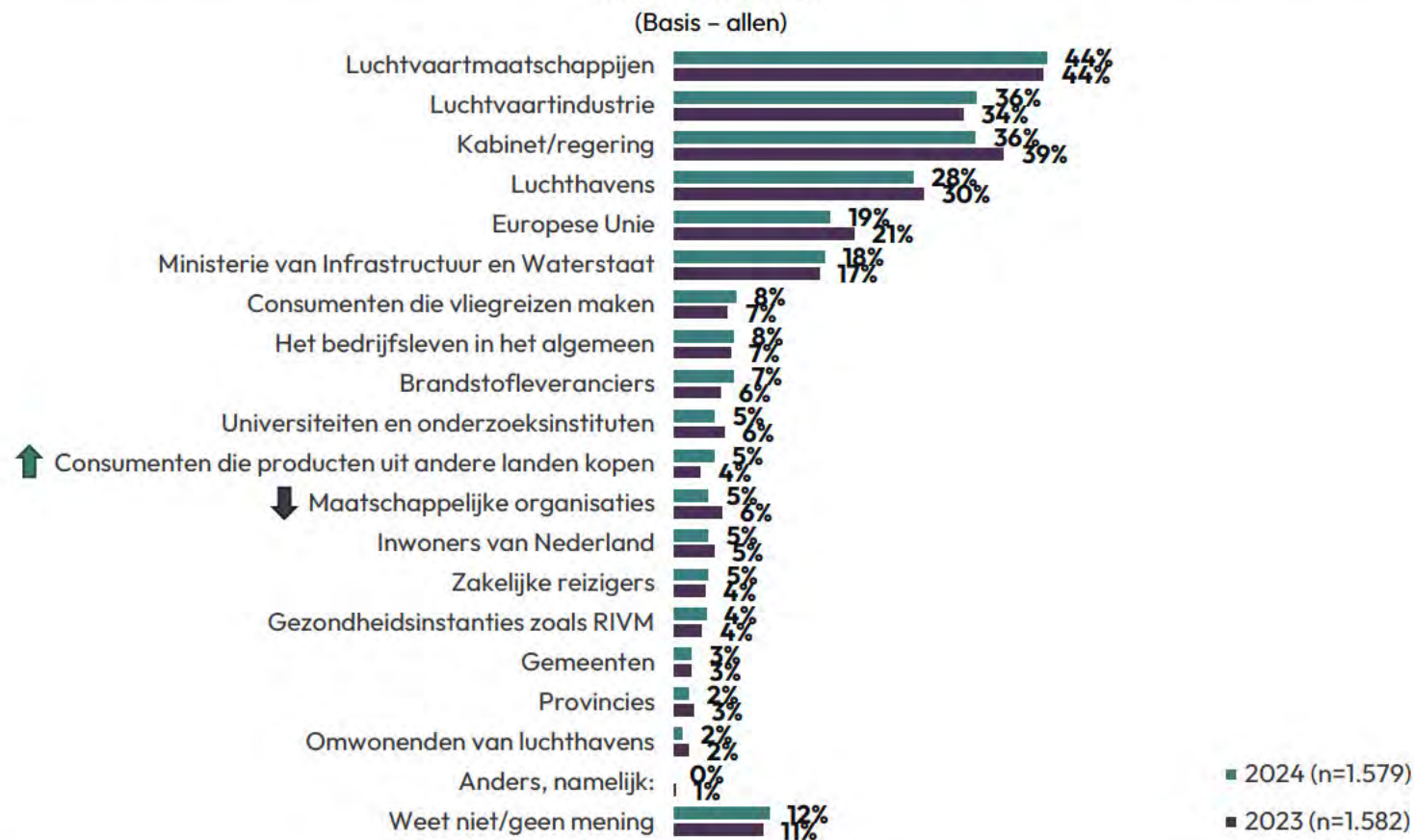


Resultaten | Verantwoordelijkheid

Verantwoordelijkheid: luchtvaartmaatschappijen opnieuw als meest verantwoordelijk gezien voor een toekomstbestendige luchtvaart

- Ruim vier op de tien (44%) Nederlanders vinden dat luchtvaartmaatschappijen het meest verantwoordelijk zijn voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Dat is even hoog als in 2023. Hiermee stabiliseert de stijgende lijn van de afgelopen jaren in de verantwoordelijkheid die mensen toekennen aan de luchtvaartmaatschappijen.
- Naast luchtvaartmaatschappijen worden ook de luchtvaartindustrie (36%) en het kabinet (36%) verantwoordelijk gesteld.
- Het ministerie van IenW wordt door ongeveer een vijfde (18%) verantwoordelijk gesteld. Dit is hetzelfde als vorig jaar.
- Klik [hier](#) voor de trendgrafiek.

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



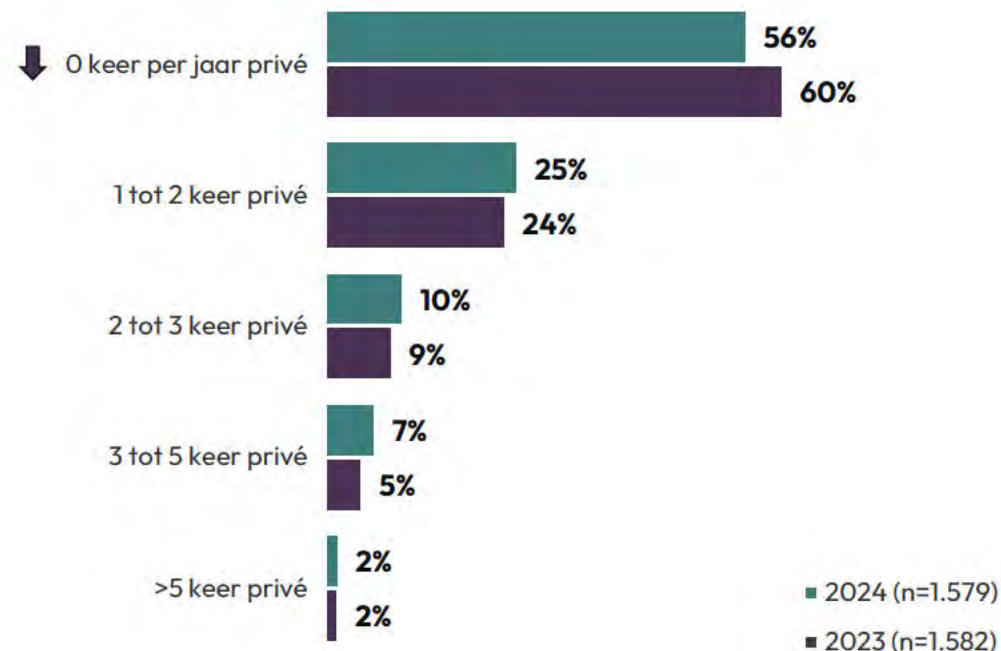


Resultaten | Eigen vlieggedrag burgers

Vlieggedrag privé: Nederlanders gaan weer vaker vliegen voor privédoeleinden

- In de afgelopen 12 maanden (september 2023 tot en met augustus 2024) vloog 44% van de Nederlanders ten minste 1 keer voor privédoelen. Nederlanders vlogen weer iets vaker voor privédoelen dan in 2023 (40%).
- Het aantal Nederlanders dat het afgelopen jaar vloog, ligt nog altijd lager dan precorona (in 2019), maar sinds 2022 zien we wel weer een stijgende lijn in het aantal Nederlanders dat voor privédoeleinden vliegt (bekijk de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2023 tot en met augustus 2024)? Privé. Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.
(Basis – allen)

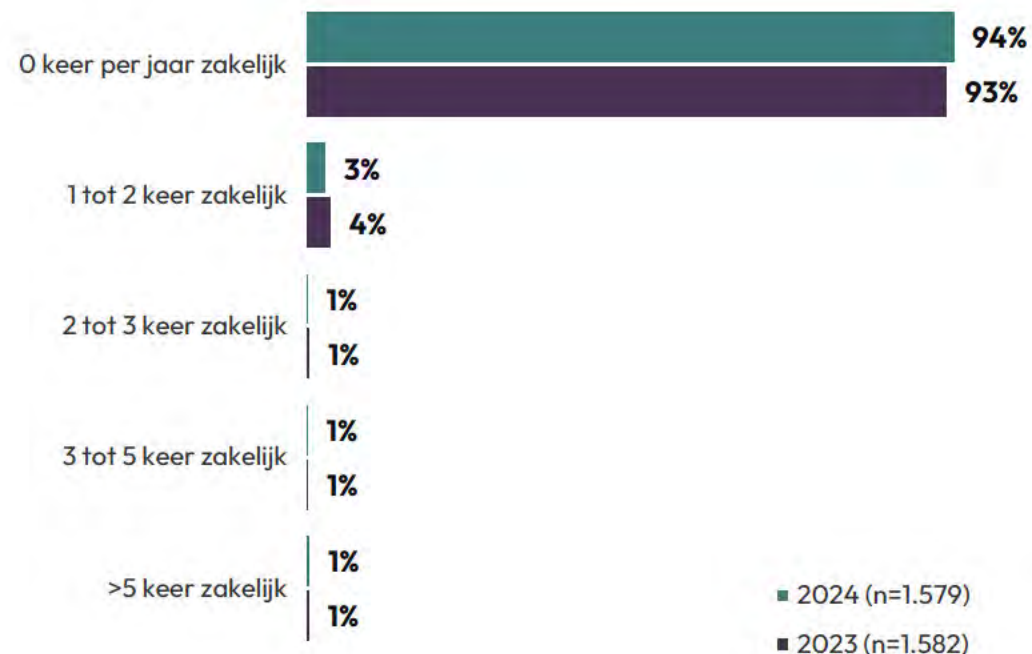


Vlieggedrag zakelijk: aantal mensen dat voor zakelijke doeleinden vloog is onveranderd

- Het overgrote deel van de Nederlanders heeft afgelopen jaar niet zakelijk gevlogen.
- 6% van de Nederlanders vloog in het afgelopen jaar (september 2023 tot en met augustus 2024) voor zijn of haar werk. Dat is gelijk aan 2023 en in lijn met de periode precorona (bekijk de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden (dus de periode tussen september 2023 tot en met augustus 2024)? Zakelijk. Een retour geldt als 1 vliegreis. Als je het niet meer precies weet, geef dan een schatting.

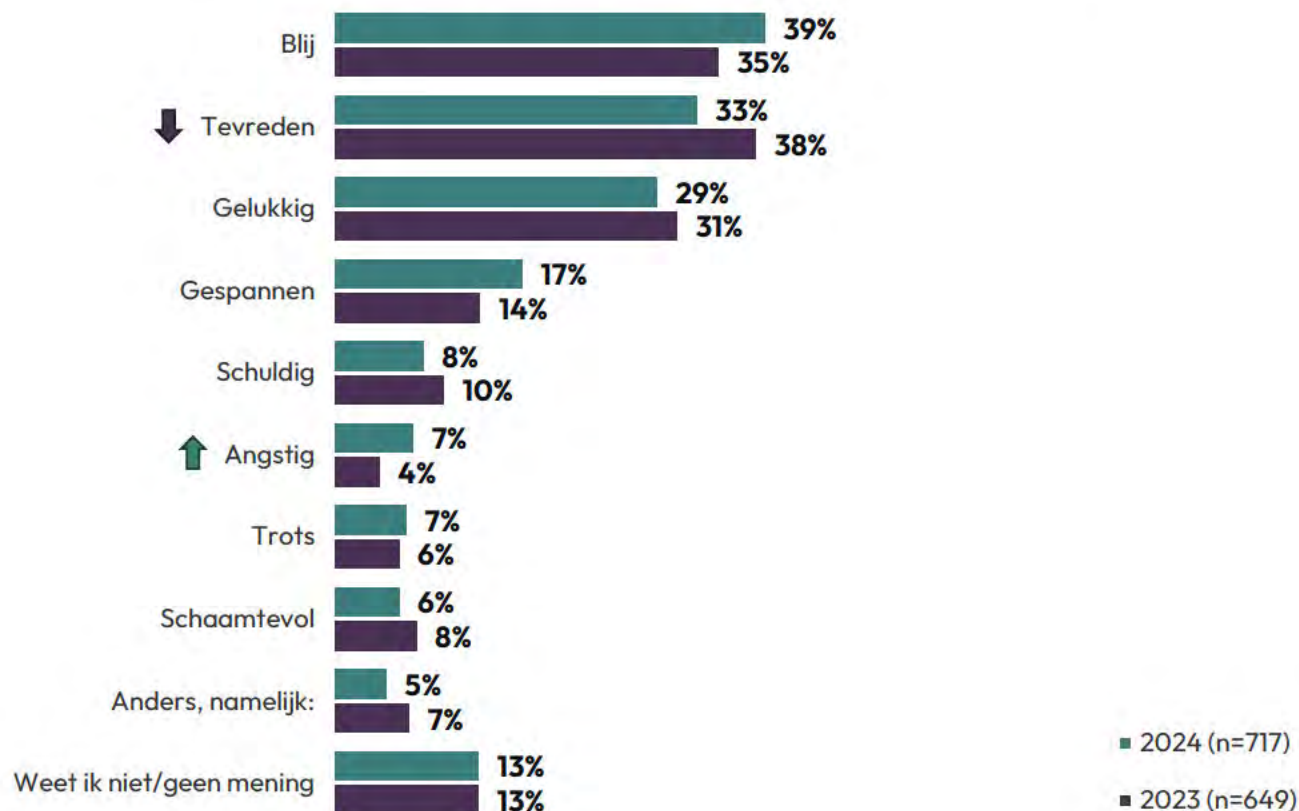
(Basis – allen)



Emoties bij vliegen: vliegreizigers niet beschaamd over het maken van vliegreizen, vliegen roept eerder positieve emoties op; wel voelen zij zich minder tevreden dan vorig jaar

- Ook dit jaar voelen vliegreizigers met name positieve emoties als zij denken aan het maken van vliegreizen. Twee op de vijf (39%) voelen zich blij als ze denken aan het maken van vliegreizen.
- Naast blij voelen vliegreizigers zich tevreden (33%) en gelukkig (29%) als ze denken aan het maken van vliegreizen. Het aantal dat zich tevreden voelt is wel gedaald ten opzichte van 2023.
- Ten opzichte van 2023 voelen vliegreizigers zich vaker angstig als zij denken aan het maken van vliegreizen (7% vs. 4%).
- Een kleiner aantal (8%) voelt zich schuldig of schaamtevol (6%) als ze denken aan het maken van vliegreizen. Dit is gelijk aan vorig jaar.
- Klik [hier](#) voor de trendgrafiek.

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



Redenen om niet te vliegen: geen behoefte aan vliegvakantie voornaamste reden om geen vliegreis te maken

- De helft (50%) van de mensen die het afgelopen jaar niet hebben gevlogen geeft aan geen behoefte gehad te hebben aan een (vlieg)vakantie. Dit argument wordt even vaak gebruikt als jaar geleden.
- Op enige afstand noemt men dat ze naar een vakantiebestemming wilden waar ze makkelijker of ook met ander vervoer kon komen (26%) of geen tijd of geld te hebben voor een (vlieg)vakantie (23%). Een vijfde (21%) geeft aan het niet klimaatvriendelijk te vinden. Deze argumenten worden even vaak genoemd als in 2023.
- De vrees om de vlucht te missen en vrees dat de reis geannuleerd moest/kon worden spelen iets minder vaak een rol in de beslissing om niet te vliegen dan vorig jaar. Dit aantal daalt sinds 2022 (toen kampte Schiphol met operationele problemen).
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

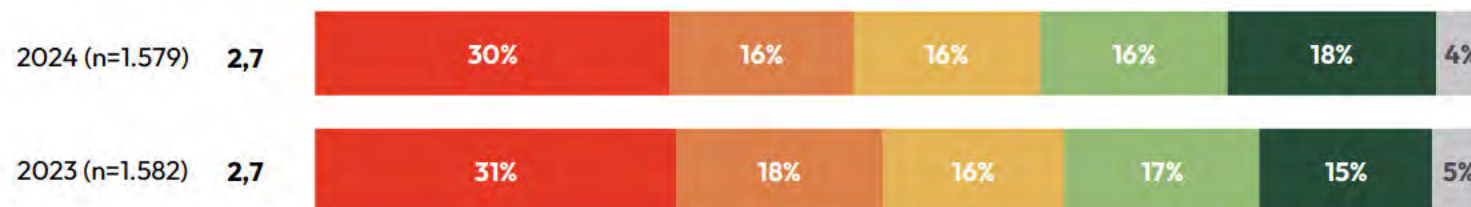
Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? (Basis - Heeft afgelopen 12 maanden niet gevlogen)



Vliegintentie komend jaar privé: na een stijging in de afgelopen jaren, is de vliegintentie van Nederlanders voor privédoelen komend jaar stabiel

- Ongeveer een derde (34%) van de Nederlanders is van plan komend jaar een vliegreis te maken. Iets minder dan de helft (46%) is dit niet van plan. Deze aantallen zijn gelijk aan 2023.
- De vliegintentie is daarmee – net als in 2023 – weer terug op het niveau van voor de coronacrisis (zie de trendgrafiek in de [bijlage](#)).

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2024 en/of 2025 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen?
(Basis – allen)

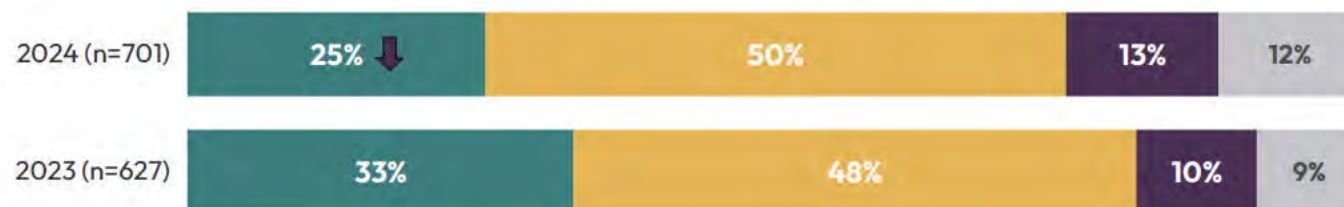


■ Zeker niet ■ Waarschijnlijk niet ■ Misschien wel, misschien niet ■ Waarschijnlijk wel ■ Zeker wel ■ Weet ik niet/geen mening

Vliegverwachting komende jaren privé: kleiner deel van de vliegreizigers voor privédoelen verwacht komende jaren minder te gaan vliegen

- De helft (50%) van de vliegreizigers verwacht de komende jaren evenveel te vliegen voor privédoelen als ze gewend zijn. Deze groep is even groot als vorig jaar.
- Het aandeel vliegreizigers dat verwacht de komende jaren minder te gaan vliegen is gedaald: dit jaar verwacht een kwart (25%) minder te gaan vliegen voor privédoelen, ten opzichte van een derde (33%) in 2023.
- 13% geeft aan de komende jaren meer te gaan vliegen dan gewend.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek*.

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



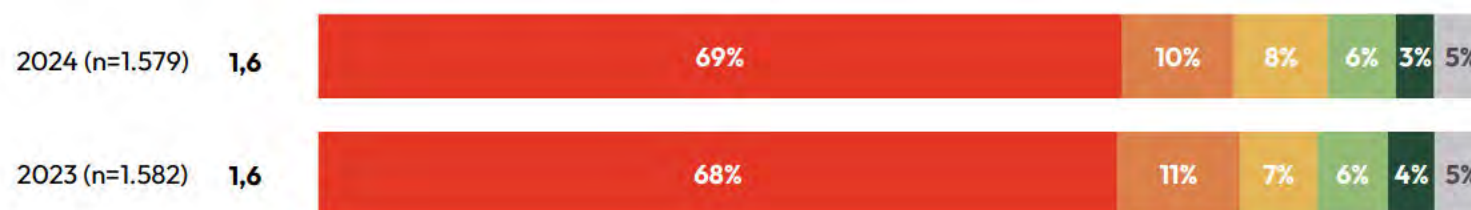
■ Minder dan ik gewend ben ■ Evenveel als ik gewend ben ■ Meer dan ik gewend ben ■ Weet ik niet/geen mening

**Ter achtergrond: sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit is sinds 2023 vervangen door verandering t.o.v. wat men gewend is. Daarnaast is de groep die deze vraag krijgt voorgelegd vanaf 2023 anders dan in de drie jaren daarvoor. Daarvoor waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

Vliegintentie komend jaar zakelijk: vliegintentie van Nederlanders voor zakelijke doelen komend jaar is stabiel

- Een tiende (9%) geeft aan komend jaar (waarschijnlijk) een zakelijke vliegreis te maken. Acht op de tien (78%) zijn dat niet van plan. Deze aantallen zijn gelijk aan 2023.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek.

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2024 en/of 2025 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen?
(Basis – allen)



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

Vliegverwachting komende jaren zakelijk: meeste zakelijke vliegreizigers verwachten komende jaren minder zakelijk te gaan vliegen

- Ongeveer drie op de tien (28%) zakelijke reizigers geven aan de komende jaren evenveel te blijven vliegen voor zakelijke doeleinden als ze gewend zijn. De helft (49%) geeft aan minder zakelijk te gaan vliegen en 14% meer dan ze gewend zijn. Deze aantallen zijn gelijk aan 2023.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek*.

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



■ Minder dan ik gewend ben ■ Evenveel als ik gewend ben ■ Meer dan ik gewend ben ■ Weet ik niet/geen mening

**Ter achtergrond: sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit is sinds 2023 vervangen door verandering t.o.v. wat men gewend is. Daarnaast is de groep die deze vraag krijgt voorgelegd vanaf 2023 anders dan in de drie jaren daarvoor. Daarvoor waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*



Resultaten | Gebruik regionale luchthavens

Gebruik regionale luchthavens: vier op de tien vliegreizigers maakten gebruik van een regionale luchthaven

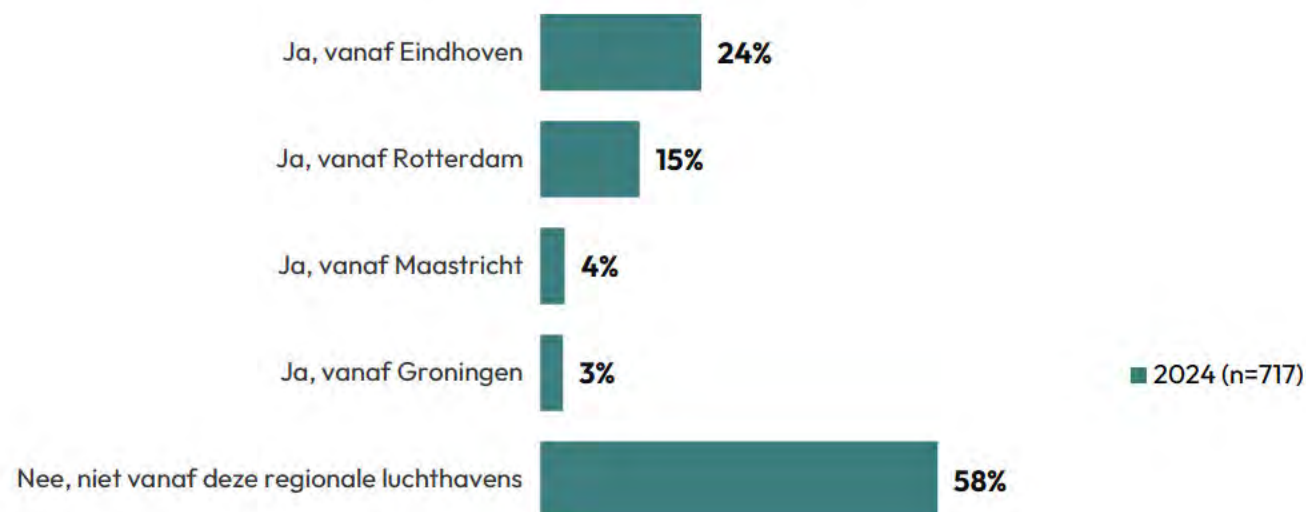
- Ongeveer vier op de tien (42%) vliegreizigers maakte in 2024 gebruik van één of meer regionale luchthavens. Zij deden dit het vaakst vanuit Eindhoven Airport (24%), gevolgd door Rotterdam The Hague Airport (15%).
- Omwonenden van diverse regionale luchthavens, die de afgelopen 12 maanden hebben gevlogen, geven (logischerwijs) aan ook vaker gevlogen te hebben vanaf de luchthaven waarbij zij in de buurt wonen. Zo vlogen omwonenden van luchthaven Eindhoven* ook vaker vanaf deze luchthaven dan Nederlanders in het algemeen die weleens gevlogen hebben (81% vs. 24%). Hetzelfde geldt voor omwonenden van Rotterdam The Hague Airport* (51% vs. 15%), Maastricht* (23% vs. 4%) en Groningen Airport Eelde* (27% vs. 3%). Omwonenden van Maastricht Aachen Airport* maakten daarnaast ook vaker gebruik van Eindhoven Airport (42% vs. 24%).

Deze vraag is nieuw toegevoegd in 2024 en kan dus niet vergeleken worden.

**Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten: n=55 Eindhoven, n=53 Rotterdam, n=42 Maastricht, n=34 Groningen).*

Heb je in de afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven in Nederland? *Meerdere antwoorden mogelijk*

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)

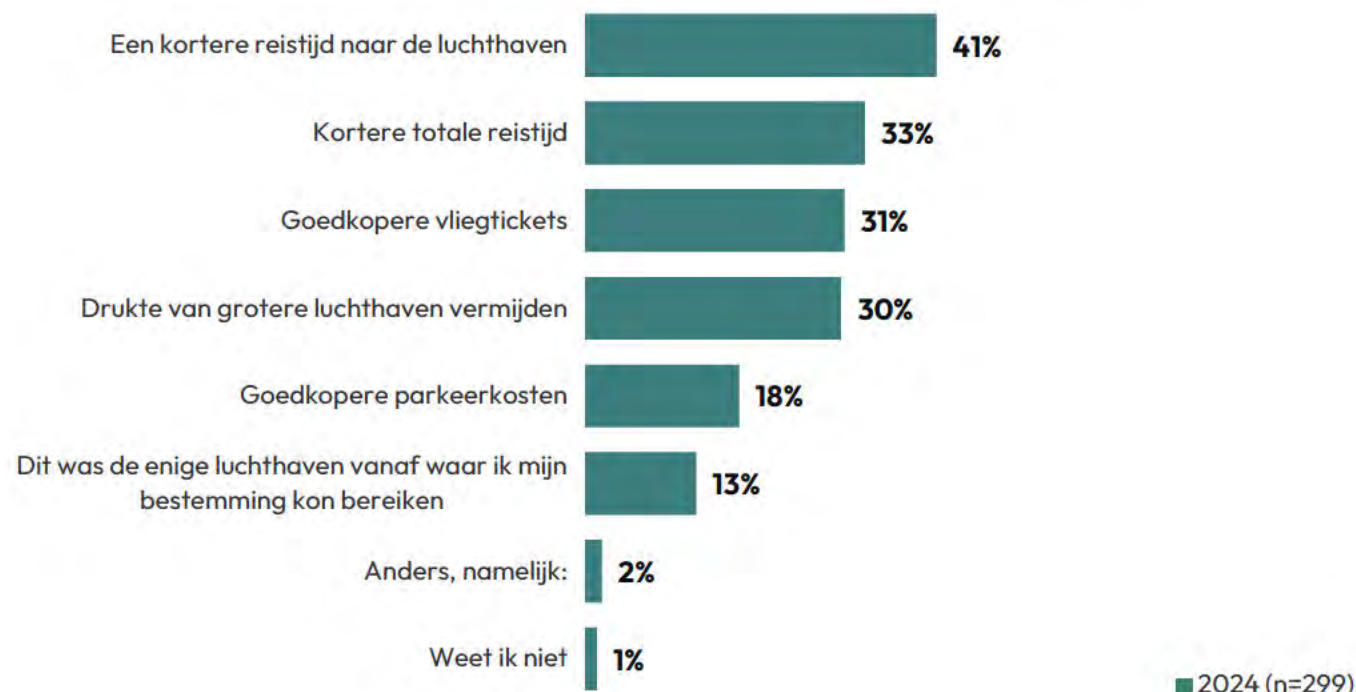


Redenen regionale luchthavens: kortere reistijd, lagere ticketprijs en drukte mijden zijn voornaamste redenen voor keuze voor regionale luchthaven

- Vliegreizigers die via een regionale luchthaven vlogen, deden dit met name vanwege de kortere reistijd naar de luchthaven (41%) of de kortere totale reistijd (33%). Ook speelden goedkopere vliegtickets (31%) en de drukte van grotere luchthavens (30%) een relatief belangrijke rol in hun keuze voor een regionale luchthaven.
- Omwonenden van diverse regionale luchthavens, die de afgelopen 12 maanden vanaf een regionale luchthaven hebben gevlogen, geven (logischerwijs) vaker aan dit te hebben gedaan vanwege een kortere reistijd naar de luchthaven (Eindhoven Airport*, 77%; Maastricht Aachen Airport*, 72%; Rotterdam The Hague Airport *, 69%) dan Nederlanders in het algemeen die weleens via een regionale luchthaven gevlogen hebben (41%). Daarnaast geven omwonenden van luchthaven Rotterdam* vaker als reden dat zij dit deden omdat het de enige luchthaven was vanaf waar zij hun bestemming konden bereiken (25% vs. 13%), en omwonenden van luchthaven Maastricht* vaker de goedkopere parkeerkosten (41% vs. 18%).

**Deze resultaten zijn indicatief (gebaseerd op een klein aantal respondenten: n=54 Eindhoven, n=31 Rotterdam, n=26 Maastricht, n=14 Groningen).*

Wat is de reden dat je vanaf een regionale luchthaven in Nederland vloog? Meerdere antwoorden mogelijk
(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven)





Resultaten | Handelingsperspectieven vliegreizigers

Bewust vliegen: ruim helft vliegreizigers verdiept zich in mogelijke vervoermiddelen om op vakantiebestemming te komen, een tiende in hoe zuinig en stil hun vliegtuig is

- De meerderheid van de vliegreizigers (57%) verdiept zich bij het uitzoeken van een vakantie in de verschillende vervoermiddelen waarmee zij op hun bestemming kunnen komen. Twee op de tien (21%) verdiepen zich hier niet in. Dit is onveranderd ten opzichte van vorig jaar.
- Daarentegen is er slechts een kleine groep (13%) die zich bij het uitzoeken van een vliegvakantie verdiept in hoe zuinig en stil het vliegtuig is waarmee ze reizen. Ongeveer twee derde (64%) verdiept zich niet in dit onderwerp.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek**.

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen



Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig en stil het vliegtuig is waarmee ik reis*



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

*De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.

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

Minder vliegen: een derde van de vliegreizigers bereid tot minder vliegen, lager dan in 2018

- Vier op de tien (41%) vliegreizigers zijn bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig. Een derde (36%) is hier niet toe bereid. Dit is gelijk aan 2023.
- Een derde (36%) is bereid om minder vaak een vliegreis te maken dan ze gewend zijn. Nog een derde (34%) is hier niet toe bereid. Ook dit aantal is gelijk aan vorig jaar.
- De bereidheid om minder te gaan vliegen daalde vorig jaar naar het laagste punt sinds 2018 (de eerste meting). Dit jaar stabiliseert deze bereidheid (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek*).

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

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



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



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

**Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit is in 2023 weer vervangen door t.o.v. wat men gewend is. Daarnaast is de groep die deze vraag kreeg voorgelegd vanaf 2023 anders dan in de jaren daarvoor. Toen waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

Verre vluchten: circa een derde van de vliegreizigers bereid minder buiten Europa te vliegen

- Drie op de tien (30%) vliegreizigers is bereid om minder vaak een vliegreis buiten Europa te maken. Een derde (34%) is hier niet toe bereid. Dit is gelijk aan vorig jaar.
- Ook de bereidheid om minder verre vliegereizen te maken, is gelijk gebleven. Een derde (33%) is hier toe bereid, en drie op de tien (29%) zijn dit niet.
- Hetzelfde geldt voor de bereidheid om vakanties vaker in eigen land te houden. Drie op de tien (30%) zijn hiertoe bereid, en vier op de tien (40%) niet. Dit is gelijk aan 2023.
- Vorig jaar was er een sterke daling te zien in de bereidheid om minder verre vluchten te maken. Dit jaar stabiliseert deze bereidheid. Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek*.

**Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit is in 2023 weer vervangen door t.o.v. wat men gewend is. Daarnaast is de groep die deze vraag kreeg voorgelegd vanaf 2023 anders dan in de jaren daarvoor. Toen waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

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



Ik ben bereid om minder verre vliegereizen te maken dan ik gewend ben



Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan ik gewend ben



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

Korte vluchten: vier op de tien vliegreizigers bereid minder binnen Europa te vliegen

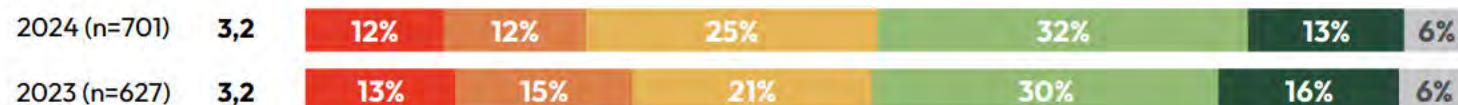
- Ruim vier op de tien (45%) vliegreizigers zijn bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen i.p.v. het vliegtuig. Dit is gelijk aan 2023.
- Ook de bereidheid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa is gelijk gebleven. Vier op de tien (40%) vliegreizigers is hiertoe bereid.
- Een even grote groep (40%) is daarnaast bereid om op korte vliegafstanden vaker met de trein te reizen, ook al kost hen dat meer tijd en/of geld. Ook dit is gelijk gebleven ten opzichte van vorig jaar.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek*.

**Sinds de corona-uitbraak vroegen we naar verandering t.o.v. voor de coronacrisis. Dit is in 2023 weer vervangen door t.o.v. wat men gewend is. Daarnaast is de groep die deze vraag kreeg voorgelegd vanaf 2023 anders dan in de jaren daarvoor. Toen waren het niet mensen die in de afgelopen 12 maanden wel eens voor privédoelen vlogen, maar in de drie jaren voor corona.*

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

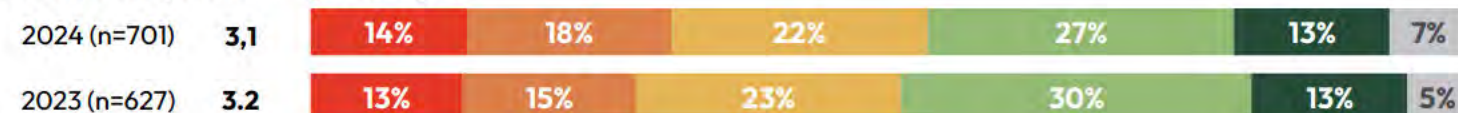
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig



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



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



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

Eigen financiële bijdrage: circa derde van de vliegreizigers bereid extra te betalen voor vliegen als dit bijdraagt aan klimaat

- Een derde (33%) van de vliegreizigers is bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van hun vliegreis te compenseren. Een vrijwel even grote groep (36%) is hier niet toe bereid. Deze bereidheid is gelijk aan vorig jaar.
- Ook is een derde (34%) van de vliegreizigers bereid meer om te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegbrandstof. Opnieuw is een even grote groep (34%) hier niet toe bereid.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek**.

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

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 als dit bijdraagt aan de leefomgeving en het klimaat*



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

*De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.

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

Eigen effectiviteit: circa vier op de tien vliegreizigers denkt bijdrage te kunnen leveren aan nadelige effecten van luchtvaart

- Vier op de tien (42%) van vliegreizigers geven aan zelf een bijdrage te kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart. Ongeveer een kwart (23%) denkt dit niet te kunnen.

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

(Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)

Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart op de leefomgeving en het klimaat*

2024 (n=701)

3,2



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

**De bewoording van deze stelling is in 2024 aangepast. De resultaten kunnen dus niet worden vergeleken.*



planm sched	voraus estim	Gate	Terminal / Check-in	Flug Flight	nach to	planm sched	voraus estim	Gate	Terminal / Check-in
15:40		G04	Terminal 2	LH 2734	Thessaloniki	16:35		G10	Terminal 2
15:40		G66	Terminal 2	LH 2102	Hannover	16:45		G11	Terminal 2
15:45		H14	Terminal 2	LH 2140	Münster / Osnab.	16:45		G65	Terminal 2
15:45		G17	Terminal 2	QR 058	Doha	16:50		B15	Check-in
15:45		G44	Terminal 2	EN 8286	Mailand (LIN)	16:50		G25	Terminal 2
15:45		G29	Terminal 2	BA 953	London (LHR)	16:55		B17	Check-in
15:50		G70	Terminal 2	LH 2180	Paderborn	16:55		G35	Terminal 2
15:50		H02	Terminal 2	LH 2070	Hamburg	17:00		G26	Check-in
15:55		G13	Terminal 2	S7 3556	Moskau (DME)	17:00		C06	Terminal 2
16:00		G47	Terminal 2	LH 2372	Zürich	17:05		G70	Terminal 2
16:00		G15	Check-in	LH 2400	Basel (BSL)	17:10		G72	Terminal 2
16:00		D06	Terminal 2	LH 2022	Düsseldorf	17:30		G29	Terminal 2
				LH 2092	Hannover	17:30		G82	Terminal 2
				LH 2486	London (LHR)	17:30		H45	Terminal 2
				LH 2078	Hamburg	17:35		G32	Terminal 2
				LH 1798	Amsterdam	17:40		D03	Terminal 2
				KL 1690	Palma d. Mallorca	17:55		G47	Terminal 2
					Frankfurt (FRA)	18:00			Terminal 2
						18:10			Terminal 2

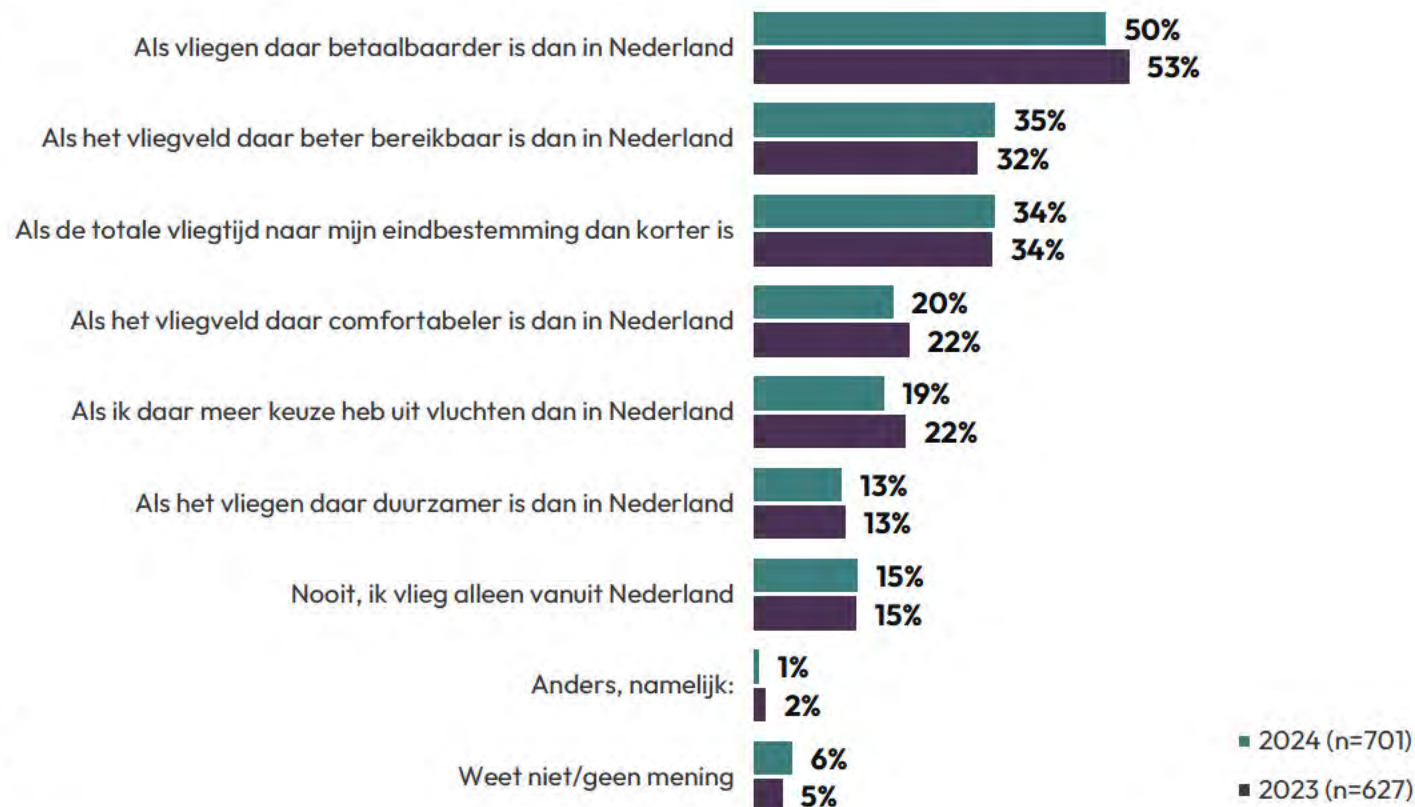
Resultaten | Uitwijken naar het buitenland

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

- Acht op de tien (79%) mensen die weleens voor privédoelen vliegen, zouden overwegen om te vliegen vanuit een buurland (België of Duitsland). Dit is gelijk aan 2023 (toen 80%).
- De helft (50%) zou uitwijken naar een buurland als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland.
- Andere redenen om uit te wijken naar een buurland zijn wanneer het vliegveld daar beter bereikbaar is (32%) en als de totale vliegtijd dan korter is (34%).
- 15% zou nooit vanuit een buurland vliegen en wil alleen vertrekken vanuit Nederland.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek*.

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

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats van vanuit Nederland? (Basis – Heeft afgelopen 12 maanden privé gevlogen)





Resultaten | Hinderbeleving

Hinderbeleving: omwonenden ervaren vaker overlast van vliegvliegveld in hun directe omgeving

- 17% van de Nederlanders geeft zelf aan binnen 10 km van een vliegveld te wonen en 37% binnen 10 km van een vliegroute. Acht op de tien zouden binnen 10 km van een snelweg (84%), een treinspoor (81%) of een treinstation (80%) wonen.
- Aan degenen die binnen een straal van 10 kilometer afstand van een mobiliteitsvoorziening zeggen te wonen, is gevraagd hoeveel geluidhinder zij daarvan de *afgelopen maanden* hebben ervaren op een schaal van 0 (totaal geen hinder) tot 10 (extreem veel hinder). Net als vorig jaar ervaren mensen die aangeven binnen 10 km van een vliegroute of vliegveld te wonen meer geluidhinder dan mensen die binnen 10 km van een snelweg, treinspoor of treinstation wonen.
- Waar de geluidhinder van vliegvelden in de omgeving de afgelopen jaren afnam, is deze dit jaar gestegen ten opzichte van 2023. Deze is nu ook weer hoger dan de ervaren hinder van vliegroutes in de omgeving (zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek).

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

		Gemiddelde	% 6 of hoger
	Vliegveld:	 4,2	40%
	Vliegroute:	4,0	35%
	Snelweg:	2,5	20%
	Treinspoor:	2,0	16%
	Treinstation:	1,7	14%

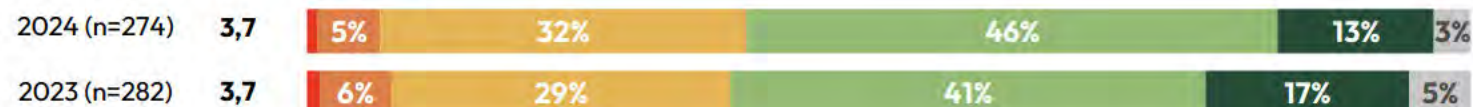
Hinderbeleving: meerderheid omwonenden ervaart vliegveld en vliegroute als veilig

- De meerderheid van de mensen die binnen 10 km van een vliegveld of vliegroute wonen, ervaart dit als veilig (respectievelijk 59%, 67%). Dit is vergelijkbaar met vorig jaar.
- Ongeveer 6% ervaart het vliegverkeer en het vliegveld in de directe omgeving als onveilig.
- Zie de [bijlage](#) voor de trendgrafiek

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig?

(Basis – woont binnen 10 km van vliegveld of vliegroute)

Het vliegveld in je directe omgeving



De vliegroute in je directe omgeving



■ Zeer onveilig ■ Onveilig ■ Niet veilig, niet onveilig ■ Veilig ■ Zeer veilig ■ Weet niet/geen mening



Resultaten | Subgroepen

Leeswijzer subgroepen

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

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

Per subgroep bespreken we een aantal **thema's**:

- Belangrijkere waarden (significante verschillen ten opzichte van rest Nederland)
- Draagvlak voor groei/krimp
- Motivatie voor groei/krimp
- Draagvlak voor maatregelen m.b.t. de luchtvaart
- Vlieggedrag (afgelopen jaar)
- Verwachting vlieggedrag
- Vliegintentie 2024/2025

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

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

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

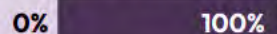
Voorstanders groei (15%)

Belangrijkere waarden

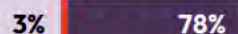
- Sterke *economie*
- Veel *werkgelegenheid*
- Goede *bereikbaarheid* van Nederland/buitenland
- Veiligheid van de *luchtvaart*
- Gemakkelijk en aangenaam *reizen*
- Vlieg~~reizen~~ *betaalbaar* houden
- Zekerheid *voldoende aanbod* vluchten
- Beperken kans op *annulering/ernstige vertraging*

Draagvlak groei/krimp

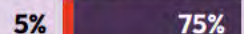
Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Motivatatie groei [top-3]

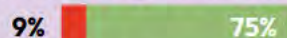
Economisch belang 37%

Er is (meer) vraag naar 13%

Werkgelegenheid 9%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Vliegen boven stad i.p.v. natuur



Minder nachtvluchten



CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



■ Negatief ■ Positief

Voorstanders krimp (43%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Motivatatie krimp [top-3]

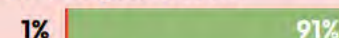
Milieuvervuiling 63%

Overlast omwonenden 22%

Luchtvervuiling 7%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



Vliegen boven stad i.p.v. natuur



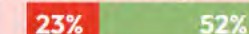
Minder nachtvluchten



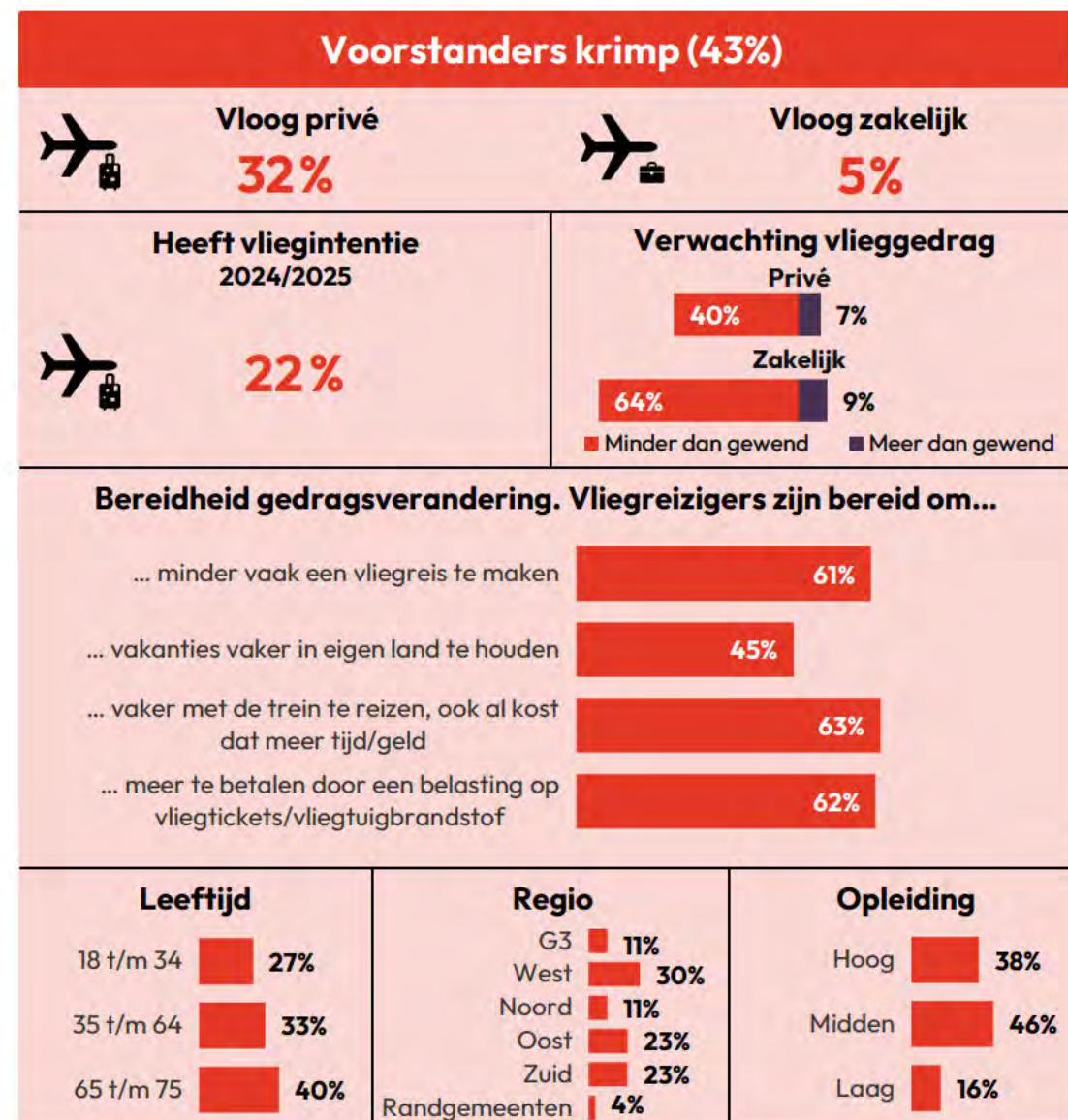
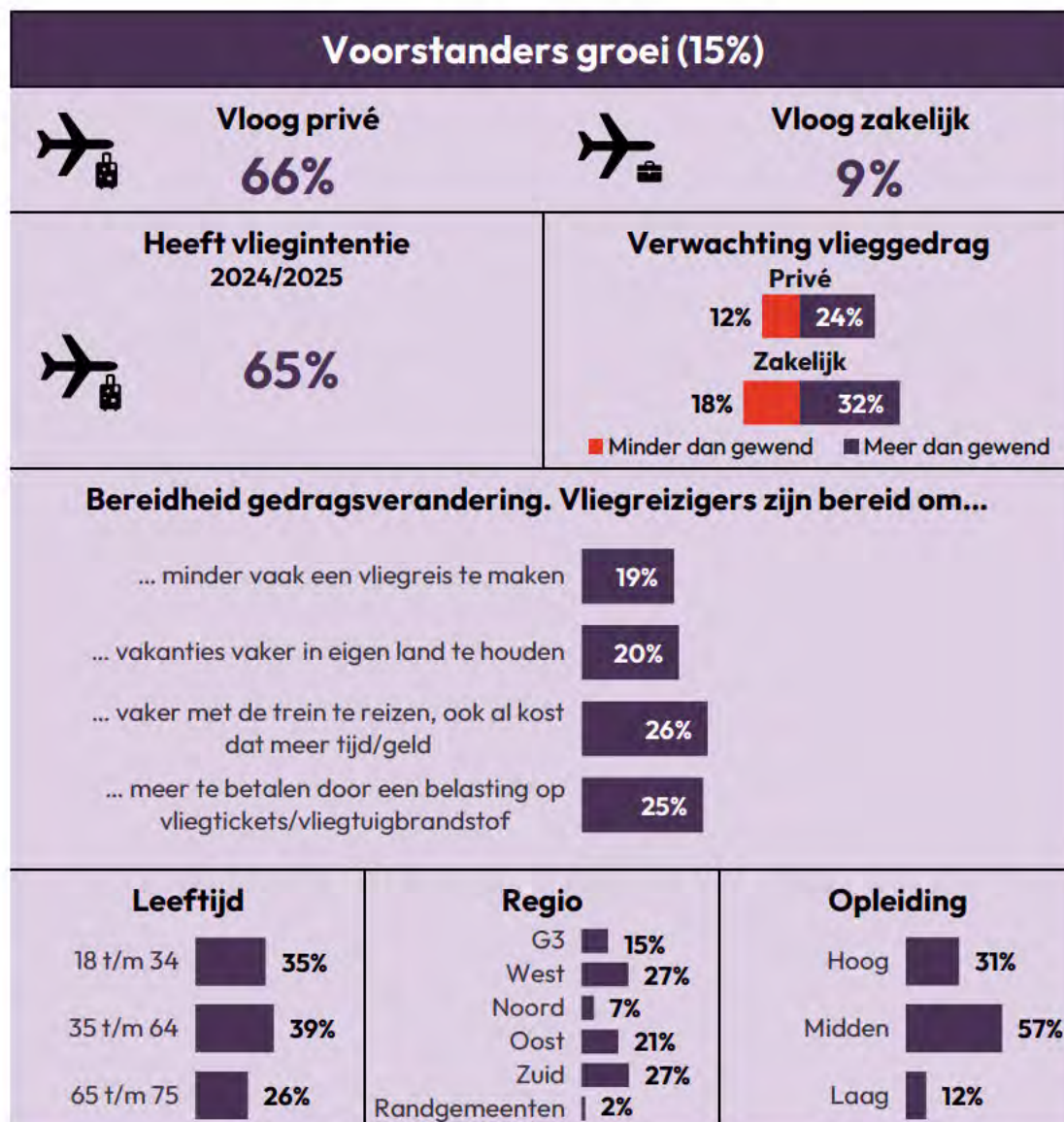
CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



■ Negatief ■ Positief



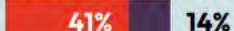
Omwonenden (15%)

Belangrijkere waarden

- Vinden geen enkele waarde belangrijker dan gemiddeld

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Motivatie groei [top-3]

Economisch belang 60%

Er is (meer) vraag naar 12%

Werkgelegenheid 12%

Motivatie krimp [top-3]

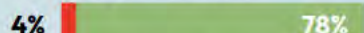
Milieuvervuiling 55%

Overlast omwonenden 24%

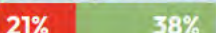
Alternatieven promoten 11%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



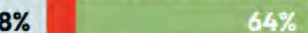
Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



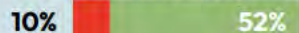
Korte vluchten duurder maken



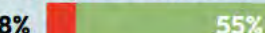
Vliegen boven stad i.p.v. natuur



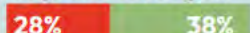
Minder nachtvluchten



CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



■ Negatief ■ Positief

Niet-omwonenden (85%)

Belangrijkere waarden

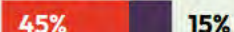
- Verminderen impact op **klimaat en milieu**
- Beperken van **geluidshinder**
- Ruimte voor **natuur en landschap**
- Bescherming **gezondheid omwonenden**

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Motivatie groei [top-3]

Economisch belang 33%

Er is (meer) vraag naar 13%

Werkgelegenheid 9%

Motivatie krimp [top-3]

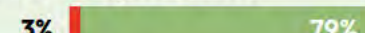
Milieuvervuiling 65%

Overlast omwonenden 22%

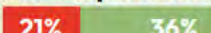
Minder vliegverkeer na corona 7%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



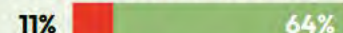
Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



Korte vluchten duurder maken



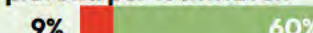
Vliegen boven stad i.p.v. natuur



Minder nachtvluchten



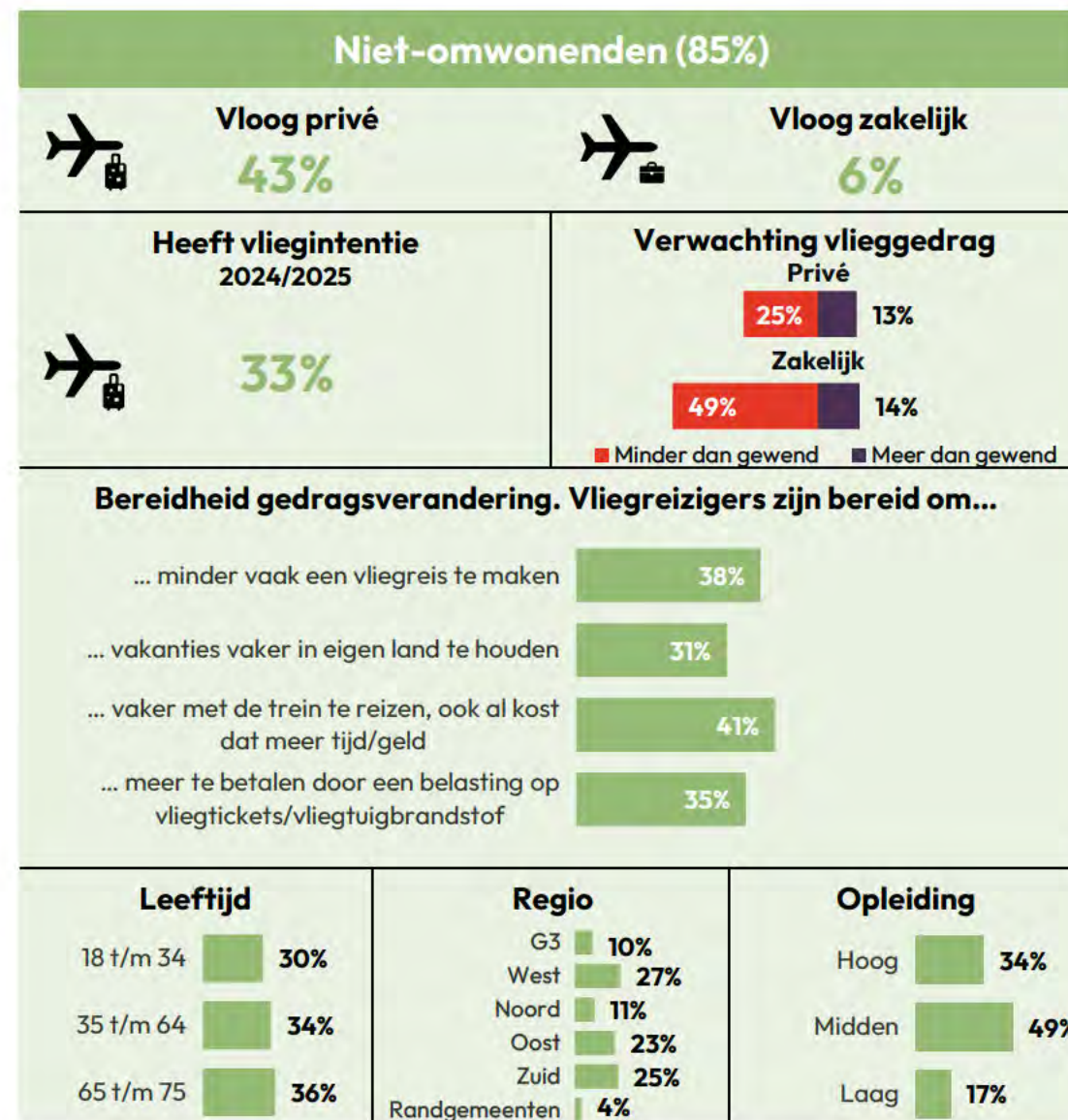
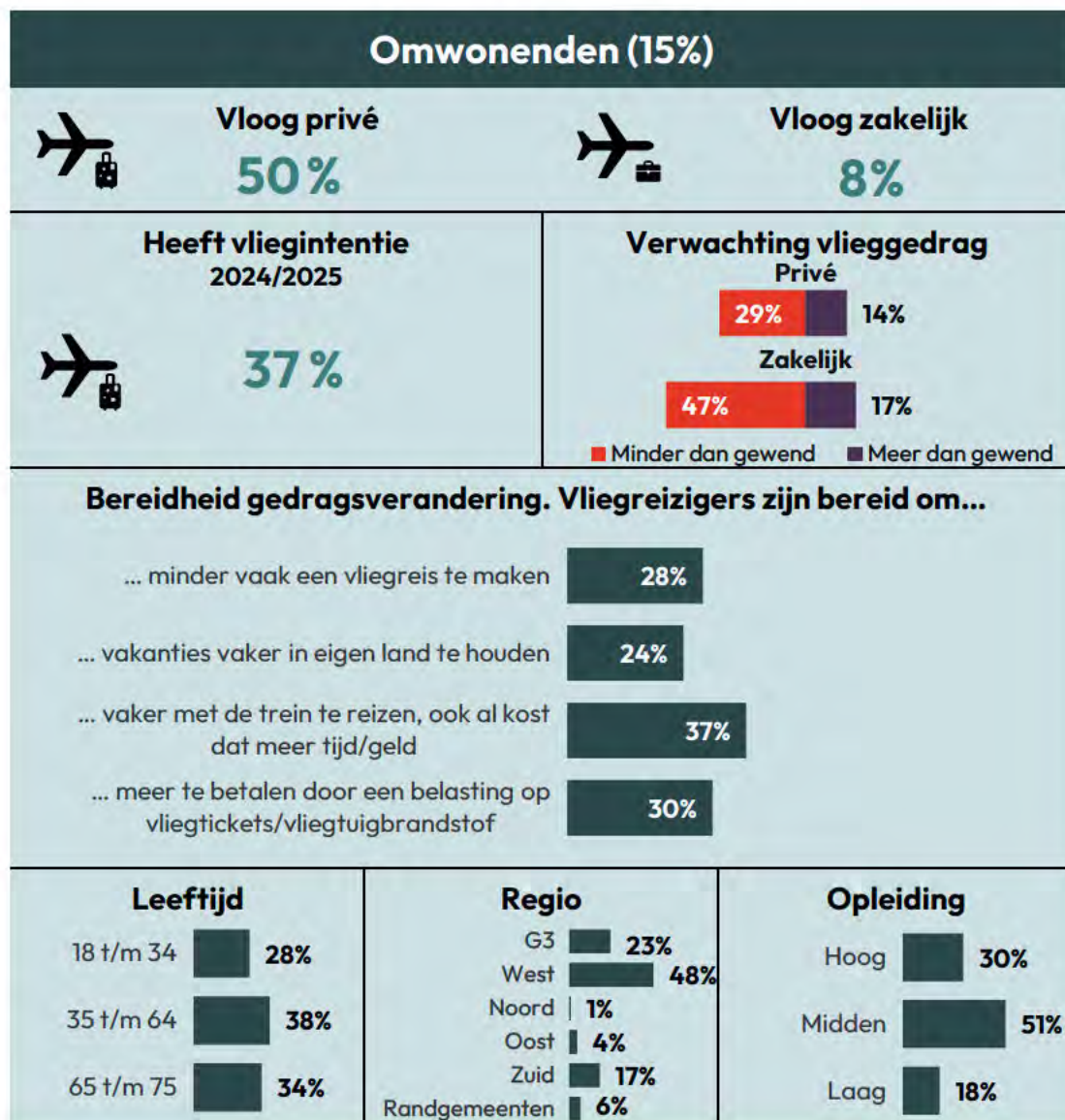
CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



■ Negatief ■ Positief



Niet-vliegers (55%)

Belangrijkere waarden

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

Draagvlak groei/krimp

Luchtvaart in Nederland



Schiphol



Regionale luchthavens



■ Krimp ■ Groei

Motivatie groei [top-3]

Economisch belang 36%

Er is (meer) vraag naar 22%

Bevolkingsgroei 12%

Motivatie krimp [top-3]

Milieuvervuiling 64%

Overlast omwonenden 25%

Minder vliegverkeer na corona 9%

Draagvlak maatregelen

Trein aantrekkelijker maken



Verplaatsing van Schiphol naar regionaal



Directer vliegen voor minder uitstoot



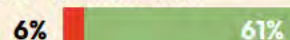
Korte vluchten duurder maken



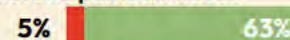
Vliegen boven stad i.p.v. natuur



Minder nachtvluchten



CO2-plafond per luchthaven



Vliegtaks verhogen



■ Negatief ■ Positief



Vloog privé

0%



Vloog zakelijk

0%

Heeft vliegintentie
2024/2025



13%

Verwachting vlieggedrag

Verwachting van vlieggedrag is niet
gemeten bij deze doelgroep.

Bereidheid gedragsverandering. Vliegreizigers zijn bereid om...

Bereidheid tot gedragsverandering is niet
gemeten bij deze doelgroep.

Leeftijd

18 t/m 34 23%

35 t/m 64 35%

65 t/m 75 41%

Regio

G3 9%

West 29%

Noord 13%

Oost 21%

Zuid 24%

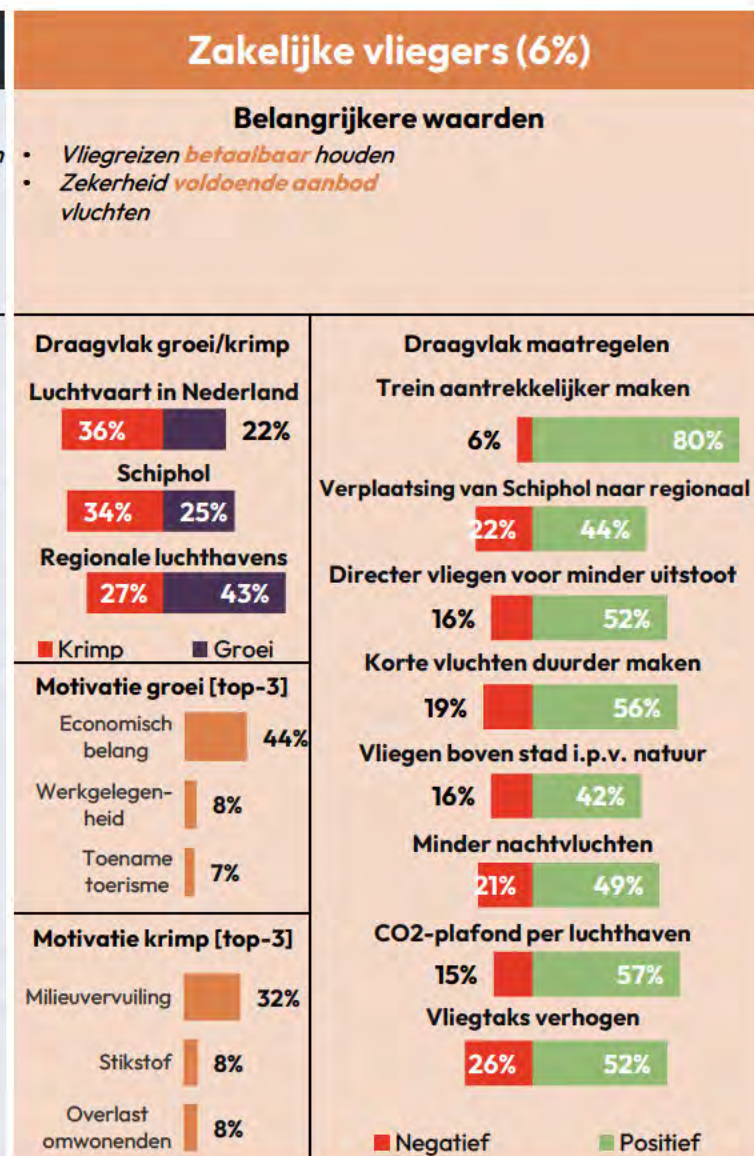
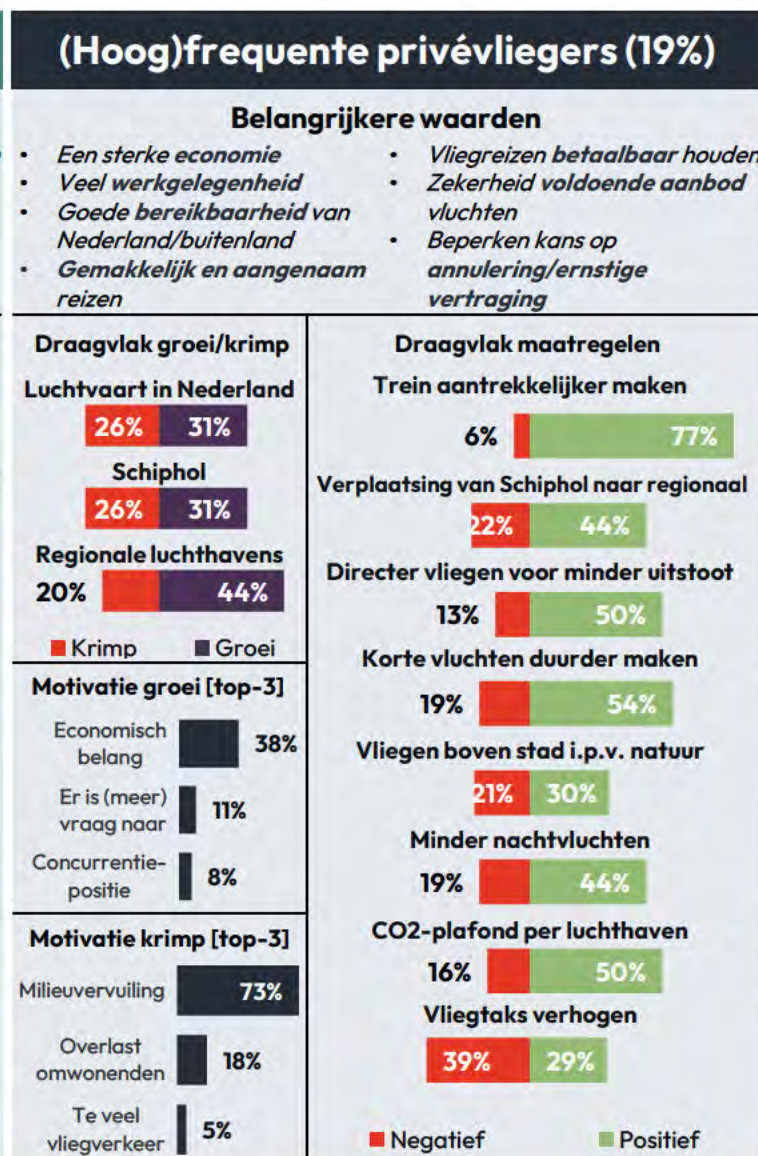
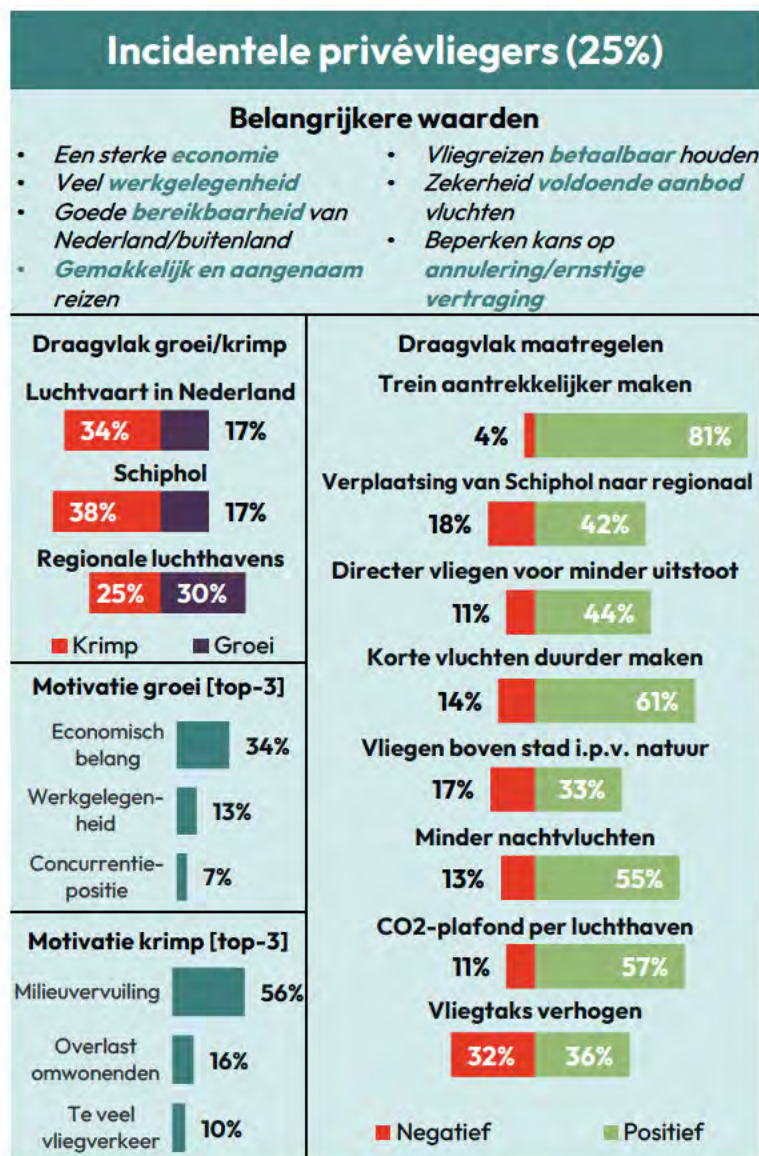
Randgemeenten 4%

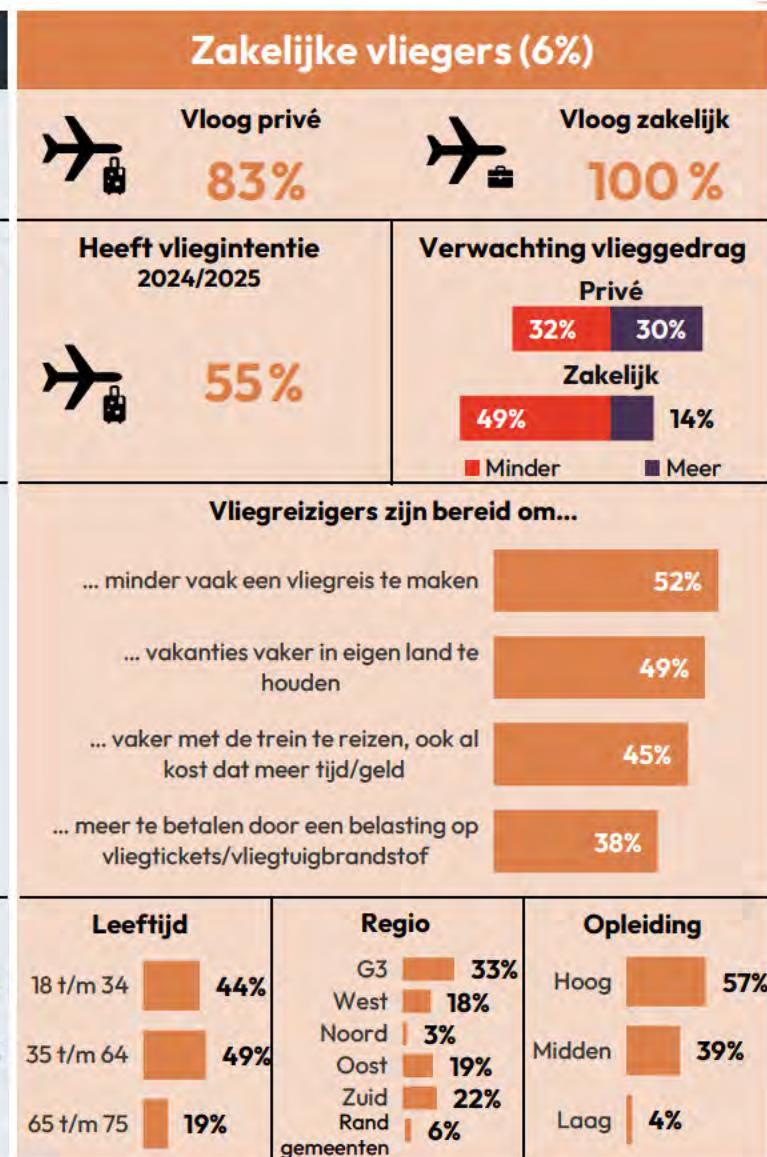
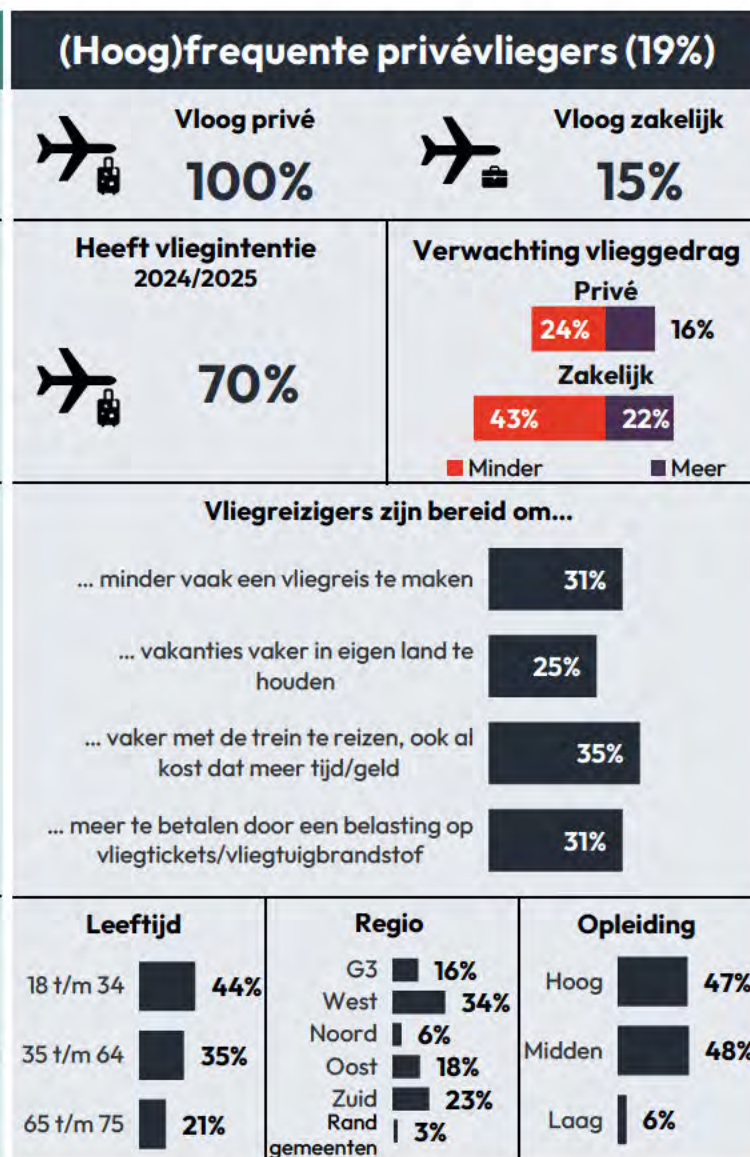
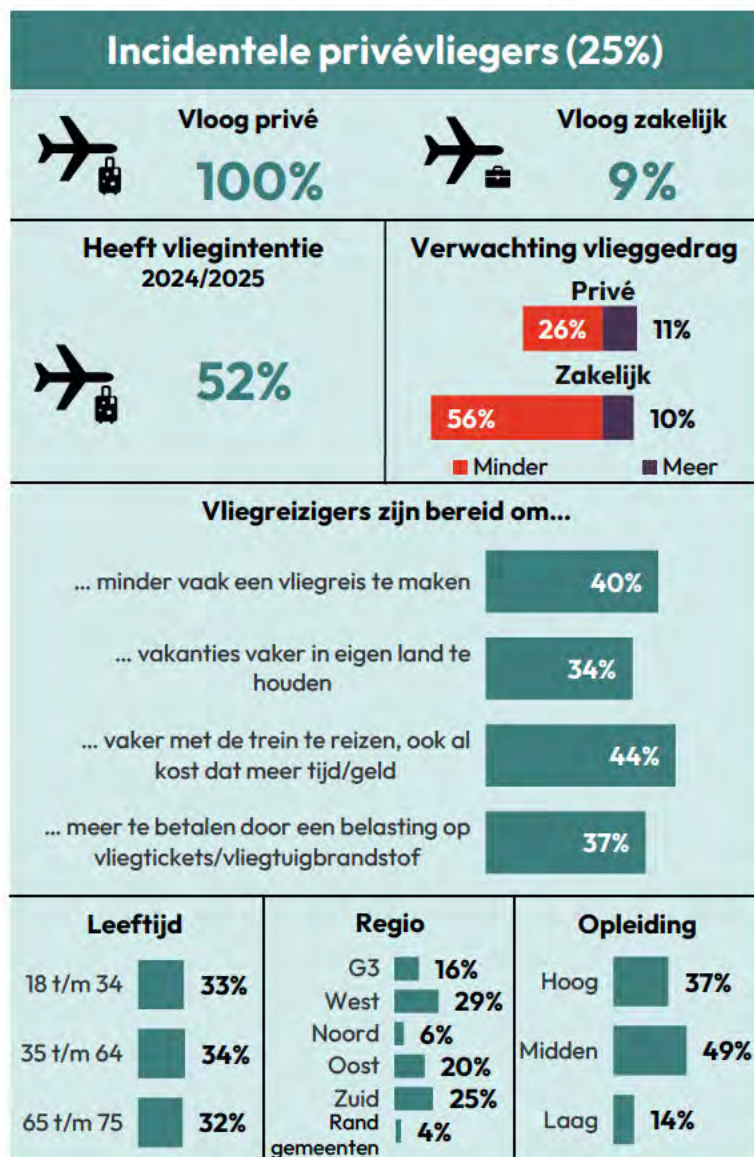
Opleiding

Hoog 27%

Midden 50%

Laag 24%



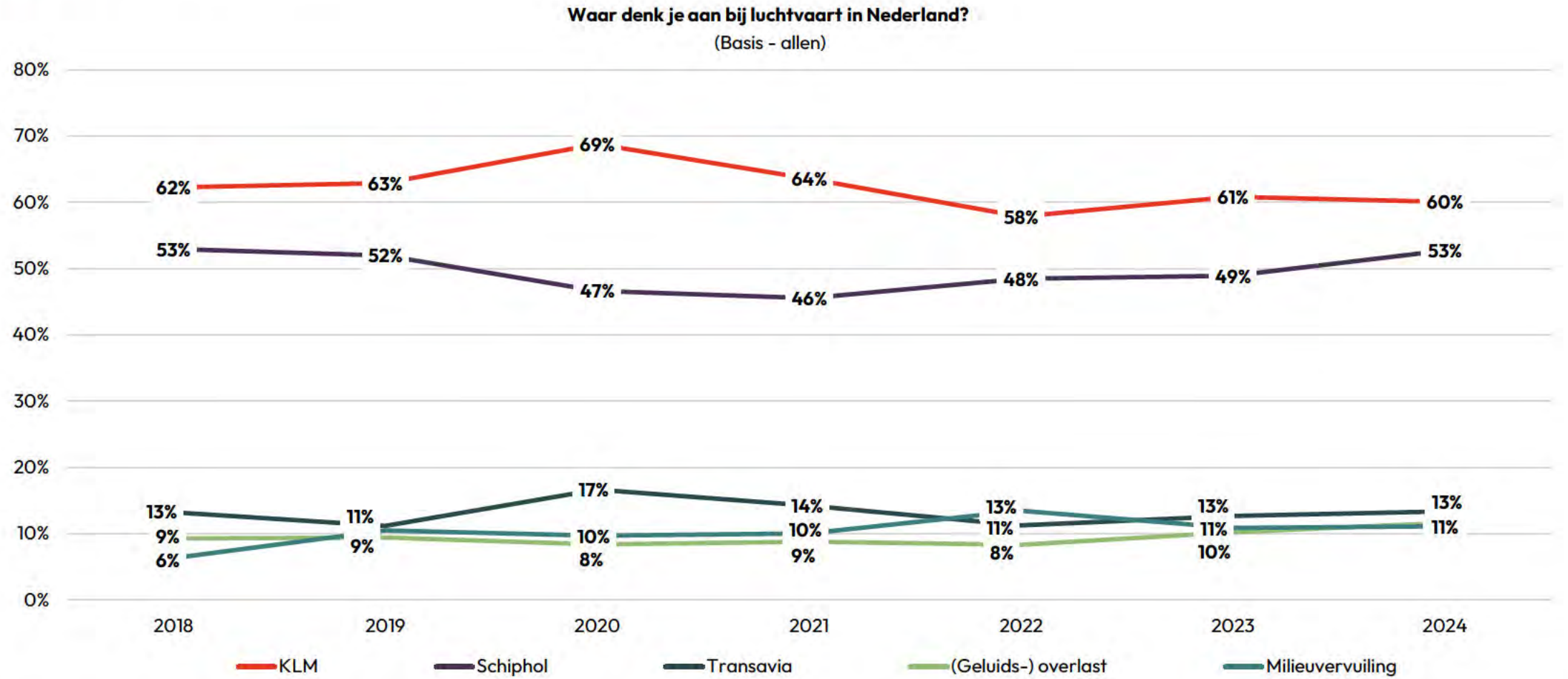




Bijlage | Trendgrafieken

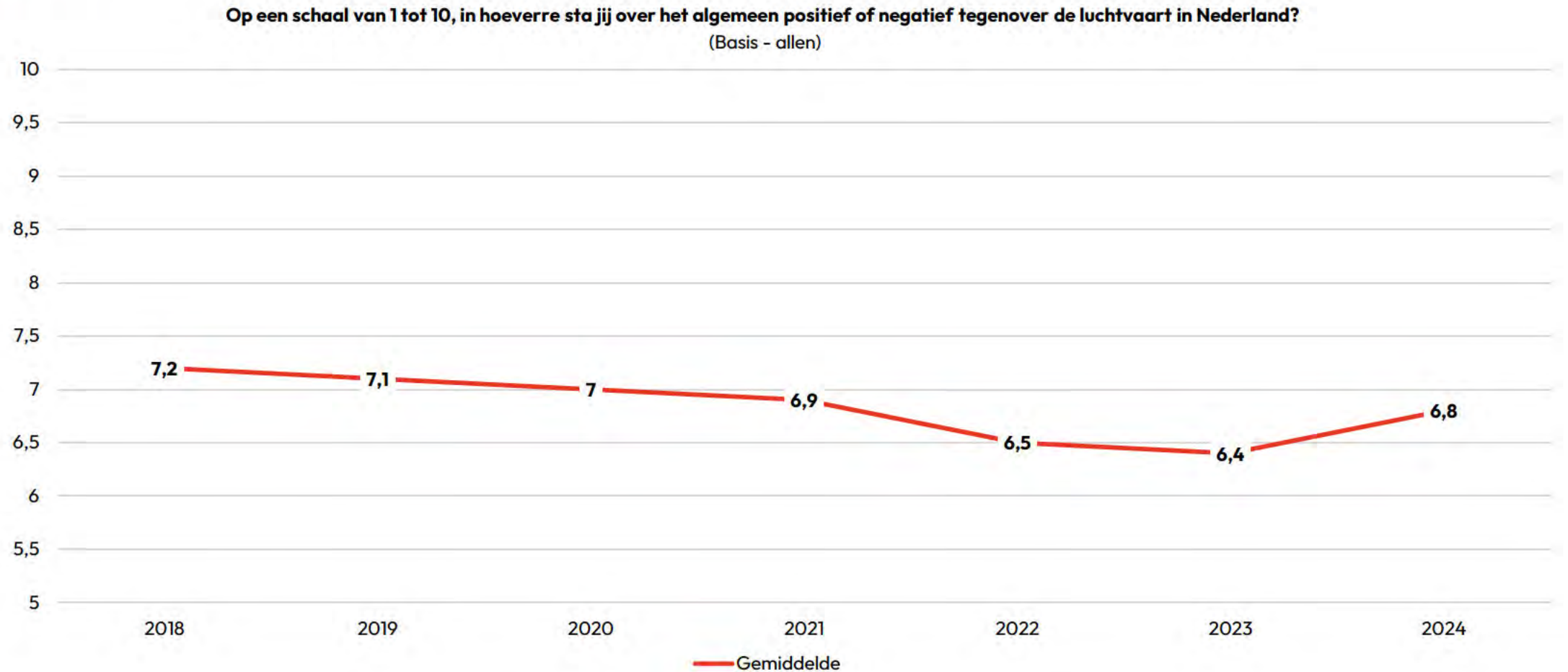
Trend associaties luchtvaart

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak luchtvaart

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



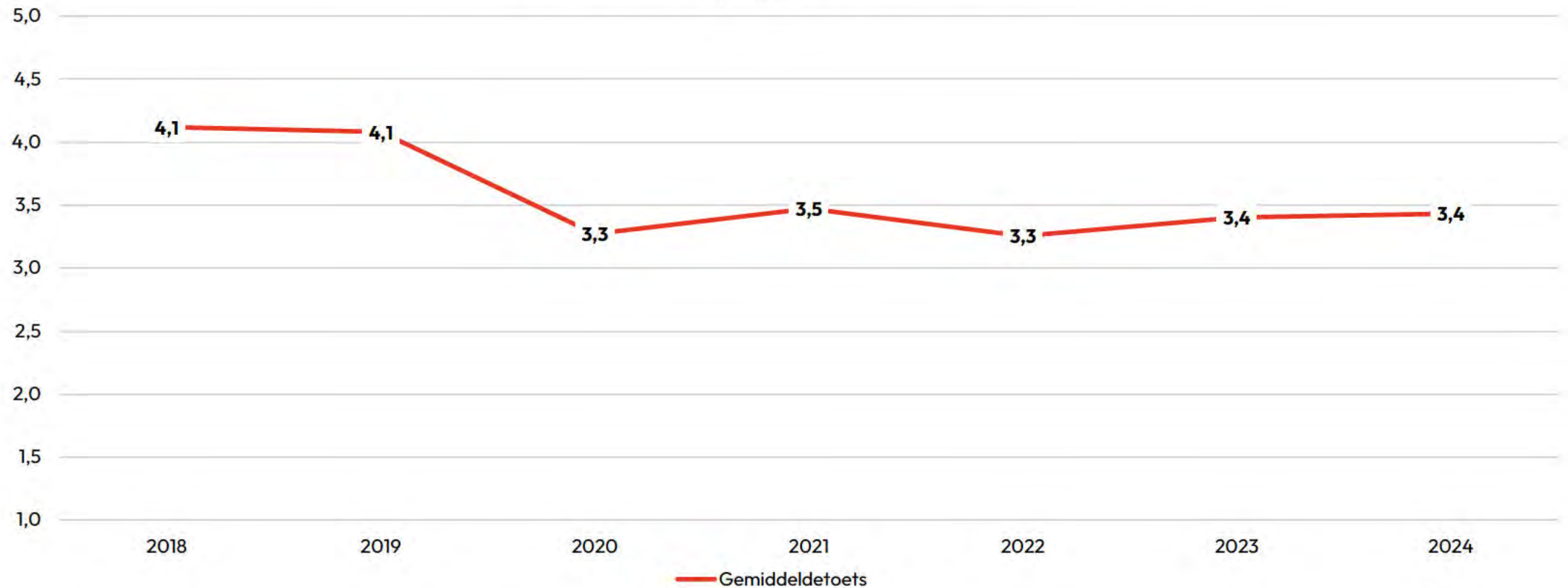
Trend draagvlak groei/krimp

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

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

(Basis - allen)

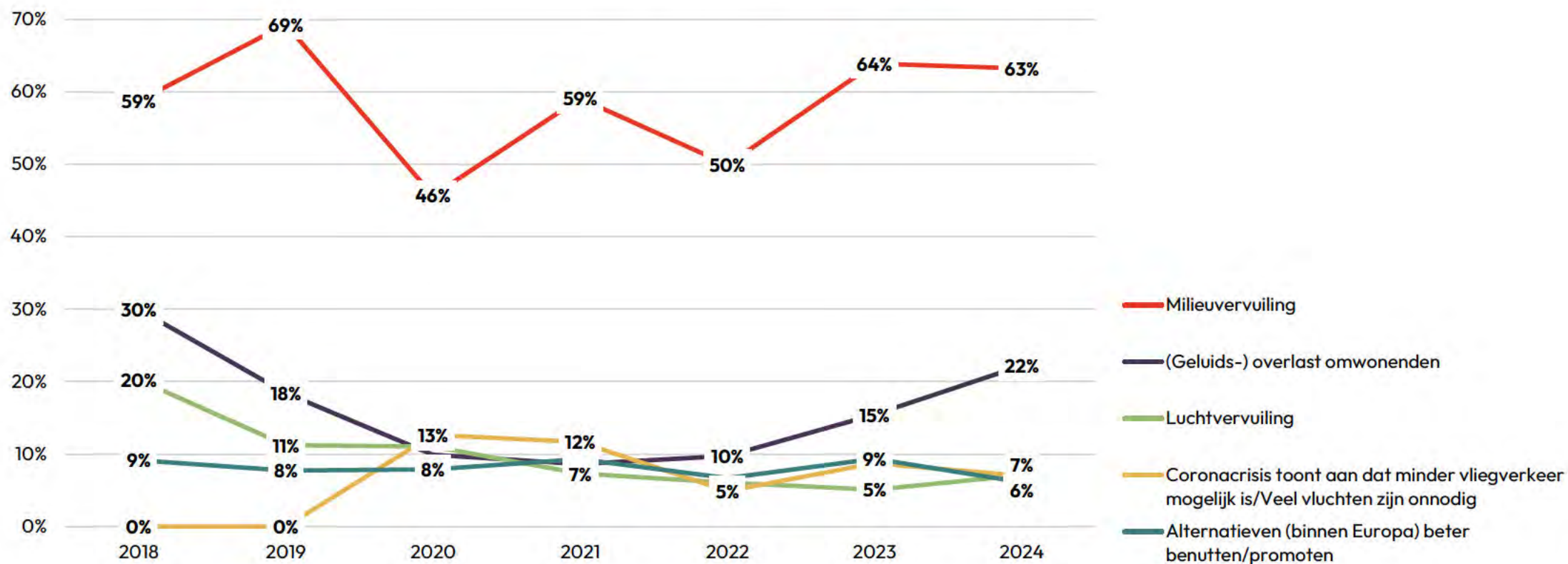


Trend redenen voor krimp aantal vluchten

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdttekst

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2024]

(Basis – vindt dat aantal moet afnemen)

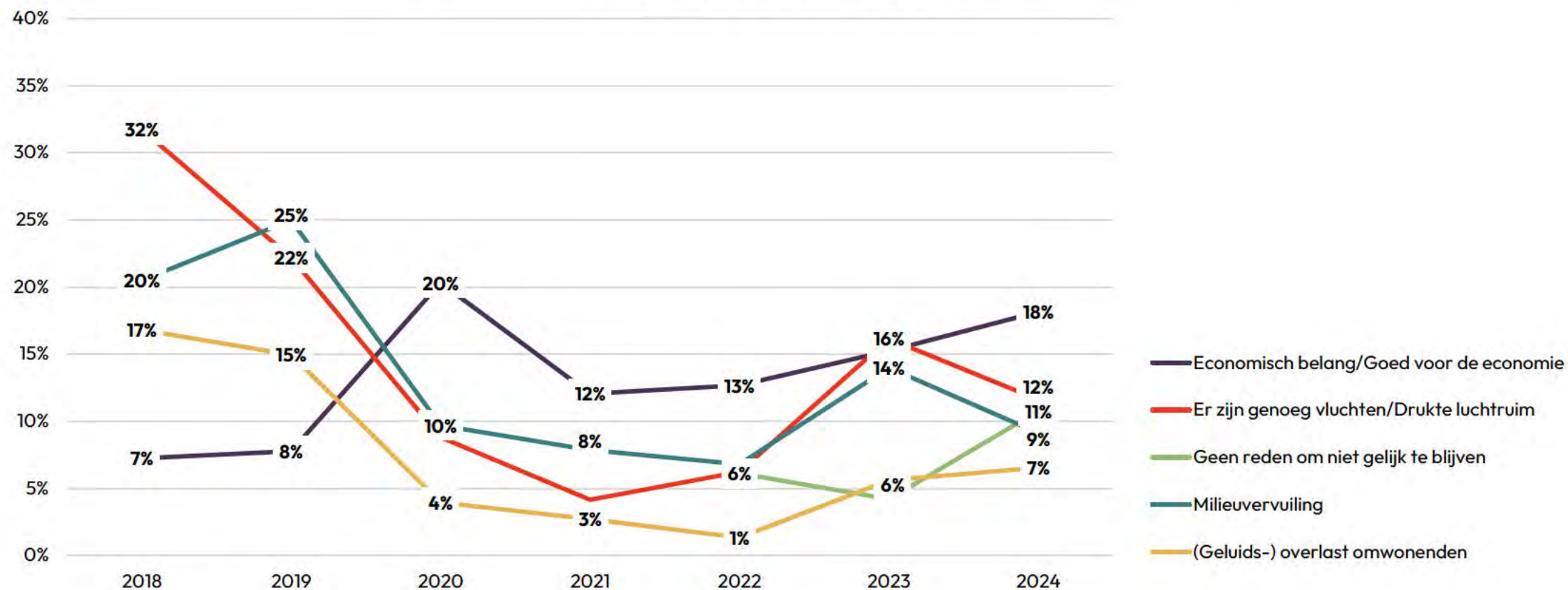


Trend redenen voor gelijk blijven aantal vluchten

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [top-5 2024]

(Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)

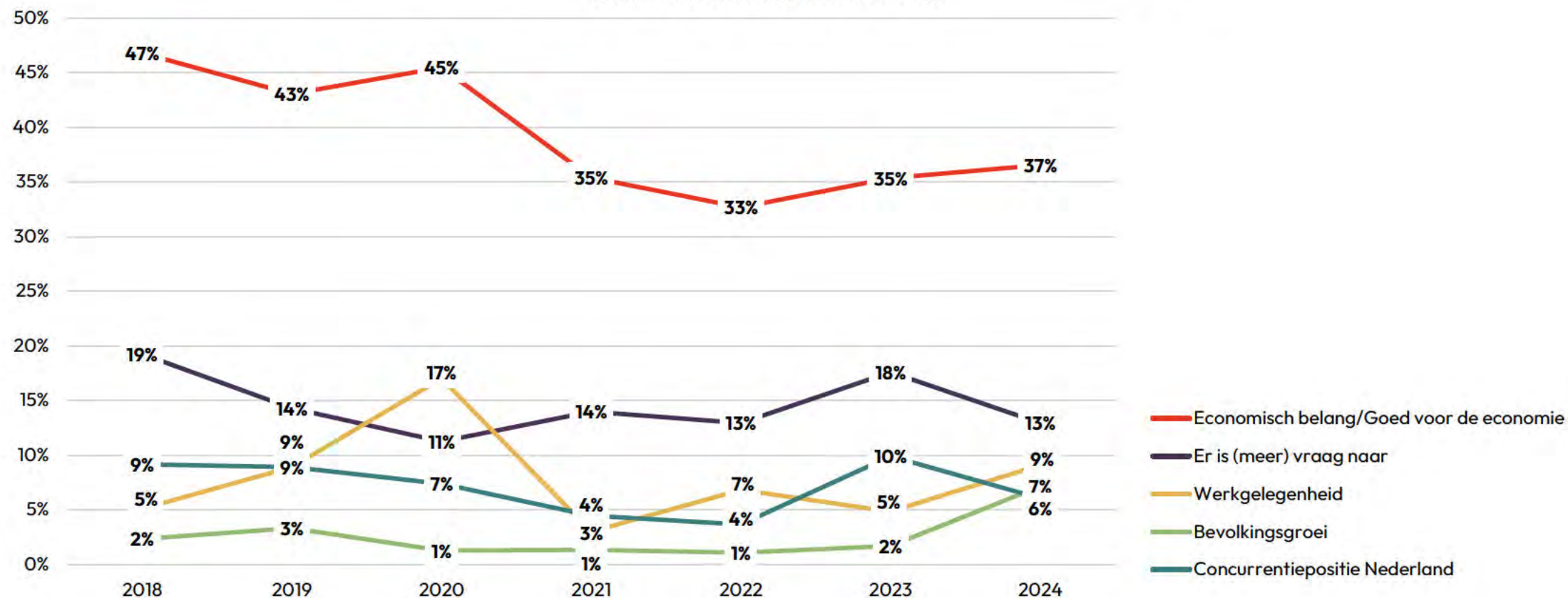


Trend redenen voor groei

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdttekst

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [top-5 2024]

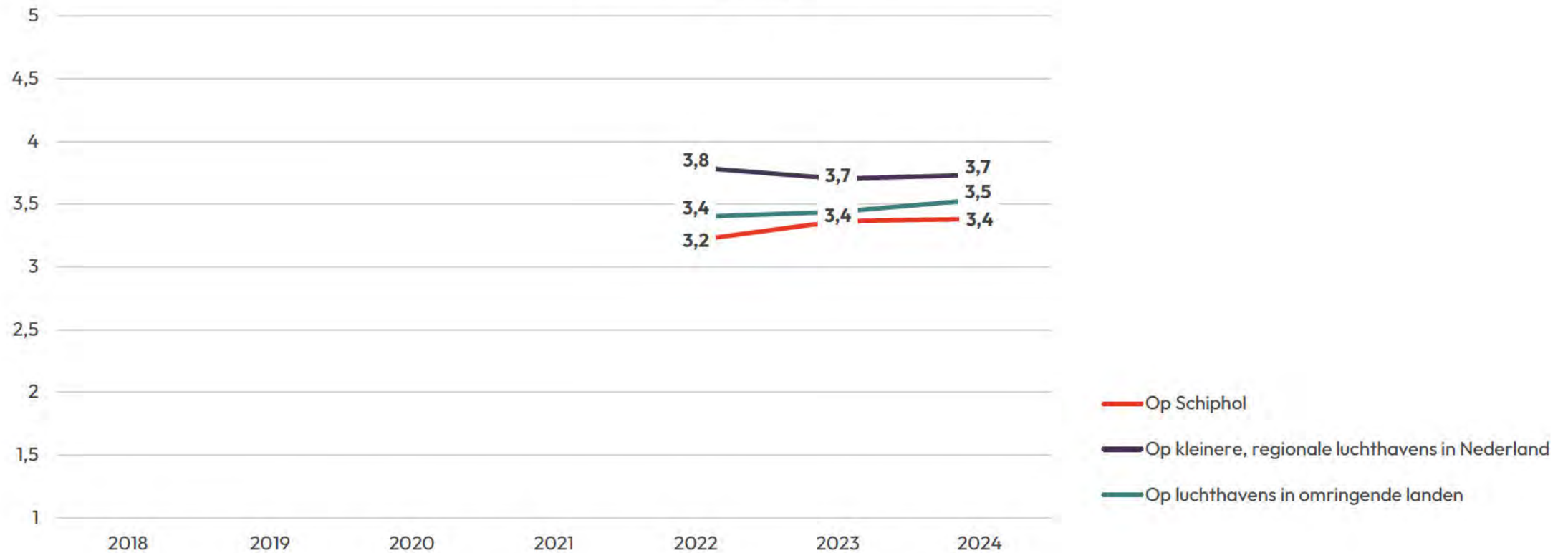
(Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)



Trend draagvlak groei/krimp

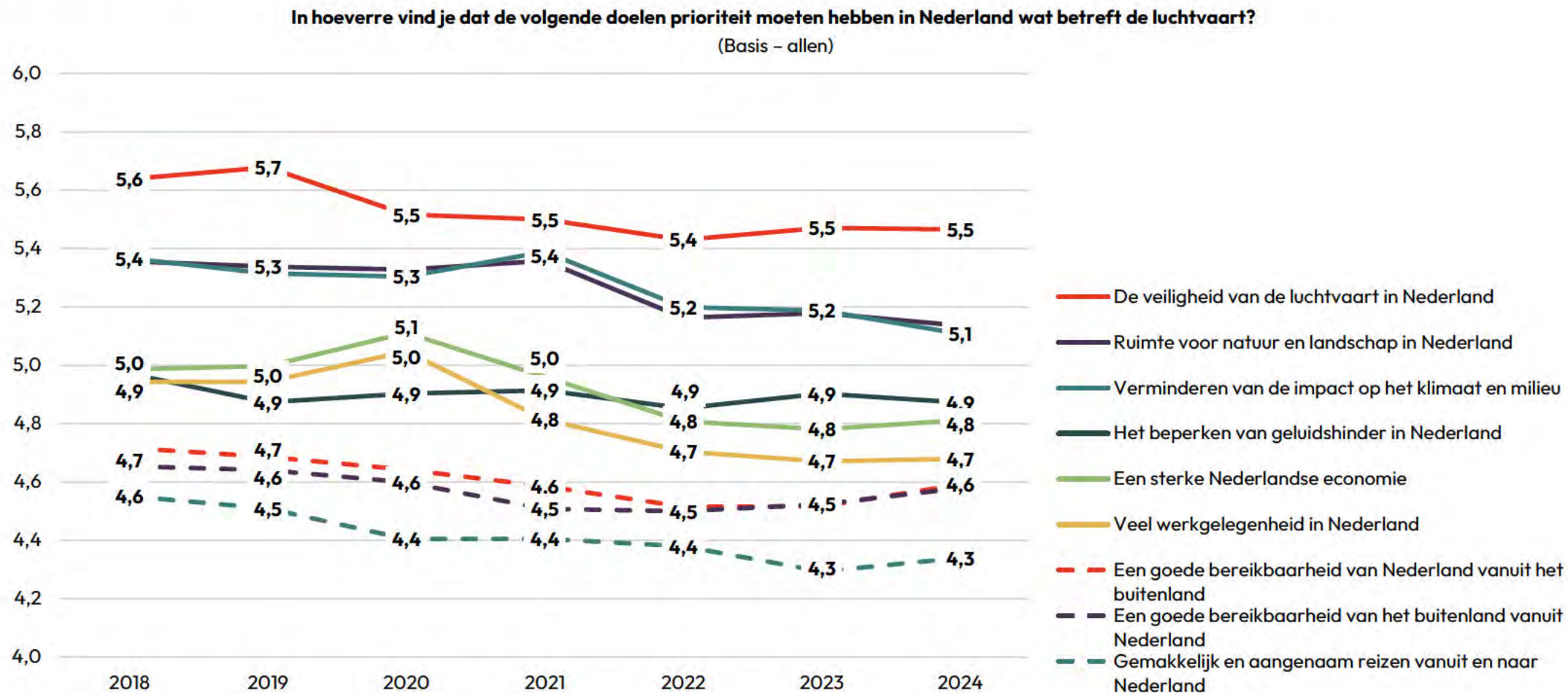
Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen? [1 = zeer sterk afnemen, 7 = zeer sterk kunnen toenemen]
(Basis - allen)



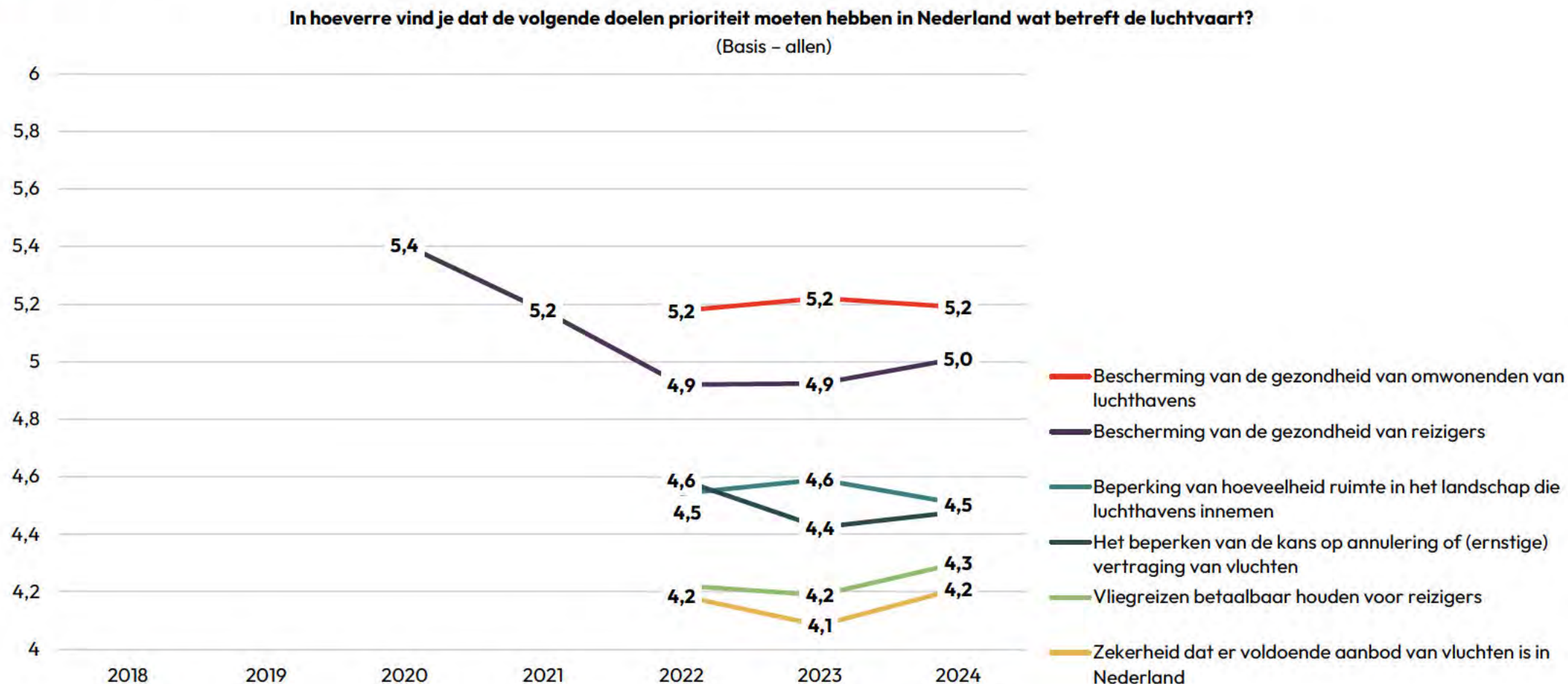
Trend prioriteiten luchtvaart (1/2)

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



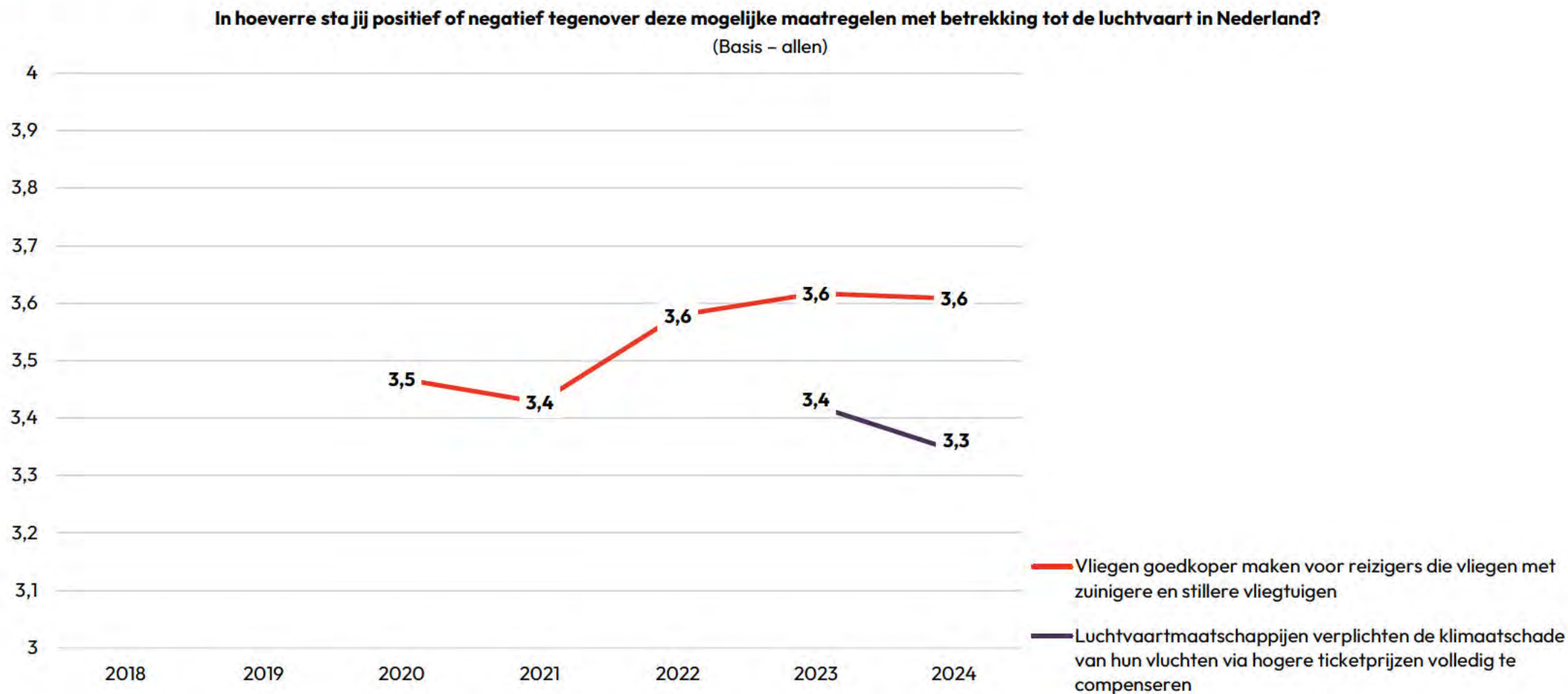
Trend prioriteiten luchtvaart (2/2)

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak prijsmaatregelen vliegtickets

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

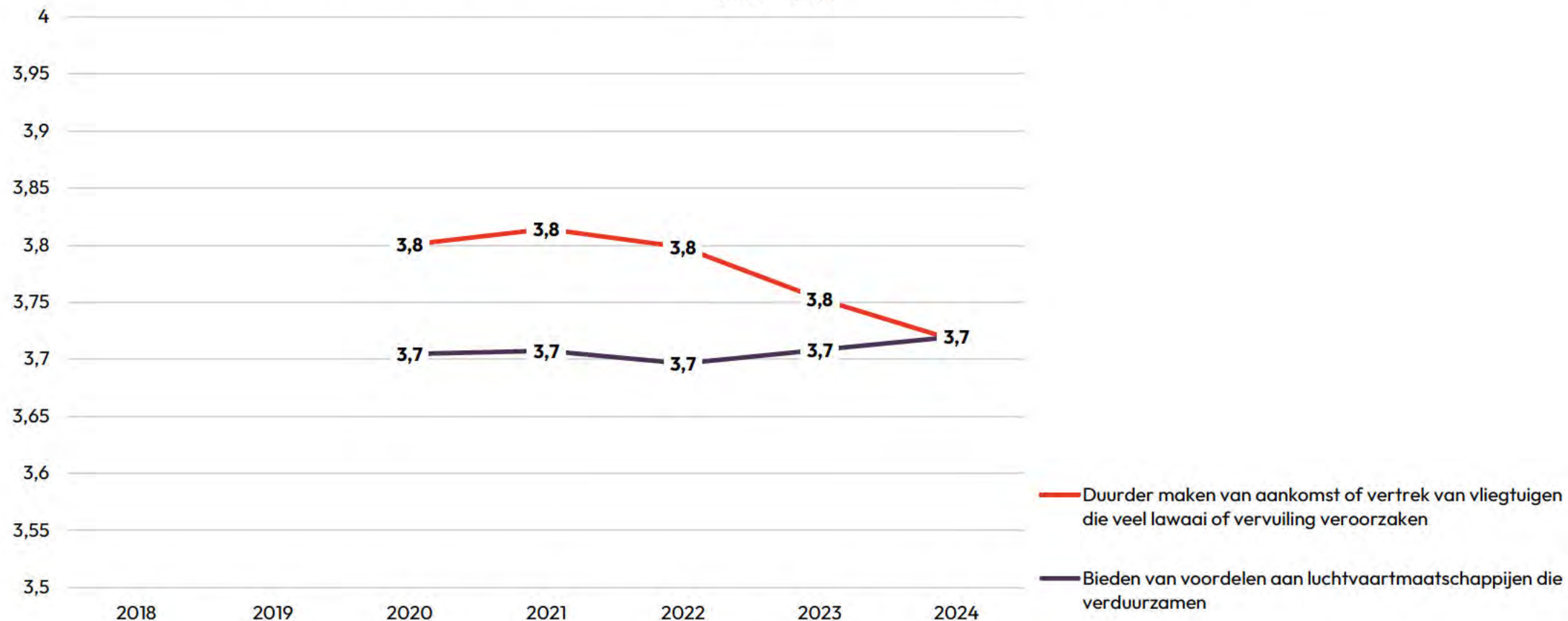


Trendgrafiek draagvlak overige financiële maatregelen

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

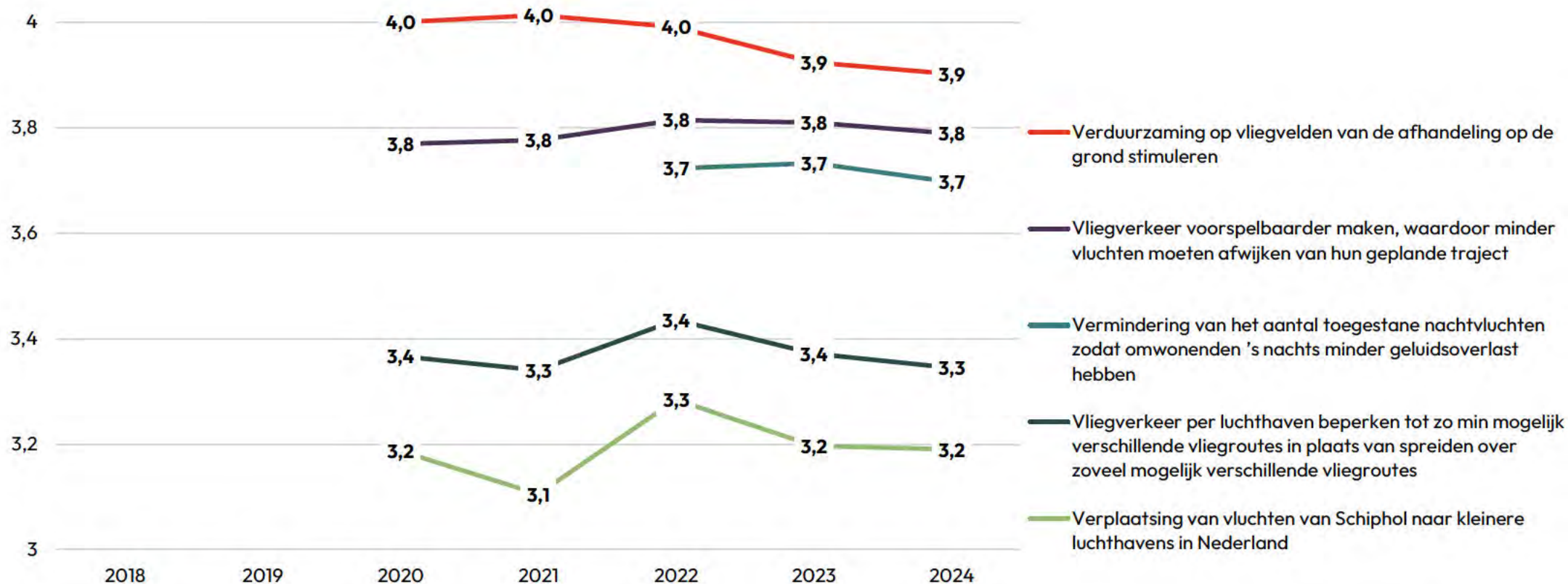
(Basis – allen)



Trend draagvlak volume en logistiek

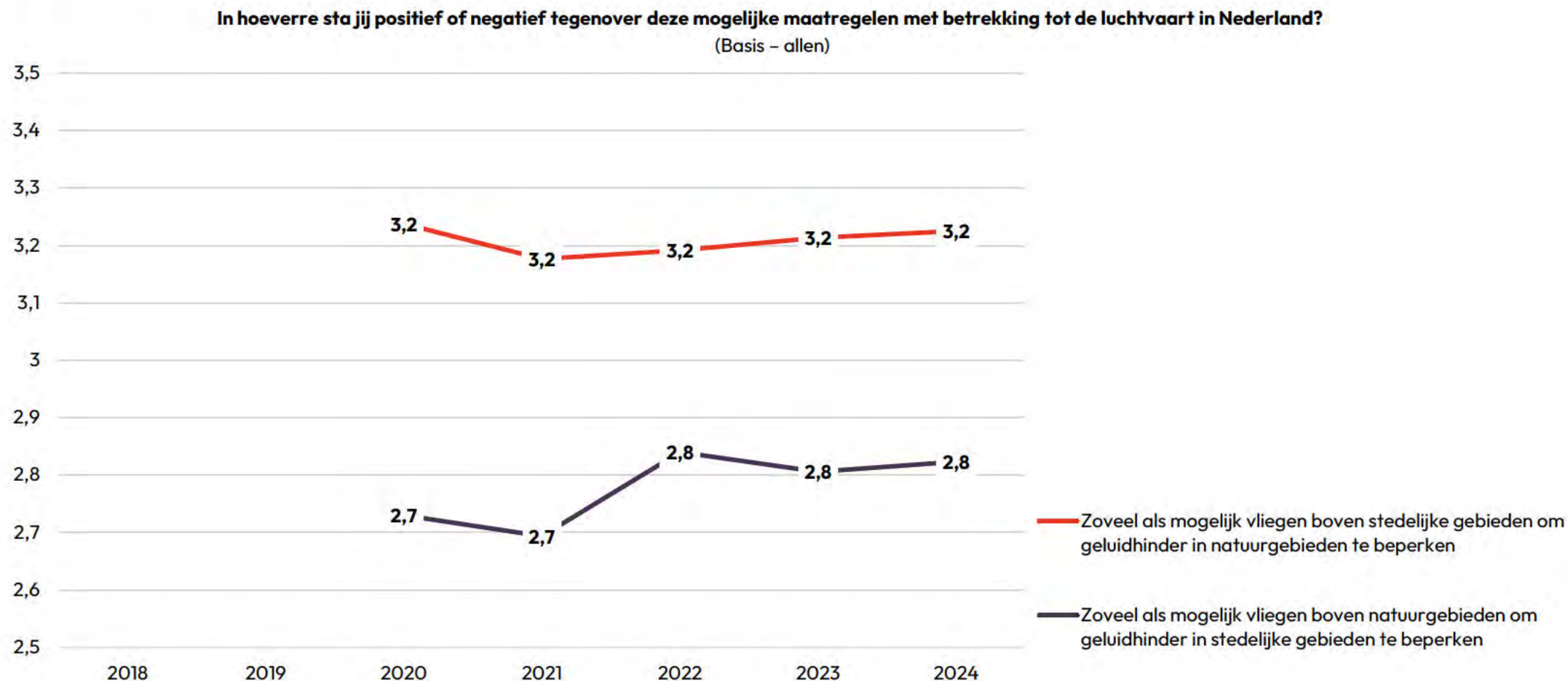
Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

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



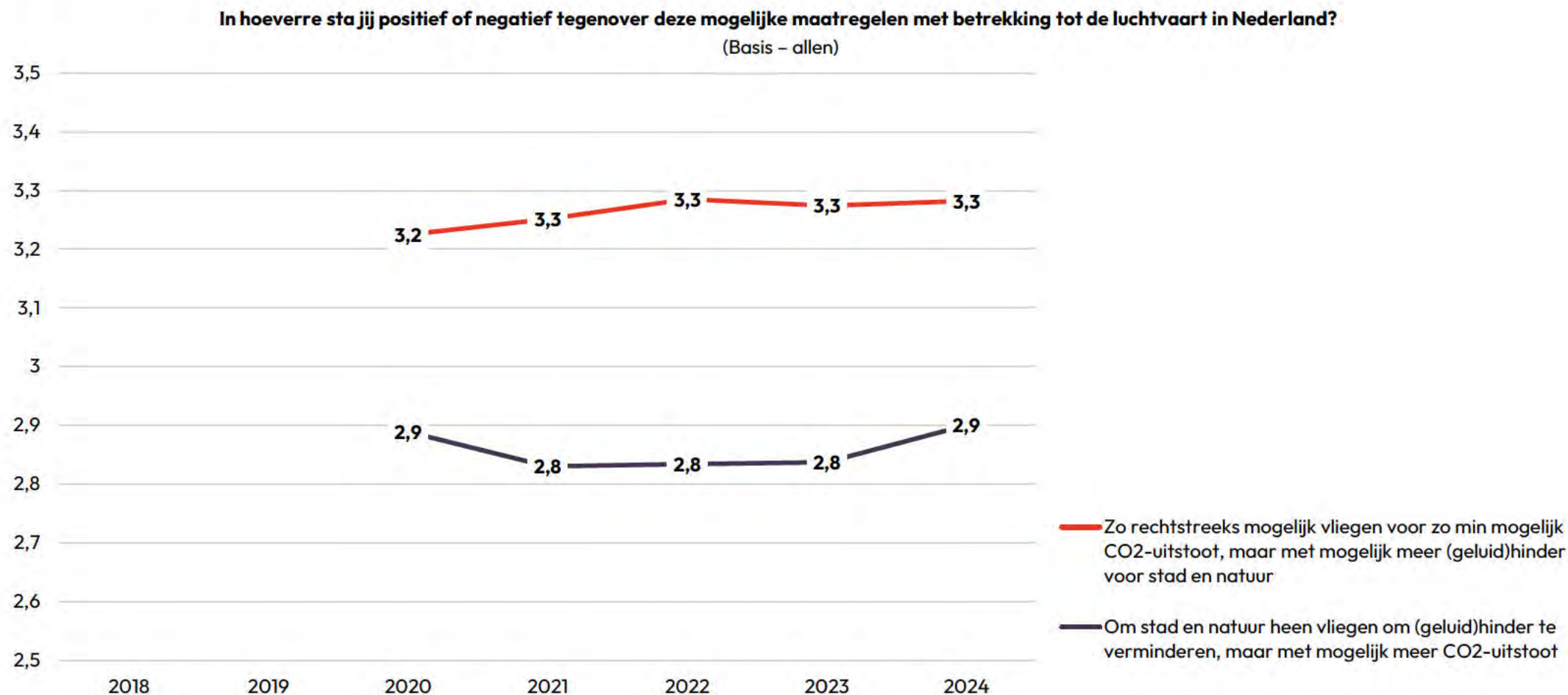
Trend draagvlak hinder stedelijk vs. natuurgebied

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



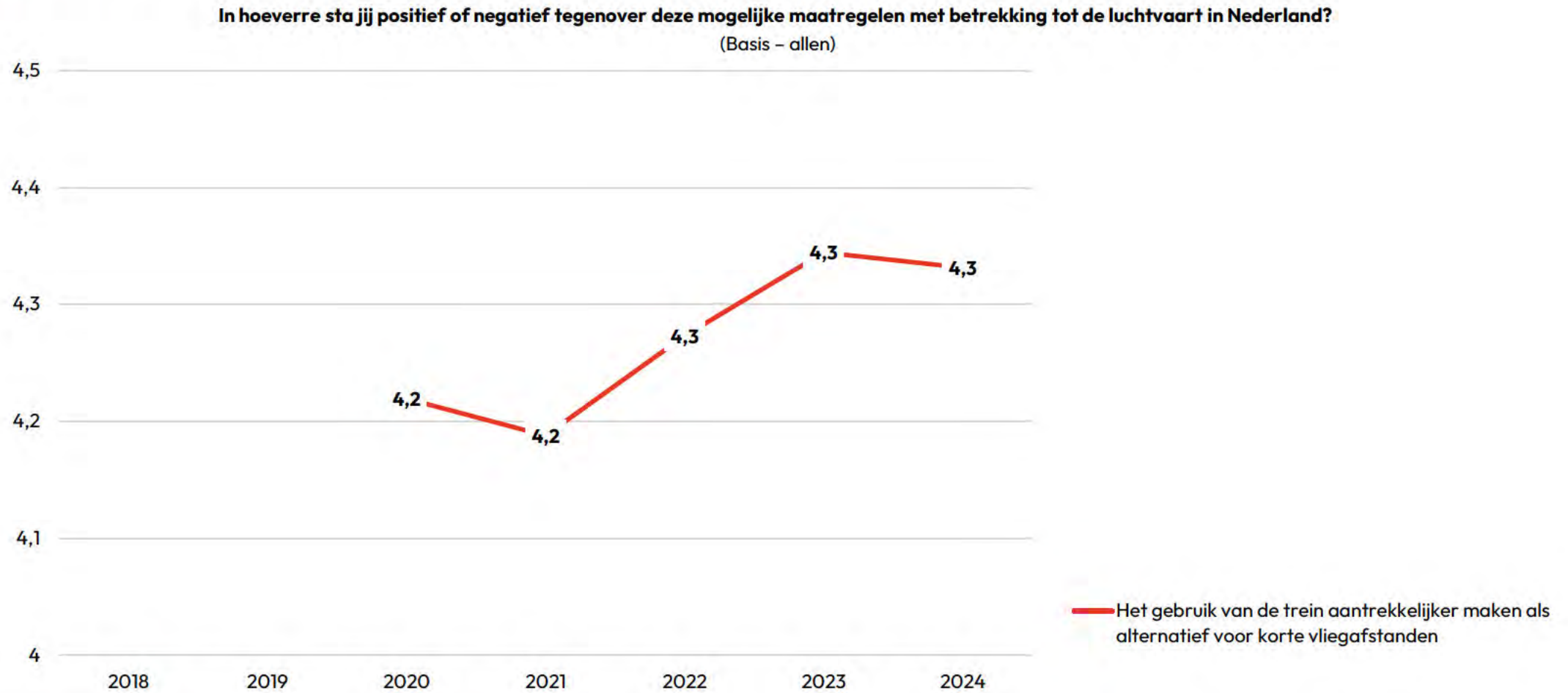
Trend draagvlak uitstoot vs. hinder

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak alternatieven vliegtuig

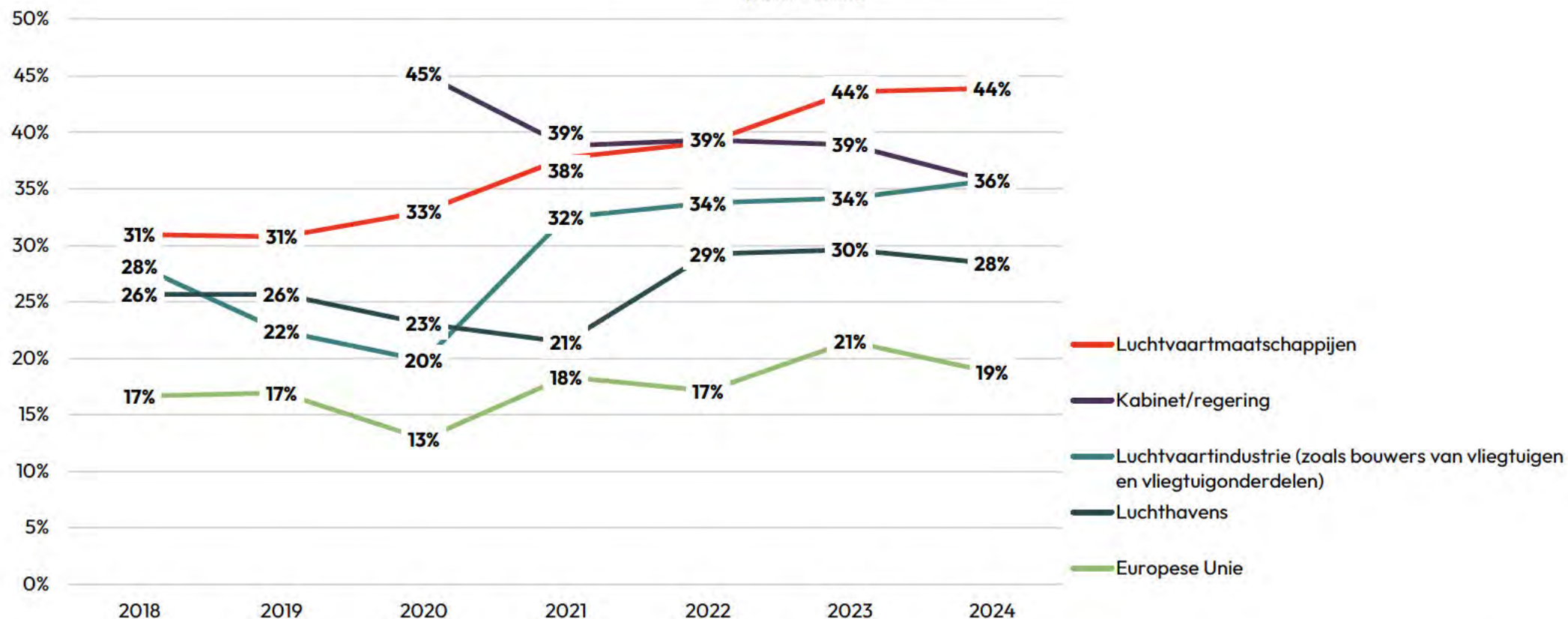
Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend verantwoordelijkheid

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

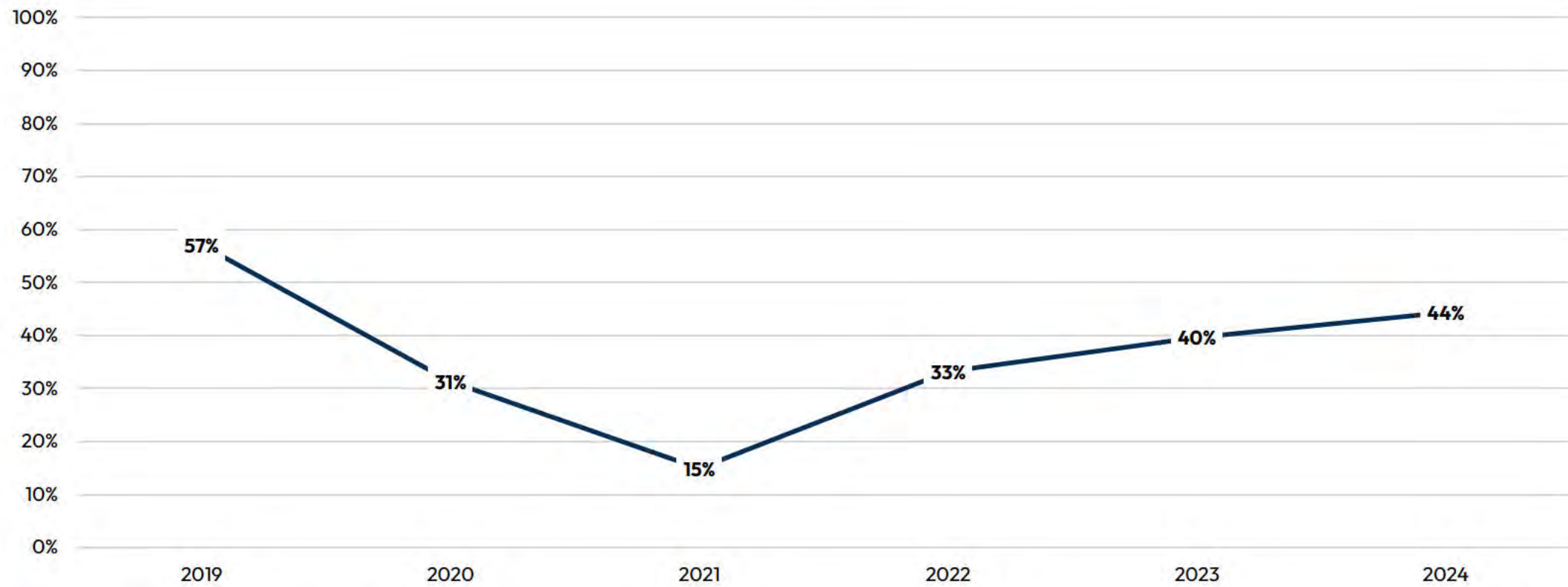
Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top-5 2024]
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag privé

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

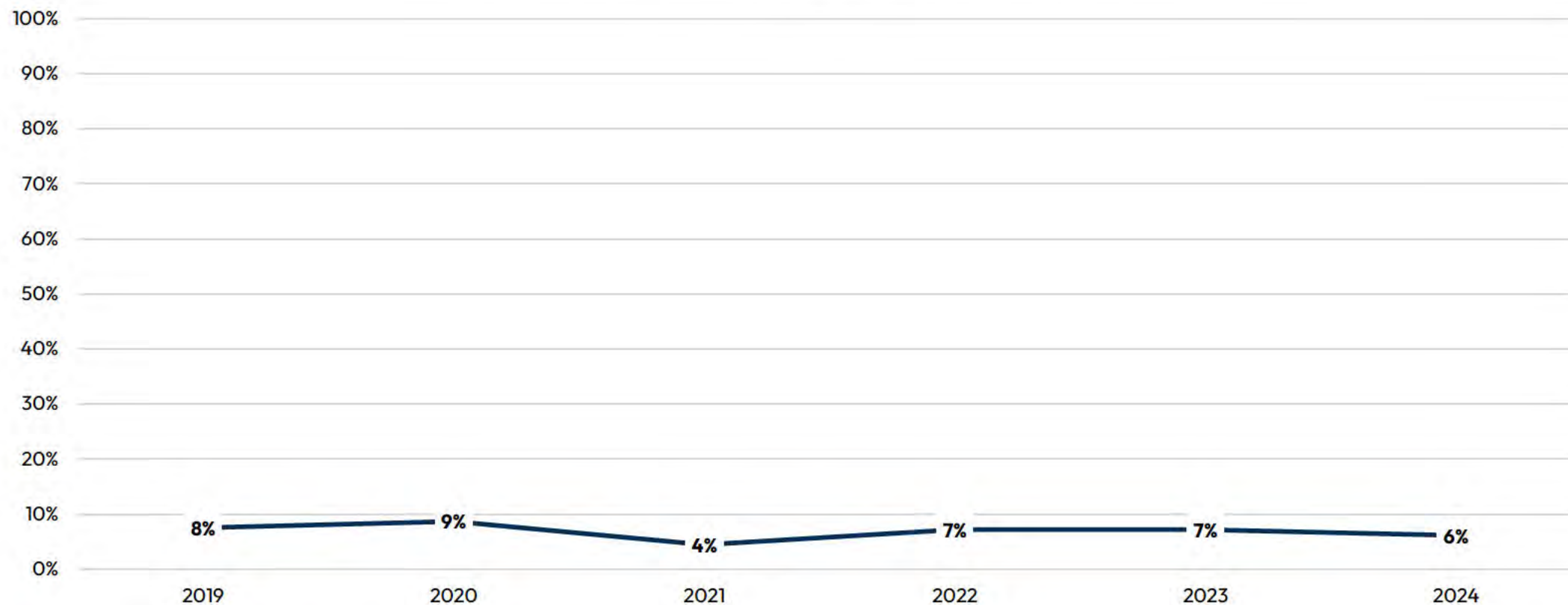
Heeft in de afgelopen 12 maanden minstens 1 vliegreis gemaakt voor privédoeleinden
(Basis – allen)



Trend vlieggedrag zakelijk

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

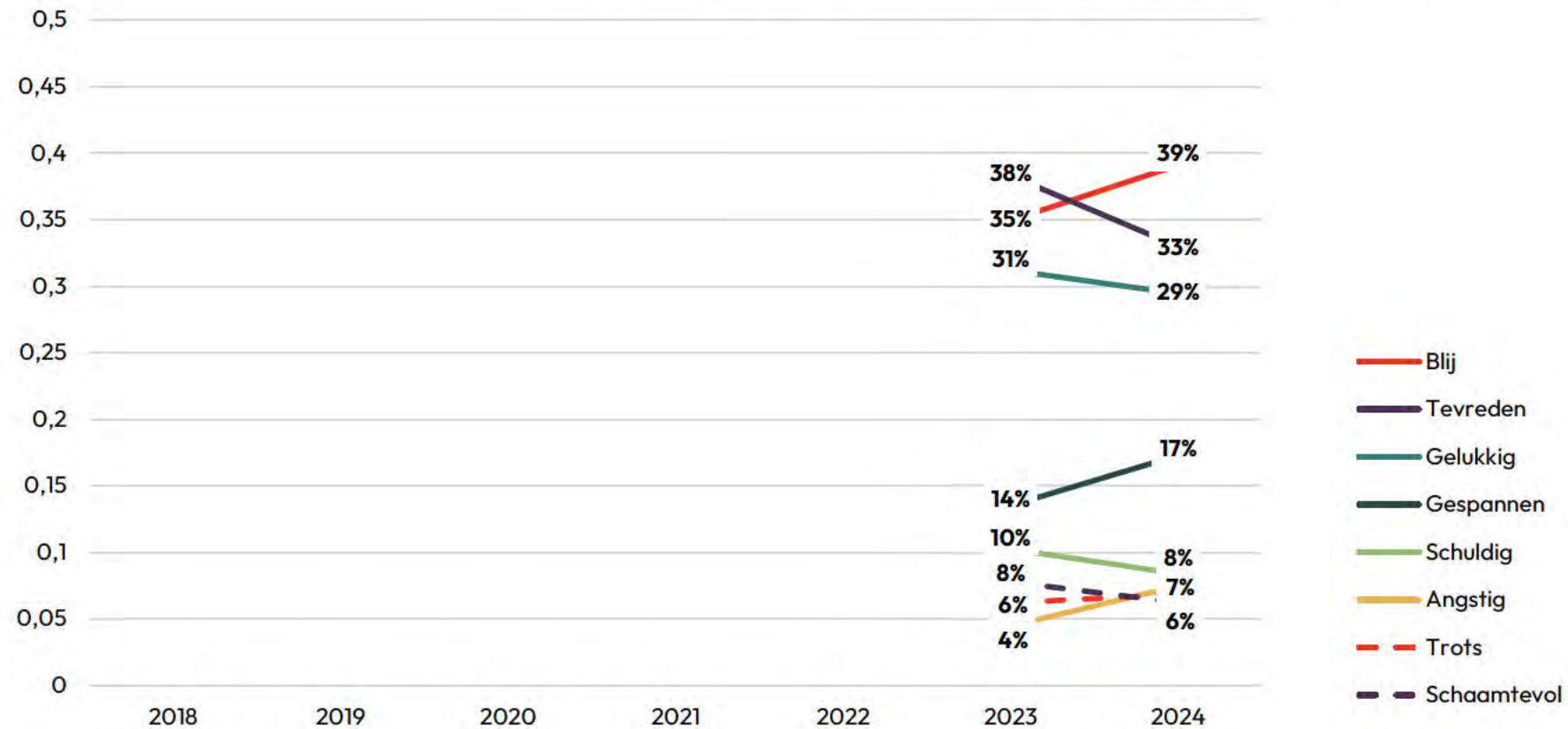
Heeft in de afgelopen 12 maanden minstens 1 vliegreis gemaakt voor zakelijke doeleinden
(Basis – allen)



Trend emoties

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

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

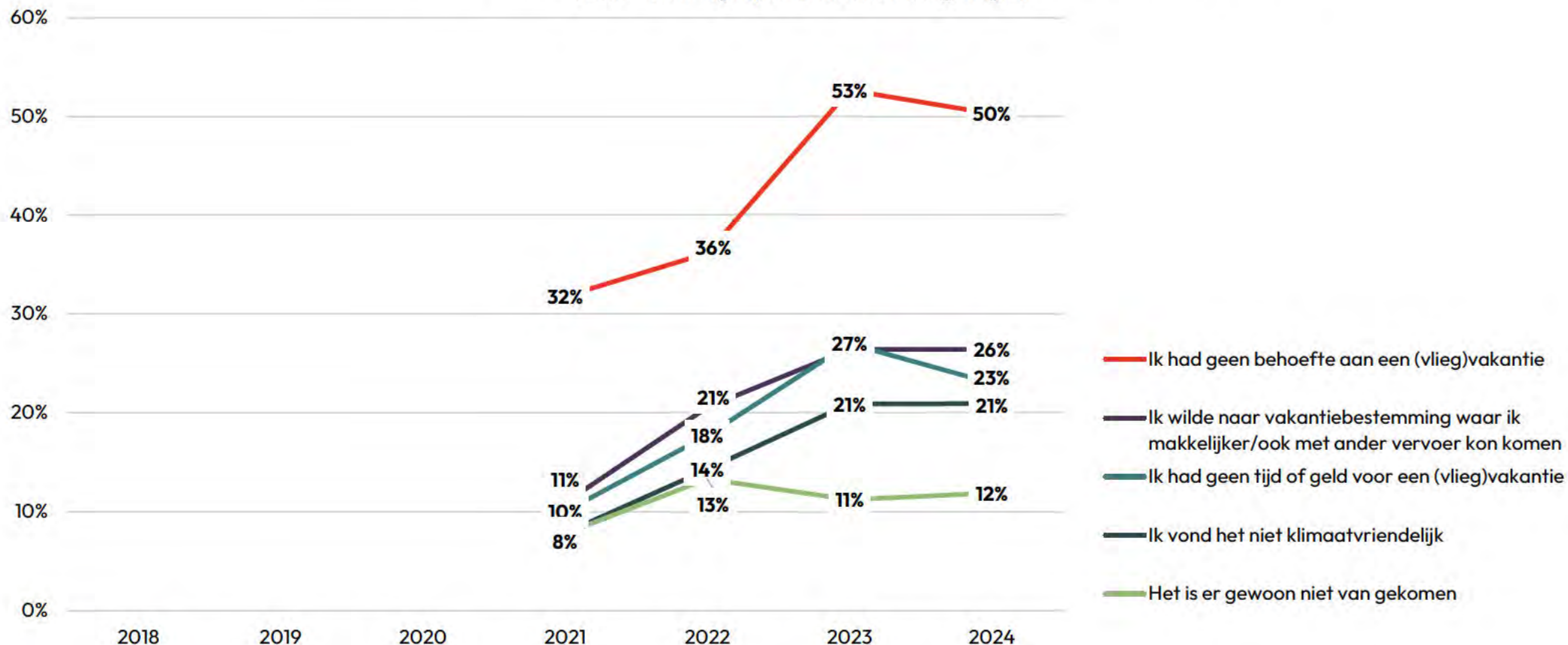


Trend redenen om niet te vliegen

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

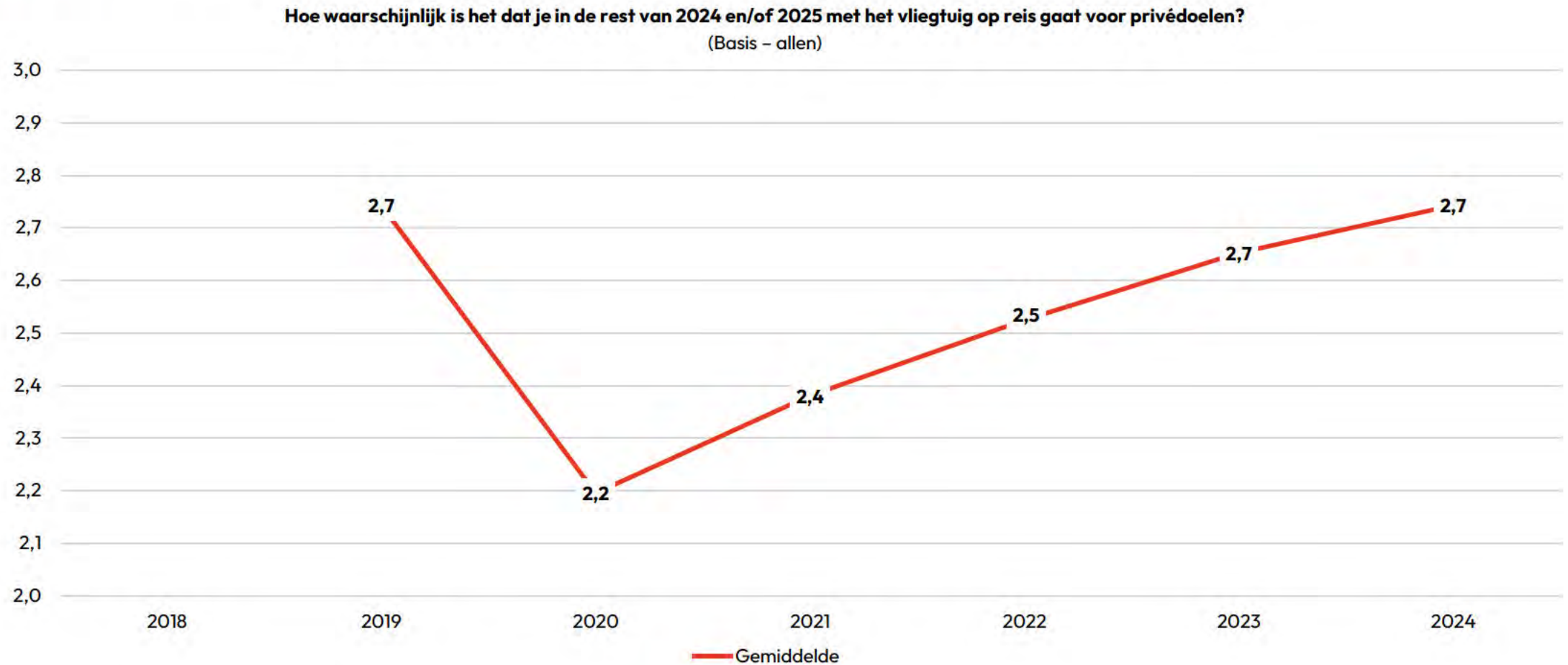
Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? [top-5 2024]

(Basis - Heeft afgelopen 12 maanden niet gevlogen)



Trend vliegintentie komend jaar privé

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

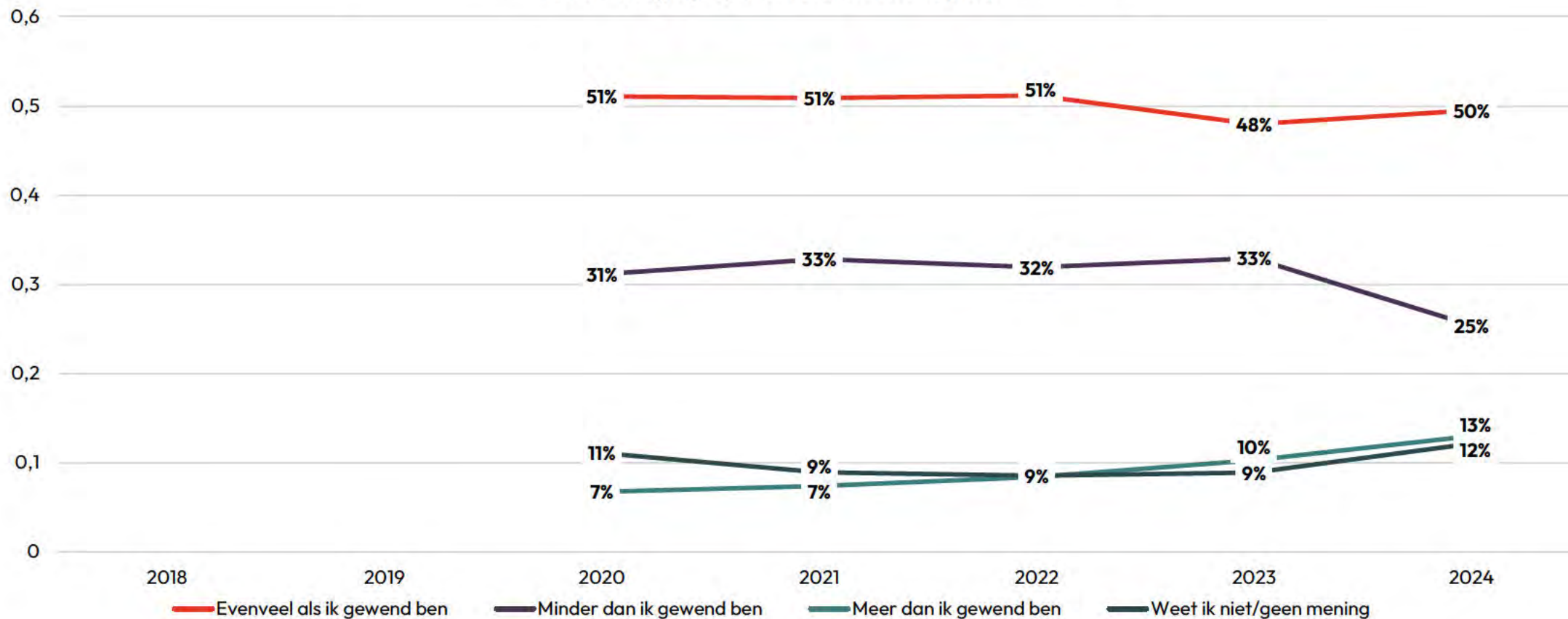


Trend vliegverwachting komende jaren privé

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent?

(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens privé)

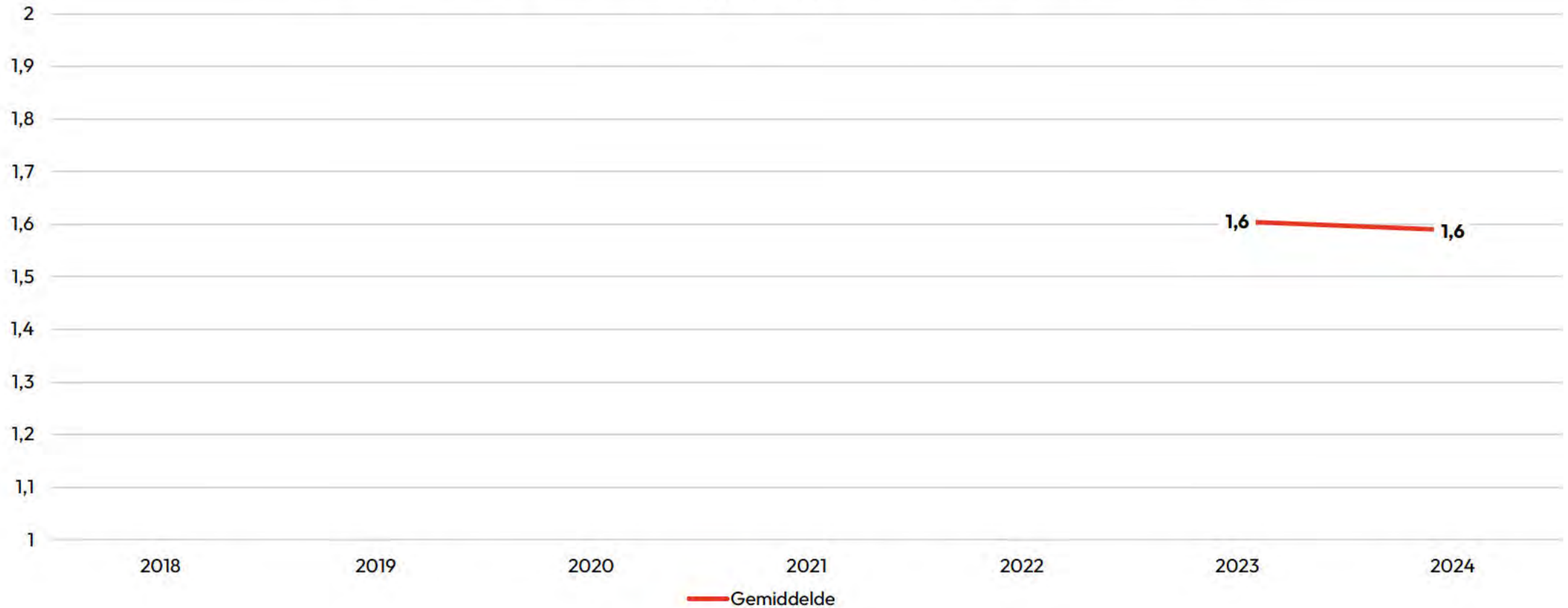


Trend vliegintentie komend jaar privé

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2024 en/of 2025 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen?

(Basis – allen)

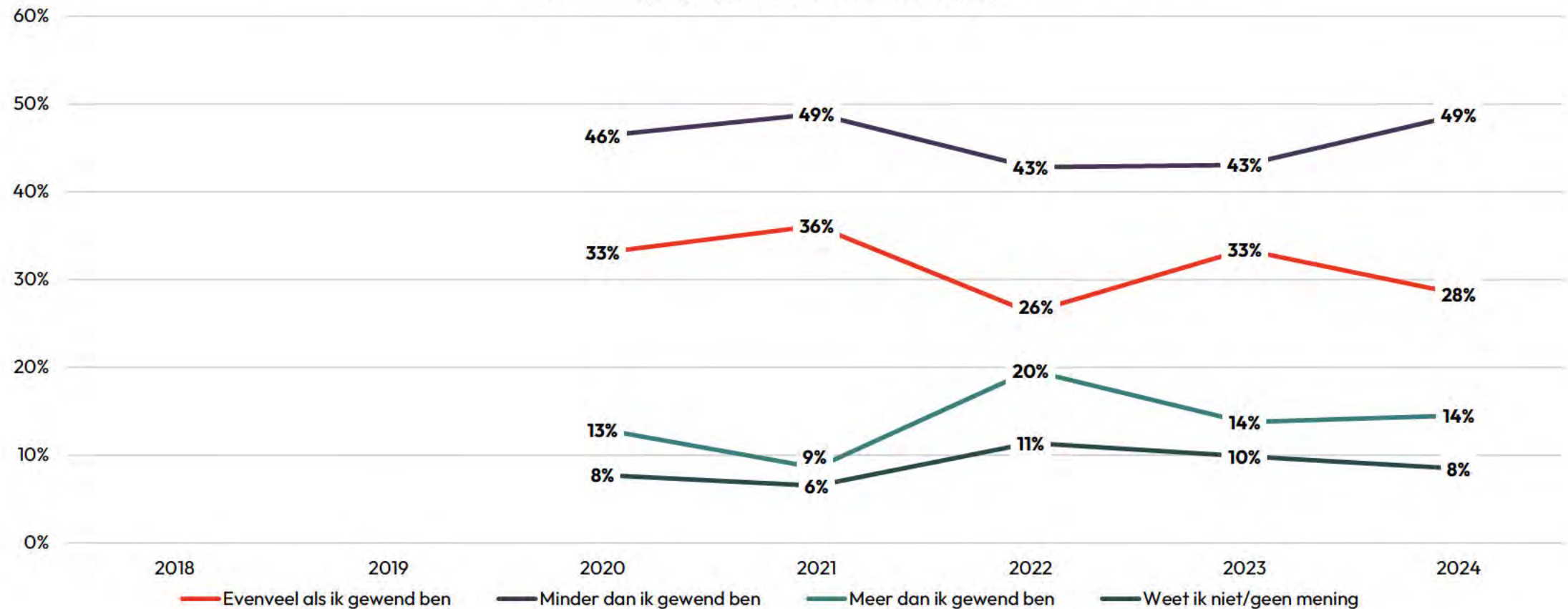


Trend vliegverwachting komende jaren zakelijk

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

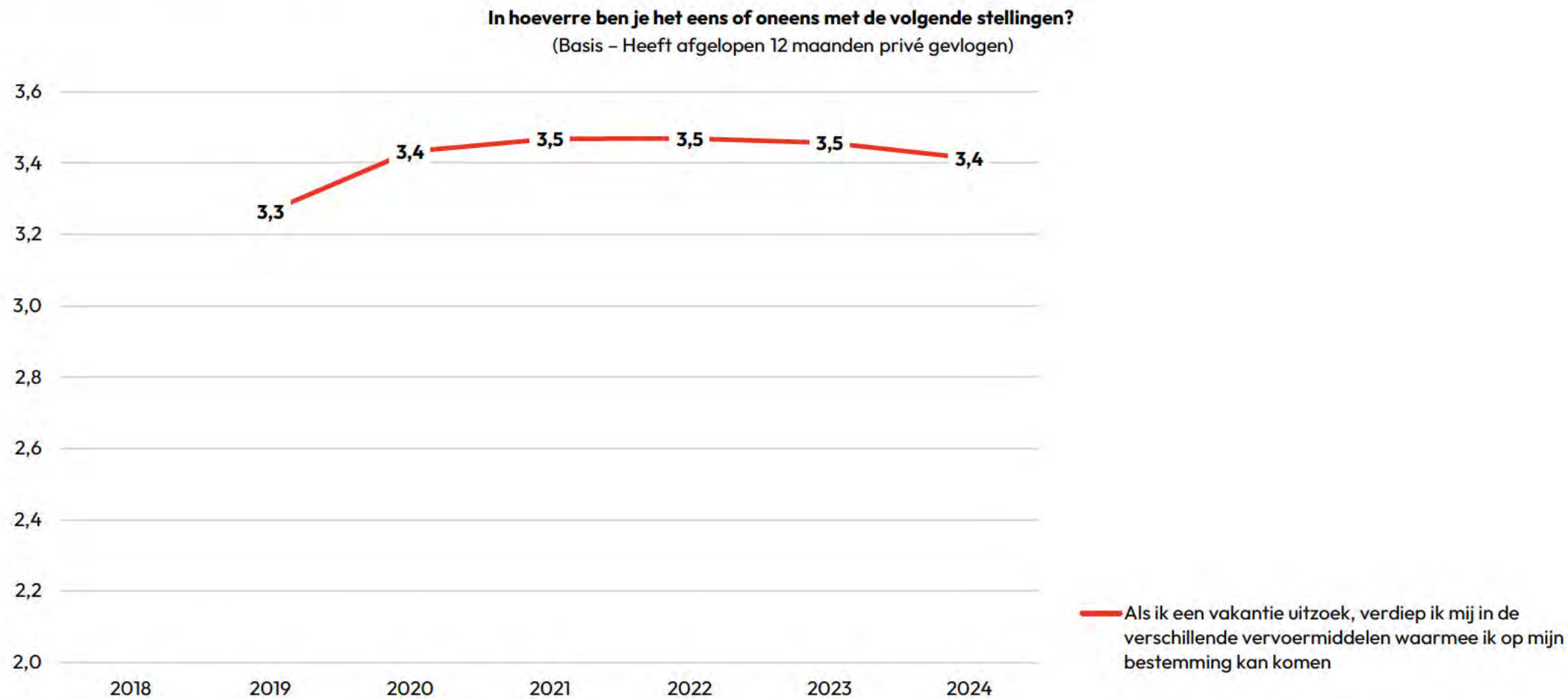
Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent?

(Basis – Vloog afgelopen 12 maanden wel eens zakelijk)



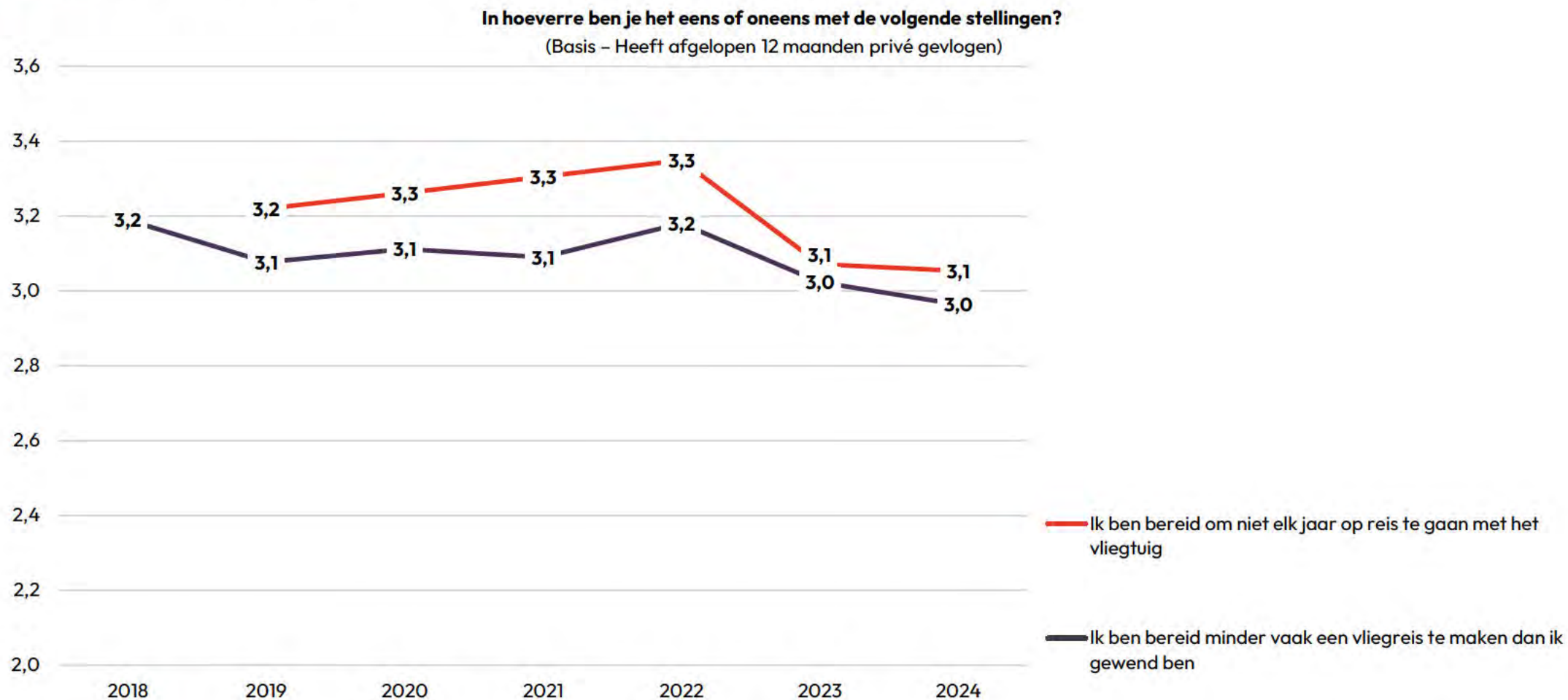
Trend draagvlak bewust vliegen

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



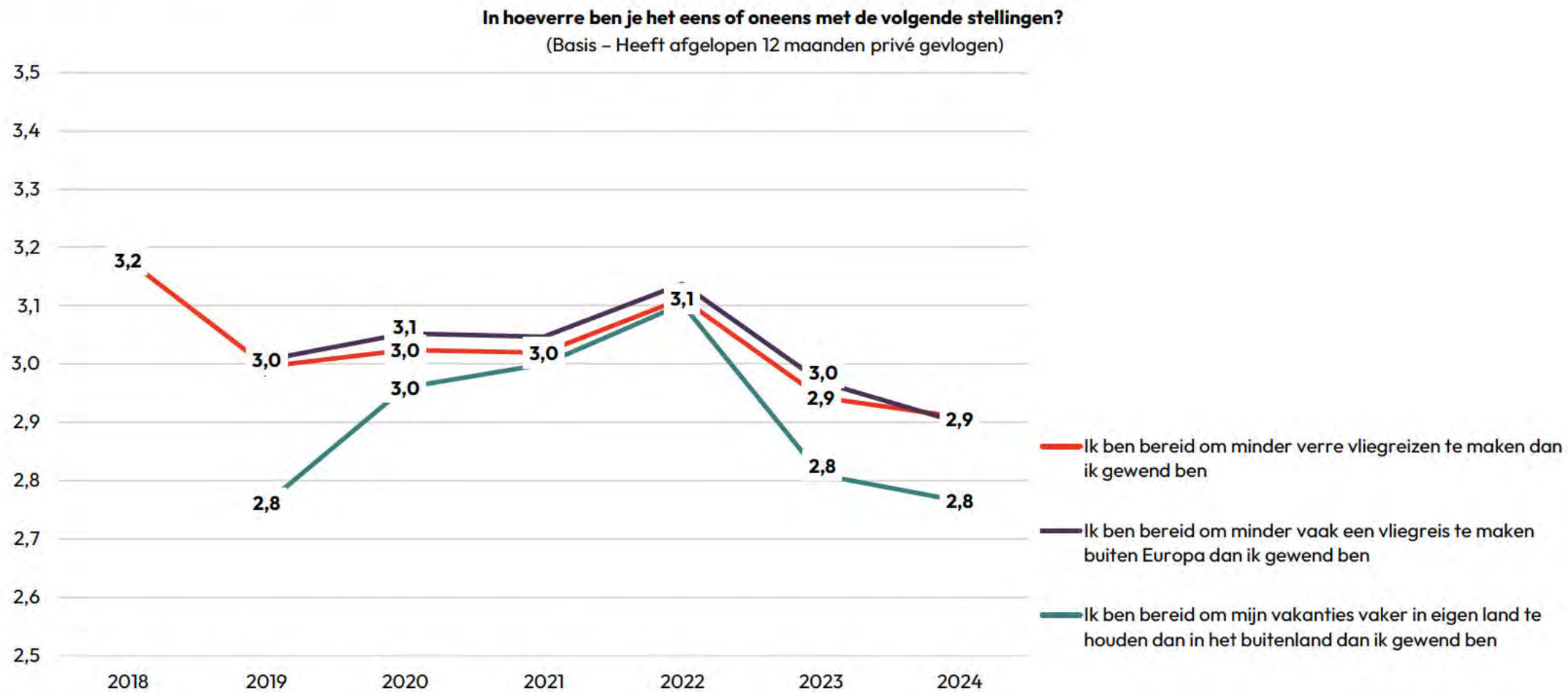
Trend draagvlak minder vliegen

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



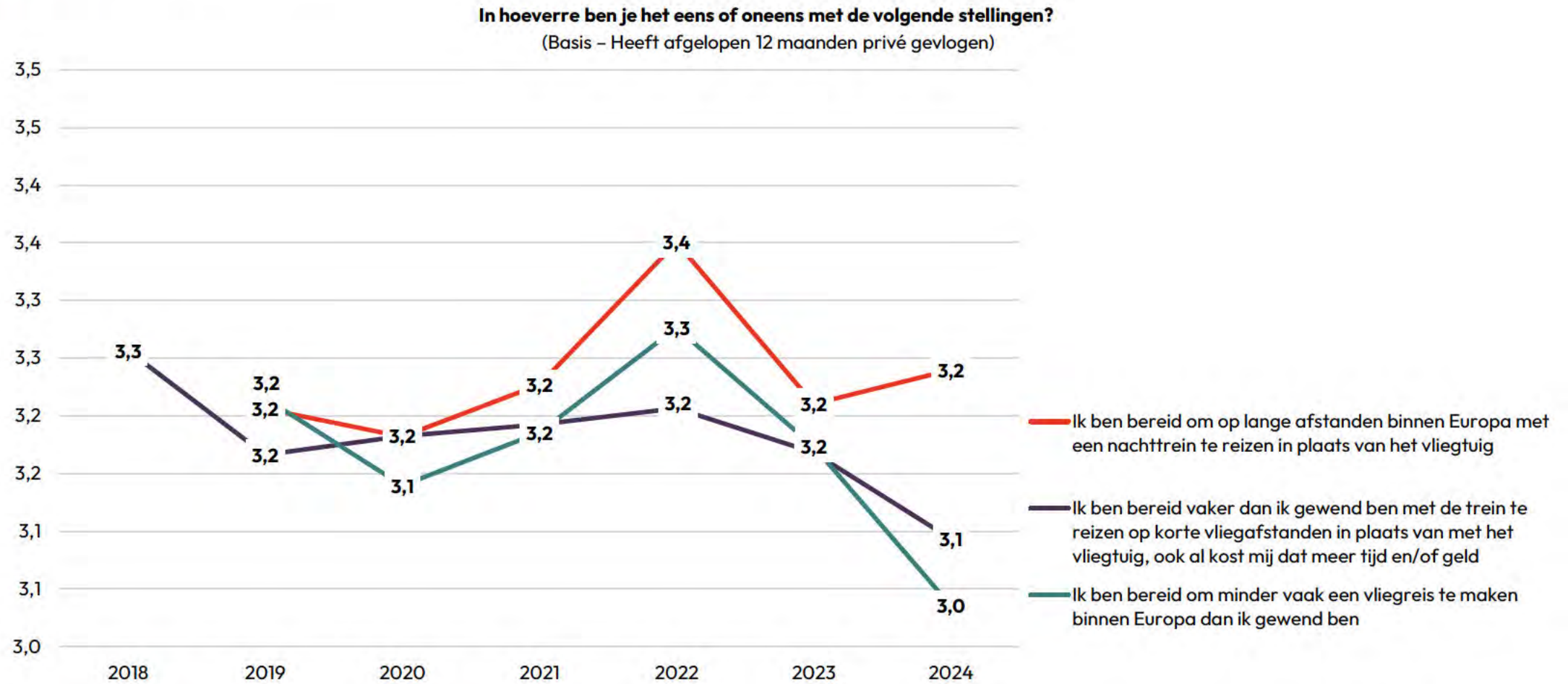
Trend draagvlak verre vluchten

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



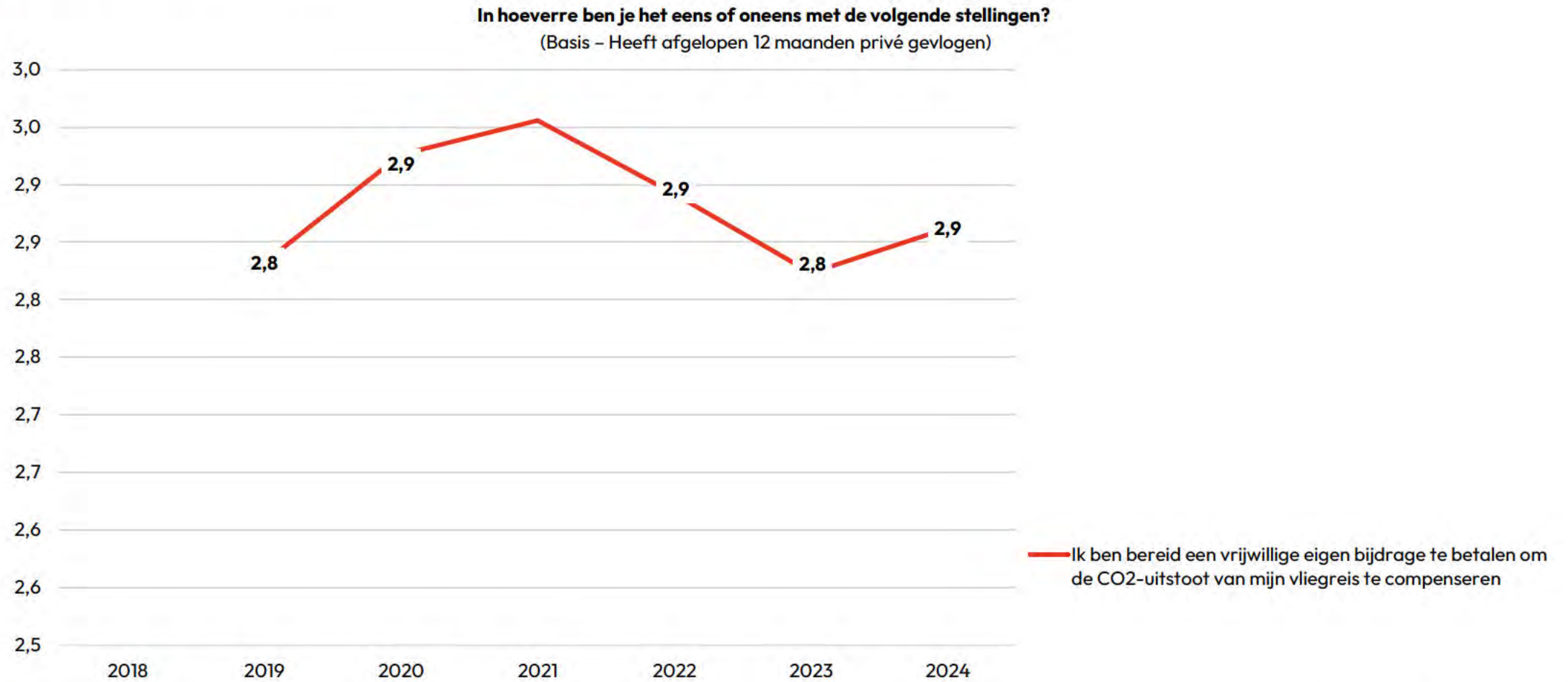
Trend draagvlak korte vluchten

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst



Trend draagvlak eigen financiële bijdrage

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

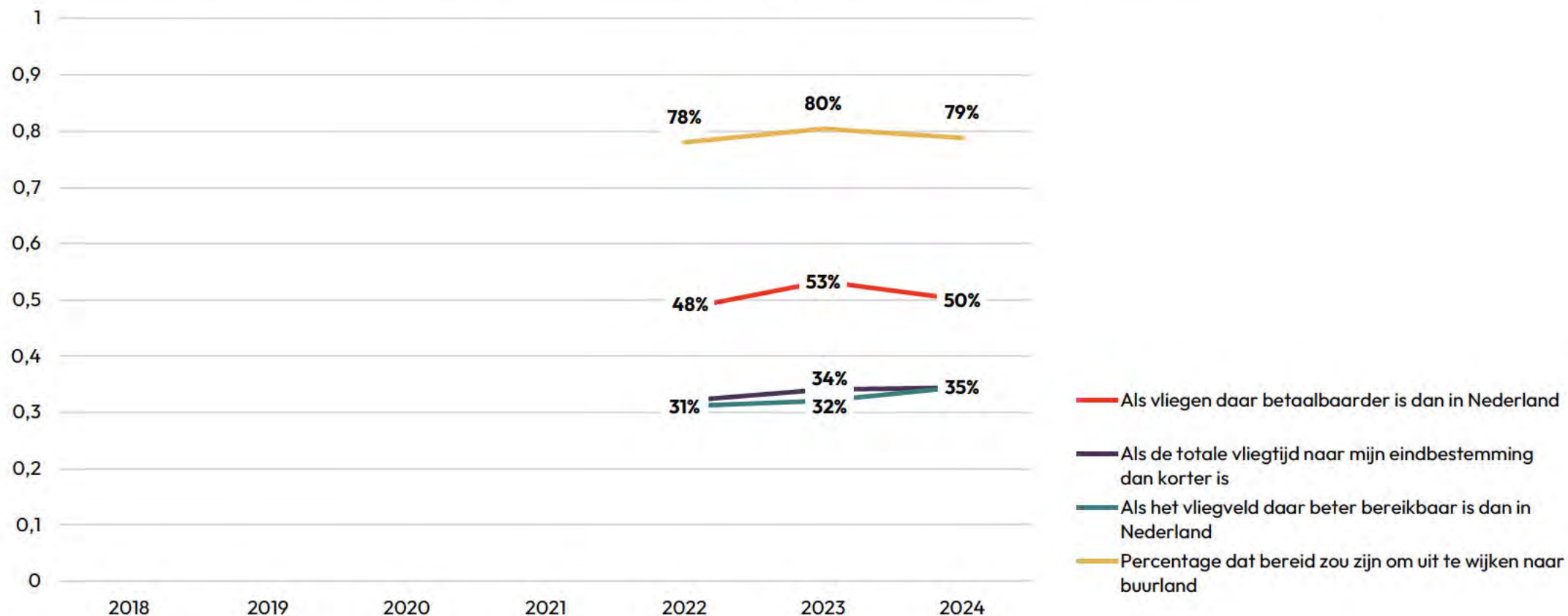


Trend uitwijken naar buurland

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats van vanuit Nederland? [top-3 2024 en bereidheid]

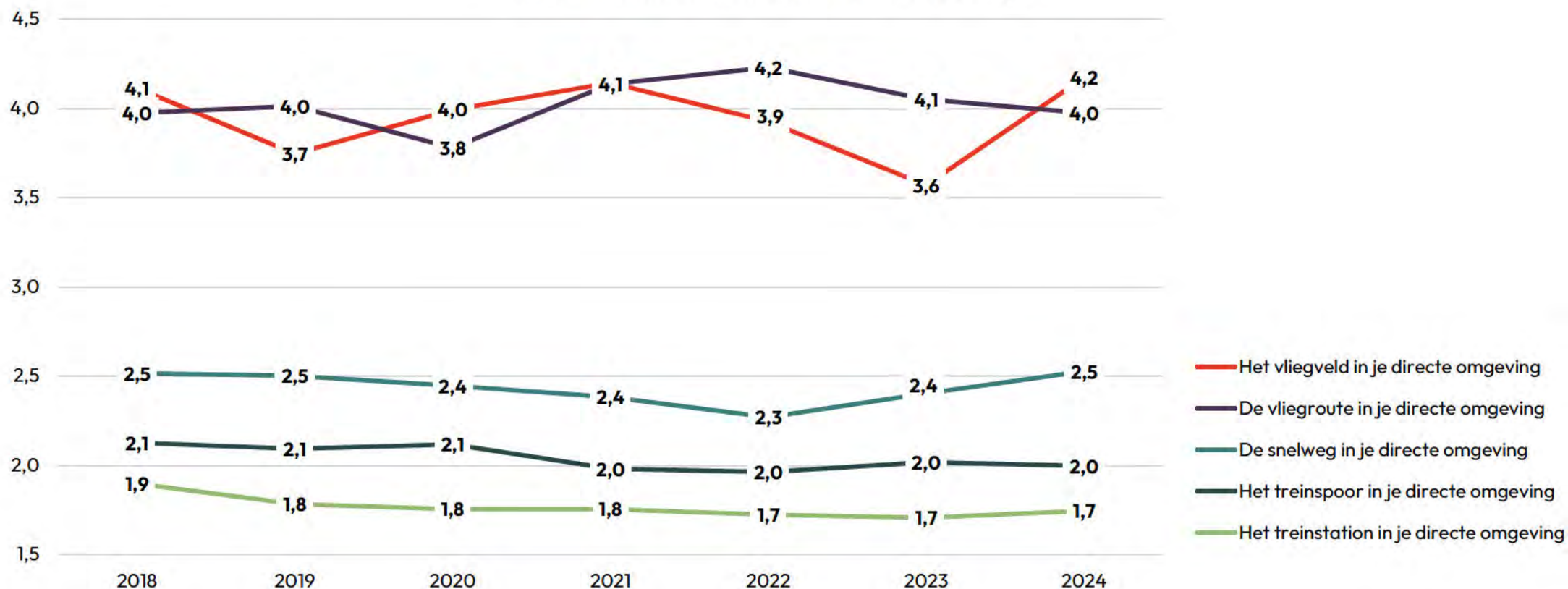
(Basis – allen)



Trend hinderbeleving

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdttekst

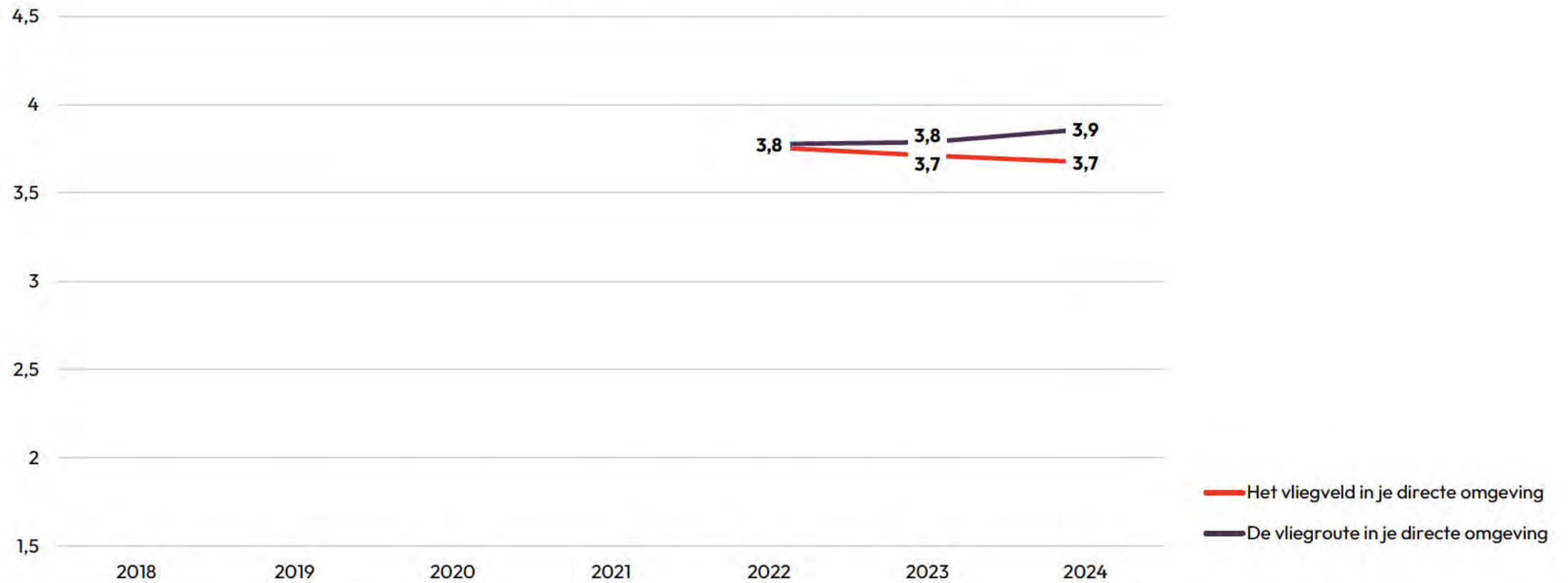
In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken?
0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder'
(Basis – woont binnen 10 km van een mobiliteitsvoorziening)



Trend hinderbeleving

Klik [hier](#) om terug te gaan naar de hoofdtekst

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





Bijlage | Digitaal toegankelijke tabellen

Bijlage | Tabellen

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2018 (n=1.645)	2019 (n=1.759)	2020 (n=1.746)	2021 (n=1.748)	2022 (n=1.750)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
KLM	62%	63%	69%	64%	58%	61%	60%
Schiphol	53%	52%	47%	46%	48%	49%	53%
Transavia	13%	11%	17%	14%	11%	13%	13%
(Geluids-) overlast	9%	9%	8%	9%	8%	10%	12%
Milieuvervuiling	6%	11%	10%	10%	13%	11%	11%
Vliegtuig	14%	14%	15%	16%	10%	9%	11%
Reizen/Vakantie	12%	12%	14%	12%	10%	8%	11%
Eindhoven Airport	9%	8%	8%	7%	8%	9%	9%
Rotterdam The Hague Airport	7%	5%	5%	6%	5%	6%	8%
Luchtvaartmaatschappij/Reisorganisatie	6%	6%	7%	5%	5%	5%	5%
Overige antwoorden	12%	24%	17%	20%	10%	9%	15%
Weet niet/geen antwoord	13%	11%	10%	12%	14%	13%	14%

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
1	4%	2%
2	2%	1%
3	5%	3%
4	4%	4%
5	11%	8%
6	14%	15%
7	20%	26%
8	21%	24%
9	7%	8%
10	4%	4%
Weet niet/geen mening	8%	6%

Bijlage | Tabellen

Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? (Basis - allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gemiddelde	7,2	7,1	7	6,9	6,5	6,4	6,8

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen? (basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Zeer sterk afnemen	10%	9%
Sterk afnemen	15%	13%
Een beetje afnemen	19%	21%
Hetzelfde blijven	29%	33%
Een beetje kunnen toenemen	12%	10%
Sterk kunnen toenemen	3%	3%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	9%	9%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten in Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen? (basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gemiddelde	4,1	4,1	3,3	3,5	3,3	3,4	3,4

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? (Basis – vindt dat aantal moet afnemen)	2023 (n=701)	2024 (n=677)
Milieuvervuiling	64%	63%
(Geluids-) overlast omwonenden	15%	22%
Luchtvervuiling	5%	7%
Coronacrisis toont aan dat minder vliegverkeer mogelijk is/Veel vluchten zijn onnodig	9%	7%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	9%	6%
Te veel vliegverkeer/Te druk in luchtruim	5%	5%
Er moet minder gevlogen worden (algemeen)	5%	5%
Korte vluchten afschaffen/verminderen	5%	5%
Overstaplocatie	3%	3%
Nederland is (te) klein	2%	3%
Stikstof	4%	2%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	1%	2%
Te goedkoop	3%	1%
Belastingvoordeel/Subsidie(trekker)	2%	1%
Beperkt economisch belang	2%	1%
Boeren moeten ook minderen	1%	1%
Risico op (globale) verspreiding van ziektes	0%	0%
Personeelstekort	0%	0%
Overige antwoorden	3%	4%
Weet niet/geen antwoord	10%	12%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen? [top-5 2024] (Basis – vindt dat aantal moet afnemen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Milieuvervuiling	59%	69%	46%	59%	50%	64%	63%
(Geluids-) overlast omwonenden	30%	18%	10%	9%	10%	15%	22%
Coronacrisis toont aan dat minder vliegverkeer mogelijk is/Veel vluchten zijn onnodig	0%	0%	13%	12%	5%	9%	7%
Luchtvervuiling	20%	11%	11%	7%	6%	5%	7%
Alternatieven (binnen Europa) beter benutten/promoten	9%	8%	8%	9%	7%	9%	6%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? (Basis – Vindt dat aantal gelijk moet blijven)	2023 (n=459)	2024 (n=515)
Economisch belang/Goed voor de economie	15%	18%
Er zijn genoeg vluchten/Drukte luchtruim	16%	12%
Geen reden om niet gelijk te blijven.	4%	11%
Milieuvervuiling	14%	9%
(Geluids-) overlast omwonenden	6%	7%
Er is vraag naar	5%	6%
Afname is niet reëel	4%	4%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	5%	3%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	1%	2%
Werkgelegenheid	3%	2%
Vluchten moeten niet duurder worden/Vliegen moet voor iedereen toegankelijk zijn	1%	1%
Alternatieven beter benutten/promoten	3%	1%
Uitbreiding luchthavens tegengaan	0%	1%
Nederland is (te) klein	0%	1%
Luchthavens kunnen drukte niet aan	1%	1%
Luchtvervuiling	0%	0%
De situatie van voor de coronacrisis was prima	0%	0%
Er zou geen effect van de coronacrisis (moeten) zijn	0%	0%
Personeelstekort	0%	0%
Overige antwoorden	6%	7%
Weet niet/geen antwoord	36%	36%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven? [top-5 2023] (Basis – vindt dat aantal gelijk moet blijven)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Economisch belang/Goed voor de economie	7%	8%	20%	12%	13%	15%	18%
Er zijn genoeg vluchten/Drukte luchtruim	32%	22%	9%	4%	6%	16%	12%
Geen reden om niet gelijk te blijven					6%	4%	11%
Milieuvervuiling	20%	25%	10%	8%	7%	14%	9%
(Geluids-) overlast omwonenden	17%	15%	4%	3%	1%	6%	7%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? (Basis – Vindt dat aantal moet toenemen)	2023 (n=272)	2024 (n=239)
Economisch belang/Goed voor de economie	35%	37%
Er is (meer) vraag naar	18%	13%
Werkgelegenheid	5%	9%
Bevolkingsgroei	2%	7%
Concurrentiepositie Nederland	10%	6%
Ideaal (gemak, snel, goedkoop) vervoersmiddel	5%	5%
Iedereen heeft het recht om te vliegen	3%	4%
Verduurzamen sector/Overlast inperken	5%	2%
Toekomstgericht/Vooruitgang	4%	2%
Meer vluchttijden/bestemmingen aanbieden	4%	2%
Uitbreiding luchtvaart maakt dit mogelijk	2%	2%
Toename toerisme	2%	1%
Toename welvaart in Nederland	2%	1%
Terug naar de situatie van voor de coronacrisis	1%	1%
Voortbestaan luchtvaartmaatschappijen	0%	0%
Geleden schade inhalen	0%	0%
Wanneer het weer veilig is om te vliegen	0%	0%
Overige antwoorden	7%	10%
Weet niet/geen antwoord	23%	23%

Bijlage | Tabellen

Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen? [top-5 2023] (Basis – vindt dat aantal moet toenemen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Economisch belang/Goed voor de economie	47%	43%	45%	35%	33%	35%	37%
Er is (meer) vraag naar	19%	14%	11%	14%	13%	18%	13%
Werkgelegenheid	5%	9%	17%	3%	7%	5%	9%
Bevolkingsgroei	2%	3%	1%	1%	1%	2%	7%
Concurrentiepositie Nederland	9%	9%	7%	4%	4%	10%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op Schiphol)? (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Zeer sterk afnemen	10%	9%
Sterk afnemen	16%	15%
Een beetje afnemen	21%	20%
Hetzelfde blijven	26%	31%
Een beetje kunnen toenemen	12%	11%
Sterk kunnen toenemen	4%	3%
Zeer sterk kunnen toenemen	2%	2%
Weet niet/geen mening	9%	10%

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op de kleinere, regionale luchthavens in Nederland)? (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Zeer sterk afnemen	8%	7%
Sterk afnemen	10%	10%
Een beetje afnemen	17%	17%
Hetzelfde blijven	29%	31%
Een beetje kunnen toenemen	19%	18%
Sterk kunnen toenemen	6%	5%
Zeer sterk kunnen toenemen	1%	2%
Weet niet/geen mening	10%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat het aantal vluchten op de volgende luchthavens de komende jaren moet afnemen, gelijk blijven of kunnen toenemen (Op luchthavens in omringende landen – Duitsland en België)? (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Zeer sterk afnemen	8%	6%
Sterk afnemen	13%	11%
Een beetje afnemen	18%	16%
Hetzelfde blijven	26%	31%
Een beetje kunnen toenemen	12%	11%
Sterk kunnen toenemen	3%	3%
Zeer sterk kunnen toenemen	1%	1%
Weet niet/geen mening	19%	20%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre vind je dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland wat betreft de luchtvaart? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Een sterke Nederlandse economie	5,0	5,0	5,1	5,0	4,8	4,8	4,8
Veel werkgelegenheid in Nederland	4,9	4,9	5,0	4,8	4,7	4,7	4,7
Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4,7	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5	4,6
Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4,7	4,6	4,6	4,5	4,5	4,5	4,6
Verminderen van de impact op het klimaat en milieu	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2	5,2	5,1
Het beperken van geluidshinder in Nederland	5,0	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5,6	5,7	5,5	5,5	5,4	5,5	5,5
Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5,4	5,3	5,3	5,4	5,2	5,2	5,1
Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland	4,6	4,5	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3
Bescherming van de gezondheid van reizigers	-	-	5,4	5,2	4,9	4,9	5,0
Bescherming van de gezondheid van omwonenden van luchthavens	-	-	-	-	5,2	5,2	5,2
Vliegreizen betaalbaar houden voor reizigers	-	-	-	-	4,2	4,2	4,3
Beperking van hoeveelheid ruimte in het landschap die luchthavens innemen	-	-	-	-	4,5	4,6	4,5
Zekerheid dat er voldoende aanbod van vluchten is in Nederland	-	-	-	-	4,2	4,1	4,2
Het beperken van de kans op annulering of (ernstige) vertraging van vluchten	-	-	-	-	4,6	4,4	4,5

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover de volgende manieren om de luchtvaart duurzamer te maken? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Het vliegen zelf minder vervuilend maken, waardoor de schadelijke uitstoot per vlucht minder zal worden, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt	3%	7%	21%	39%	23%	6%
De schade van de luchtvaart aan klimaat, milieu en natuur (meer) compenseren, en met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt	5%	11%	25%	36%	16%	7%
Minder vluchten toestaan, met bijkomend gevolg dat vliegen waarschijnlijk duurder wordt	9%	19%	23%	27%	15%	7%
Vliegen duurder maken zodat er minder gevolgen zal worden	12%	22%	21%	23%	17%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Ontwikkeling van (duurdere) vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren stimuleren	2%	5%	21%	39%	23%	10%
Luchtvaartmaatschappijen verplichten om gebruik te maken van (duurdere) schone, duurzame brandstoffen	2%	3%	19%	42%	25%	8%
Ontwikkeling van (duurdere) elektrische vliegtuigen en van hybride vliegtuigen	1%	2%	15%	46%	28%	8%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	3%	8%	27%	41%	14%	8%
Vliegen duurder maken door de vliegtaks te verhogen, zodat uitstoot meer belast wordt	8%	17%	25%	26%	16%	8%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vliegen goedkoper maken voor reizigers die vliegen met zuinigere en stillere vliegtuigen	-	-	3,5	3,4	3,6	3,6	3,6

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
De vliegtaks hoger maken bij stoelen die meer ruimte innemen, zodat meer uitstoot meer belast wordt	4%	9%	20%	33%	25%	9%
Luchtvaartmaatschappijen verplichten de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren	6%	14%	28%	28%	14%	11%
De vliegtaks hoger maken voor reizigers die na hun eerste (retour)vlucht binnen 12 maanden nog een vlucht boeken, zodat veel vliegen ontmoedigd wordt	9%	17%	25%	22%	17%	9%
De vliegtaks bij langere vluchten hoger maken dan die bij korte vluchten, zodat meer uitstoot meer belast wordt	8%	17%	25%	26%	16%	8%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Luchtvaartmaatschappijen verplichten de klimaatschade van hun vluchten via hogere ticketprijzen volledig te compenseren	-	-	-	-	-	3,4	3,3

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	4%	8%	21%	35%	23%	10%
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	2%	4%	26%	46%	13%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Duurder maken van aankomst of vertrek van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken	-	-	3,8	3,8	3,8	3,8	3,7
Bieden van voordelen aan luchtvaartmaatschappijen die verduurzamen	-	-	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Beperking van de toegestane CO2-uitstoot per vliegveld waardoor er minder en/of schoner gevlogen moet worden	3%	6%	22%	40%	19%	10%
Vliegverkeer per luchthaven beperken tot zo min mogelijk verschillende vliegroutes in plaats van spreiden over zoveel mogelijk verschillende vliegroutes	3%	9%	33%	26%	8%	20%
Vliegverkeer voorspelbaarder maken, waardoor minder vluchten moeten afwijken van hun geplande traject	1%	2%	23%	49%	11%	14%
Vermindering van het aantal toegestane nachtvluchten zodat omwonenden 's nachts minder geluidsoverlast hebben	2%	8%	25%	35%	21%	8%
Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens in Nederland	6%	15%	31%	29%	7%	12%
Verduurzaming op vliegvelden van de afhandeling op de grond stimuleren	1%	3%	19%	50%	19%	9%

Bijlage | Tabellen

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

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Zoveel als mogelijk vliegen boven stedelijke gebieden om geluidhinder in natuurgebieden te beperken	4%	12%	40%	24%	8%	11%
Zoveel als mogelijk vliegen boven natuurgebieden om geluidhinder in stedelijke gebieden te beperken	10%	24%	34%	17%	5%	11%

Bijlage | Tabellen

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

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad en natuur	4%	13%	35%	30%	7%	12%
Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot	5%	25%	35%	17%	4%	13%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zo rechtstreeks mogelijk vliegen voor zo min mogelijk CO2-uitstoot, maar met mogelijk meer (geluid)hinder voor stad en natuur	-	-	3,2	3,3	3,3	3,3	3,3
Om stad en natuur heen vliegen om (geluid)hinder te verminderen, maar met mogelijk meer CO2-uitstoot	-	-	2,9	2,8	2,8	2,8	2,9

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen, n=1.579)	Zeer negatief	Negatief	Niet positief, niet negatief	Positief	Zeer positief	Weet niet/geen mening
Korte vluchten waarvoor alternatieven (trein, auto) makkelijk voorhanden zijn, minder aantrekkelijk maken, bijvoorbeeld door ze duurder te maken	4%	7%	19%	31%	33%	7%
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	1%	2%	12%	29%	50%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre sta jij positief of negatief tegenover deze mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland? (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Het gebruik van de trein aantrekkelijker maken als alternatief voor korte vliegafstanden	-	-	4,2	4,2	4,3	4,3	4,3

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Luchtvaartmaatschappijen	44%	44%
Luchtvaartindustrie (zoals bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	34%	36%
Kabinet/regering	39%	36%
Luchthavens	30%	28%
Europese Unie	21%	19%
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	17%	18%
Consumenten die vliegreizen maken	7%	8%
Het bedrijfsleven in het algemeen (zoals import-export bedrijven)	7%	8%
Brandstofleveranciers	6%	7%
Universiteiten en onderzoeksinstituten	6%	5%
Consumenten die producten uit andere landen kopen die per vliegtuig naar Nederland komen	4%	5%
Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)	6%	5%
Inwoners van Nederland	5%	5%
Zakelijke reizigers	4%	5%
Gezondheidsinstanties zoals RIVM	4%	4%
Gemeenten	3%	3%
Provincies	3%	2%
Omwonenden van luchthavens	2%	2%
Anders, namelijk:	1%	0%
Weet niet/geen mening	11%	12%

Bijlage | Tabellen

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? [top-5 2024] (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Luchtvaartmaatschappijen	31%	31%	33%	38%	39%	44%	44%
Kabinet/regering	0%	0%	45%	39%	39%	39%	36%
Luchtvaartindustrie (zoals bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)	28%	22%	20%	32%	34%	34%	36%
Luchthavens	26%	26%	23%	21%	29%	30%	28%
Europese Unie	17%	17%	13%	18%	17%	21%	19%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Privé (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
0 keer per jaar privé	60%	56%
1 tot 2 keer per jaar privé	24%	25%
2 tot 3 keer per jaar privé	9%	10%
3 tot 5 keer per jaar privé	5%	7%
>5 keer privé	2%	2%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Privé (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vloog minstens 1 keer	-	57%	31%	15%	33%	40%	44%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Zakelijk (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
0 keer per jaar zakelijk	93%	94%
1 tot 2 keer per jaar zakelijk	4%	3%
2 tot 3 keer per jaar zakelijk	1%	1%
3 tot 5 keer per jaar zakelijk	1%	1%
>5 keer zakelijk	1%	1%

Bijlage | Tabellen

Hoe vaak heb je gevlogen in de afgelopen 12 maanden? Zakelijk (Basis – allen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vloog minstens 1 keer	-	8%	9%	4%	7%	7%	6%

Bijlage | Tabellen

Hoe voel je je als je denkt aan het maken van vliegreizen? (Basis – Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Blij	35%	39%
Tevreden	38%	33%
Gelukkig	31%	29%
Gespannen	14%	17%
Schuldig	10%	8%
Angstig	4%	7%
Trots	6%	7%
Schaamtevol	8%	6%
Anders, namelijk:	7%	5%
Weet ik niet/geen mening	13%	13%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden niet gevlogen)	2023 (n=937)	2024 (n=869)
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	53%	50%
Ik wilde naar vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	26%	26%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	27%	23%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	21%	21%
Het is er gewoon niet van gekomen	11%	12%
Ik hoefde voor mijn werk niet meer te vliegen	8%	8%
Ik vreesde drukte/chaos/personeelstekort en het risico mijn vlucht te missen	8%	5%
Videobellen was een goed alternatief om iemand in het buitenland te spreken	3%	3%
Ik vond het risico dat de reis geannuleerd moest/kon worden te groot	2%	1%
Ik durfde het niet aan, omdat ik (nog) niet (volledig) gevaccineerd was tegen corona	0%	0%
Anders, namelijk:	10%	12%
Weet niet/geen mening	5%	6%

Bijlage | Tabellen

Wat waren de belangrijkste redenen dat je de afgelopen 12 maanden geen vliegreis hebt gemaakt? [top-5 2024] (Basis – heeft de afgelopen 12 maanden niet gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ik had geen behoefte aan een (vlieg)vakantie	-	-	-	32%	36%	53%	50%
Ik wilde naar vakantiebestemming waar ik makkelijker/ook met ander vervoer kon komen	-	-	-	11%	21%	26%	26%
Ik had geen tijd of geld voor een (vlieg)vakantie	-	-	-	10%	18%	27%	23%
Ik vond het niet klimaatvriendelijk	-	-	-	8%	14%	21%	21%
Het is er gewoon niet van gekomen	-	-	-	8%	13%	11%	12%

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2024 en/of 2025 met het vliegtuig op reis gaat voor privédoelen? (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Zeker niet	31%	30%
Waarschijnlijk niet	18%	16%
Misschien wel, misschien niet	16%	16%
Waarschijnlijk wel	17%	16%
Zeker wel	15%	18%
Weet ik niet/geen mening	5%	4%

Bijlage | Tabellen

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

Bijlage | Tabellen

Hoe waarschijnlijk is het dat je in de rest van 2023 en/of 2024 met het vliegtuig op reis gaat voor zakelijke doelen? (Basis – allen)	2023 (n=1.582)	2024 (n=1.579)
Zeker niet	68%	69%
Waarschijnlijk niet	11%	10%
Misschien wel, misschien niet	7%	8%
Waarschijnlijk wel	6%	6%
Zeker wel	4%	3%
Weet ik niet/geen mening	5%	5%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden privé gevlogen)	2023 (n=627)	2024 (n=701)
Evenveel als ik gewend ben	48%	50%
Minder dan ik gewend ben	33%	25%
Meer dan ik gewend ben	10%	13%
Weet ik niet/geen mening	9%	12%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor privédoelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Evenveel als ik gewend ben	-	-	51%	51%	51%	48%	50%
Minder dan ik gewend ben	-	-	31%	33%	32%	33%	25%
Meer dan ik gewend ben	-	-	7%	7%	8%	10%	13%
Weet ik niet/geen mening	-	-	11%	9%	9%	9%	12%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden zakelijk gevlogen)	2023 (n=114)	2024 (n=97)
Evenveel als ik gewend ben	33%	28%
Minder dan ik gewend ben	43%	49%
Meer dan ik gewend ben	14%	14%
Weet ik niet/geen mening	10%	8%

Bijlage | Tabellen

Verwacht je de komende jaren evenveel, minder of meer te gaan vliegen voor zakelijke doelen dan je gewend bent? (Basis – Heeft de afgelopen 12 maanden zakelijk gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Evenveel als ik gewend ben	-	-	33%	36%	26%	33%	28%
Minder dan ik gewend ben	-	-	46%	49%	43%	43%	49%
Meer dan ik gewend ben	-	-	13%	9%	20%	14%	14%
Weet ik niet/geen mening	-	-	8%	6%	11%	10%	8%

Bijlage | Tabellen

Heb je in de afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven in Nederland? (Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen)	2024 (n=717)
Ja, vanaf Eindhoven	24%
Ja, vanaf Rotterdam	15%
Ja, vanaf Maastricht	4%
Ja, vanaf Groningen	3%
Nee, niet vanaf deze regionale luchthavens	58%

Bijlage | Tabellen

Wat is de reden dat je vanaf een regionale luchthaven in Nederland vloog? (Heeft afgelopen 12 maanden gevlogen vanaf een regionale luchthaven)	2024 (n=299)
Een kortere reistijd naar de luchthaven	41%
Kortere totale reistijd	33%
Goedkopere vliegtickets	31%
Drukke van grotere luchthaven vermijden	30%
Goedkopere parkeerkosten	18%
Dit was de enige luchthaven vanaf waar ik mijn bestemming kon bereiken	13%
Anders, namelijk:	2%
Weet ik niet	1%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen waarmee ik op mijn bestemming kan komen	9%	12%	20%	43%	13%	2%
Als ik een vliegvakantie uitzoek, verdiep ik mij in hoe zuinig en stil het vliegtuig is waarmee ik reis	27%	37%	19%	8%	4%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Als ik een vakantie uitzoek, verdiep ik mij in de verschillende vervoermiddelen	-	3,3	3,4	3,5	3,5	3,5	3,4

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreisen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	14%	21%	18%	27%	14%	5%
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben	14%	20%	24%	28%	8%	7%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ik ben bereid om niet elk jaar op reis te gaan met het vliegtuig	-	3,2	3,3	3,3	3,3	3,1	3,1
Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken dan ik gewend ben	3,2	3,1	3,1	3,1	3,2	3,0	3,0

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland dan ik gewend ben	17%	23%	24%	25%	5%	5%
Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik gewend ben	13%	20%	30%	22%	8%	8%
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik gewend ben	13%	20%	26%	23%	8%	11%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ik ben bereid om mijn vakanties vaker in eigen land te houden dan in het buitenland dan ik gewend ben	-	2,8	3,0	3,0	3,1	2,8	2,8
Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken dan ik gewend ben	3,2	3,0	3,0	3,0	3,1	2,9	2,9
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken buiten Europa dan ik gewend ben	-	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0	2,9

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogenn=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig	12%	12%	25%	32%	13%	6%
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik gewend ben	14%	20%	21%	29%	11%	6%
Ik ben bereid om vaker dan ik gewend ben met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld	14%	18%	22%	27%	13%	7%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ik ben bereid om op lange afstanden binnen Europa met een nachttrein te reizen in plaats van het vliegtuig	-	3,2	3,2	3,2	3,4	3,2	3,2
Ik ben bereid om minder vaak een vliegreis te maken binnen Europa dan ik gewend ben	-	3,2	3,1	3,2	3,3	3,2	3,0
Ik ben bereid om vaker dan ik gewend ben met de trein te reizen op korte vliegafstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld	3,3	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,1

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	15%	21%	26%	27%	5%	6%
Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof als dit bijdraagt aan de leefomgeving en het klimaat	16%	18%	26%	28%	7%	5%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ik ben bereid een vrijwillige eigen bijdrage te betalen om de CO2-uitstoot van mijn vliegreis te compenseren	-	2,8	2,9	3,0	2,9	2,8	2,9

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen over vliegreizen? (Basis – heeft privé gevlogen, n=701)	Zeer oneens	Oneens	Niet eens, niet oneens	Eens	Zeer eens	Weet niet/geen mening
Ik kan zelf een bijdrage leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart op de leefomgeving en het klimaat	9%	14%	25%	34%	8%	9%

Bijlage | Tabellen

Wanneer zou jij overwegen te vliegen vanuit een buurland (Duitsland, België) in plaats vanuit Nederland? (Basis - vliegt weleens privé)	2023 (n=627)	2024 (n=701)
Als vliegen daar betaalbaarder is dan in Nederland	53%	50%
Als het vliegveld daar beter bereikbaar is dan in Nederland (bijv. kortere reistijd)	32%	35%
Als de totale vliegtijd naar mijn eindbestemming dan korter is (bijv. directe vlucht)	34%	34%
Als het vliegveld daar comfortabeler is dan in Nederland	22%	20%
Als ik daar meer keuze heb uit vluchten dan in Nederland	22%	19%
Als het vliegen daar duurzamer is dan in Nederland (bijv. schonere brandstof)	13%	13%
Nooit, ik vlieg alleen vanuit Nederland	15%	15%
Anders, namelijk:	2%	1%
Weet niet/geen mening	5%	6%

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ondervond je de afgelopen maanden hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder' (Basis – woont binnen 10 km van een mobiliteitsvoorziening)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Het vliegveld in je directe omgeving	4,1	3,7	4,0	4,1	3,9	3,6	4,2
De vliegroute in je directe omgeving	4,0	4,0	3,8	4,1	4,2	4,1	4,0
De snelweg in je directe omgeving	2,5	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5
Het treinspoor in je directe omgeving	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0
Het treinstation in je directe omgeving	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7

Bijlage | Tabellen

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig? Het vliegveld in je directe omgeving (Basis – woont binnen 10 km van een vliegveld)	2023 (n=282)	2024 (n=274)
Zeer onveilig	1%	1%
Onveilig	6%	5%
Niet veilig, niet onveilig	29%	32%
Veilig	41%	46%
Zeer veilig	17%	13%
Weet niet/geen mening	5%	3%

In hoeverre ervaar je het wonen in de buurt van de volgende zaken als veilig? De vliegroute in je directe omgeving (Basis – woont binnen 10 km van een vliegroute)	2023 (n=617)	2024 (n=587)
Zeer onveilig	2%	2%
Onveilig	5%	5%
Niet veilig, niet onveilig	24%	23%
Veilig	43%	43%
Zeer veilig	21%	23%
Weet niet/geen mening	5%	4%



Wij verminderen onze footprint

Motivaction
is ISO 14001-gecertificeerd

Motivaction gebruikt
energiezuinige auto's

Motivaction gebruikt
groene stroom

Motivaction gebruikt uitsluitend
papier met een FSC-label

opdrachtgever. Voor het vermelden
basis van deze rapportage -
schriftelijke toestemming vereist

van ons verwacht kan
achterhalen. Mocht u
nikt beeldmateriaal,

of andere
aan een
Pers- en publicatiebeleid.

**meer zien
meer weten
meer betekenen**

motivaction
insights and strategy

Motivaction International bv

Marnixkade 109F
1015ZL Amsterdam

Postbus 15262
1001MG Amsterdam

020 589 83 83

info@motivaction.nl
www.motivaction.nl