

Luchtvaart in Nederland

Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Auteurs: *Drs. Bram van der Lelij*
Willemijn Bot MSc.

Projectnummer
B2843

Datum
15 oktober 2018

Postadres

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

Bezoekadres

Marnixkade 109
1015 ZL Amsterdam



Bankrelatie: Rabobank 3447.44.817, IBAN: NL77 RABO 0344 744 817, BIC/ SWIFT: RABONL2U. Dossiernummer Motivaction International B.V. bij KvK Amsterdam: 17090769. BTW: 0080.73.090.B.01. Prijsopgaven en leveringen geschieden conform de Leveringsvoorwaarden gedeponneerd ter Griffie van de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam.



Inhoudsopgave

1	Achtergrond	1
1.1	Regeerakkoord	1
1.2	Aanleiding onderzoek	1
1.3	Doelstelling onderzoek	2
2	Management summary	3
3	Methode en opzet	6
3.1	Kwalitatief onderzoek	6
	Opzet	6
	Doelgroep en werving	6
3.2	Kwantitatief onderzoek	7
	Doelgroep en steekproef	7
	Veldwerk	8
3.3	Leeswijzer	8
4	Luchtvaart in Nederland	9
4.1	Beleving van de luchtvaart	9
4.2	Draagvlak voor de luchtvaart in Nederland	10
4.3	Draagvlak voor groei	10
5	Waarden en belangen	15
5.1	Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland	15
5.2	Invloed waarden op draagvlak luchtvaart	17
5.3	Kennis	18
6	Mogelijke maatregelen voor de toekomst	19
6.1	Maatregelen voor de toekomst	19
6.2	Dilemma's in luchtvaartkeuzes	20
7	Handelingsperspectief	23
7.1	Verantwoordelijke actoren	23
7.2	Bereidheid tot eigen bijdrage van Nederlanders	25
8	Hinderbeleving mobiliteitsvoorzieningen	27
8.1	Beleving van hinder	27
8.2	Acceptatie van hinder	27
9	Communicatie en informatie	29
10	Subgroepen	30
10.1	Omwonenden van luchthavens versus niet-omwonenden	30
10.2	Positief versus negatief tegenover luchtvaart in Nederland	33

11 Bijlagen	36
11.1 Achtergrondkenmerken steekproef	36
11.2 Opdrachten kwalitatief onderzoek	37
11.3 Vragen onderzoek	38
11.4 Gewogen en ongewogen data	46
12 Auteursrecht	49

1 Achtergrond

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

1.1 Regeerakkoord

IenW heeft als taak de leefbaarheid en bereikbaarheid te bevorderen en Nederland te beschermen tegen wateroverlast. In het regeerakkoord is op hoofdlijnen het volgende opgenomen over de ontwikkeling van luchtvaart in Nederland en de opgave waar IenW voor staat:

- De afgelopen jaren is de luchtvaart sterk gegroeid en die trend zet naar verwachting door. Dit leidt tot een aantal uitdagingen: Schiphol zit al eerder dan 2020 tegen het afgesproken vluchtenplafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar, regionale luchthavens groeien, omwonenden ervaren (geluid)hinder en de sector heeft een forse klimaatopgave.
- Het kabinet maakt een nieuwe Luchtvaartnota (2020-2050). Slim en duurzaam zijn de kernbegrippen. Door de focus te leggen op hinderbeperking in plaats van het aantal vliegbewegingen wordt gewerkt aan een betere leefomgeving en luchtkwaliteit, terwijl de sector met slimmere en schonere vliegtuigen ruimte kan creëren voor groei van het aantal vluchten. Een veilige afhandeling van het vliegverkeer staat daarbij op één.
- Op Schiphol wordt voorrang gegeven aan vluchten die het (inter)continentale netwerk versterken. Eindhoven Airport en Lelystad Airport zijn de belangrijkste luchthavens voor vakantievluchten.
- Het kabinet gaat de voorgenomen aanpassing van het luchtruim per 2023, of zoveel eerder als mogelijk, realiseren om vliegroutes in het hele land te optimaliseren en verkorten. Dit leidt tot minder geluidsoverlast en CO₂-uitstoot, en de mogelijkheid voor Schiphol en Lelystad Airport om zich goed te ontwikkelen.
- De door de sector behaalde milieuwinst bij luchthaven Schiphol sinds het ingaan van het Aldersakkoord mag, conform de afspraken aan de Alderstafel, voor 50% worden benut voor groei van vliegverkeer. De overige 50% van de milieuwinst wordt gebruikt voor vermindering van de overlast voor omwonenden.
- Op het terrein van klimaat is er op korte termijn winst te behalen met meer gebruik van bio-kerosine. Dat vraagt inzet van de hele keten: van producent tot eindgebruiker. Nederland zet in Europees verband in op belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van ‘Parijs’. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd.

1.2 Aanleiding onderzoek

IenW heeft op dit moment behoefte aan inzicht in de manier waarop de Nederlandse bevolking over het algemeen aankijkt tegen de luchtvaart in Nederland. Ook wil zij specifiek weten hoe omwonenden van enkele luchthavens – Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport – staan tegenover luchtvaart in Nederland. De resultaten kunnen voor drie doelen gebruikt worden:

- De ontwikkeling van een beleidsvisie op luchtvaart
- De communicatie op het luchtvaartdomein
- Monitoring van effecten van toekomstige beleids- en communicatie-inspanningen. De huidige meting kan dienen als basismeting – ‘nulmeting’ – waarmee de resultaten van een toekomstige herhalingsmeting kunnen worden vergeleken.

1.3 Doelstelling onderzoek

Motivaction is voor dit onderzoek uitgegaan van de volgende tweeledige doelstelling:

- Inzicht verwerven in de publieke opinie over en het draagvlak voor (de ontwikkeling van) de luchtvaart in Nederland en welke argumenten, motieven en emoties daarin een rol spelen;
- Inzicht verwerven in mogelijke verschillen hierbij tussen omwonenden en niet-omwonenden van Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.

Dit rapport bespreekt de resultaten van het onderzoek. Voor een goed gebruik van de resultaten is van belang je bewust te zijn van de volgende kanttekeningen:

- De kwantitatieve resultaten over de Nederlandse bevolking zijn *representatief* daarvoor en kunnen dus gegeneraliseerd worden naar de totale Nederlandse bevolking. Binnen deze steekproef zijn omwonenden proportioneel vertegenwoordigd.
- De kwantitatieve resultaten over omwonenden per luchthaven zijn *indicatief* en dienen dus met de nodige voorzichtigheid te worden gebruikt. Onder omwonenden verstaan we in dit onderzoek inwoners van de regio Amsterdam of Rotterdam/Den Haag die wonen in een gebied met een geluidsbelasting van 48 Lden, inwoners van regio Eindhoven die wonen in een gebied met een geluidsbelasting van 40Lden, en inwoners van regio Lelystad die wonen in een gebied waar een geluidsbelasting verwacht wordt van 40Lden vanaf 2020 als de luchthaven daar sterk uitbreidt met vakantievluchten. De resultaten voor omwonenden per luchthaven zijn indicatief omdat het aantal bevroegde omwonenden relatief klein is (circa 100 per luchthaven) en het slechts in beperkte mate mogelijk was een representatieve verdeling van achtergrondkenmerken te krijgen voor deze steekproeven.
- In dit rapport worden ook uitspraken gedaan over de *overlast* die Nederlanders zelf zeggen te ervaren van diverse mobiliteitsvoorzieningen: vliegvelden, vliegroutes, snelwegen, treinstations en treinsporen. Omdat we ons hierbij baseren op de eigen inschatting van respondenten, zeggen deze resultaten niets over objectieve omgevingsbelasting.

2 Management summary

Draagvlak voor de luchtvaart in Nederland

Nederlanders staan positief tegenover de luchtvaart in Nederland

- Een ruime meerderheid van de Nederlanders staat over het algemeen positief tegenover de luchtvaart in Nederland (82% is positief, 11% is negatief, 7% weet het niet).
- Spontaan associëren zij de luchtvaart in Nederland het vaakst met KLM en Schiphol.
- Uitgesproken negatieve spontane associaties komen weinig voor; circa één op de tien noemt (geluids)overlast en drukte/wachttijden.

Over de wenselijkheid van groei zijn de meningen echter sterk verdeeld

- Ondanks de overwegend positieve houding tegenover luchtvaart in Nederland, zijn inwoners verdeeld over de vraag in hoeverre de luchtvaart moet kunnen groeien in de toekomst. Circa een derde (35%) vindt dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland de komende jaren moet kunnen groeien, drie op de tien (30%) willen het laten zoals het nu is en een kwart (24%) wil krimp. Eén op de tien Nederlanders (11%) heeft hier geen mening over.
- Nederlanders die voor groei zijn, motiveren dit vooral op basis van economische belangen (47%), terwijl Nederlanders die krimp wensen vooral wijzen op milieuvervuiling (59%).
- Uit bovenstaande volgt dat circa de helft van de Nederlanders vindt dat het aantal vluchten gelijk moet blijven of moet krimpen. Het aantal Nederlanders dat groei ook onacceptabel vindt, is echter kleiner: drie op de tien (30%) vinden groei onacceptabel en circa vier op de tien (38%) acceptabel.

Waarden en belangen

Veiligheid, milieu en natuur en landschap geven Nederlanders prioriteit in de luchtvaart

- In de luchtvaart komen vele verschillende belangen en waarden samen. Over het algemeen vinden Nederlanders ook veel verschillende waarden belangrijk daarbij.
- De allerbelangrijkste vinden zij veiligheid: een kwart vindt dat de veiligheid bij de luchtvaart van Nederland de allerhoogste prioriteit moet krijgen.
- Daarnaast worden milieu, en natuur en landschap, zeer belangrijk gevonden: circa een vijfde vindt dat de bescherming van klimaat en milieu, en ruimte voor natuur en landschap de allerhoogste prioriteit moeten krijgen.
- Iets minder belangrijk vinden Nederlanders het beperken van geluidshinder, een sterke economie en ruime werkgelegenheid. Aan het beperken van geluidshinder geeft circa één op de tien Nederlanders de allerhoogste prioriteit, aan een sterke economie iets minder dan een tiende en aan ruime werkgelegenheid eveneens iets minder dan één op de tien Nederlanders.
- De minste prioriteit geven Nederlanders aan bereikbaarheid en reisgemak, maar ook voor deze doelen geldt dat ze door veel Nederlanders belangrijk worden gevonden.

Nederlanders die reisgemak, economie en veiligheid belangrijk vinden, staan doorgaans positiever tegenover luchtvaart in Nederland

- Naarmate Nederlanders meer prioriteit geven aan bereikbaarheid en reisgemak, staan zij veel positiever tegenover de luchtvaart in Nederland.
- In minder mate geldt ook dat prioriteit geven aan een sterke economie en ruime werkgelegenheid en prioriteit geven aan veiligheid samengaan met een positievere houding tegenover de luchtvaart in Nederland

Nederlanders die ecologie en geluidsbeperking belangrijk vinden, staan doorgaans negatiever tegenover luchtvaart in Nederland

- Hoe meer prioriteit Nederlanders geven aan het beschermen van natuur, landschap en milieu, hoe negatiever zij staan tegenover de luchtvaart in Nederland
- Hoe meer prioriteit Nederlanders geven aan het beperken van geluidshinder, hoe negatiever zij staan tegenover de luchtvaart in Nederland.

Schattingen over directe werkgelegenheid en CO₂-uitstoot luchtvaart lopen ver uiteen

- De schattingen van de werkgelegenheid op Schiphol bij bedrijven die actief zijn in de luchtvaart of bij luchthavenactiviteiten, alsmede de schattingen van het aandeel van de luchtvaartsector in de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse economie, lopen erg uiteen. Gemiddeld schat men de directe werkgelegenheid op Schiphol bij bedrijven die actief zijn in de luchtvaart of bij luchtvaartactiviteiten op 139.425 mensen. De CO₂-uitstoot van de luchtvaart in Nederland schat men gemiddeld op 26% van de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse economie.

Mogelijke maatregelen voor de toekomst

Technologische innovaties voor een schonere luchtvaart worden breed gesteund

- Nederlanders staan zeer positief tegenover technologische innovaties die de luchtvaart schoner maken, zoals stillere en zuiniger motoren (81%), schone, duurzame brandstof (78%) en elektrische vliegtuigen (70%). Dit blijkt verder ook uit hun voorkeur voor duurzame groei van de luchtvaart boven handhaving van de huidige situatie in de luchtvaart (aantal vluchten gelijk houden en niet verduurzamen).
- Ook de ontwikkeling van een aansprekend alternatief voor het vliegtuig kan op veel steun rekenen: zeven op de tien (72%) staat positief tegenover investeren in het spoor om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte afstanden.
- De verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens krijgt minder steun, maar kent nog wel meer voor- dan tegenstanders: vier op de tien (38%) zijn hier voor en twee op de tien (22%) tegen. Dit blijkt verder ook uit de voorkeur van Nederlanders voor uitbreiding van de kleinere luchthavens (41%) boven uitbreiding van Schiphol (20%).
- Het zo rechtstreeks mogelijk vliegen met minder CO₂-uitstoot, maar mogelijk meer geluidsoverlast kent ook iets meer voor- dan tegenstanders (34% tegen 17%). Dit blijkt verder ook uit de voorkeur van Nederlanders voor beperking van CO₂-uitstoot (44%) boven beperking van geluidsoverlast (19%).
- Over de invoering van een vliegtaks is de bevolking sterk verdeeld: een derde (34%) is hierover positief en ongeveer een even groot aandeel negatief (37%). De prijsgevoeligheid van Nederlanders blijkt verder ook uit hun voorkeur voor het toestaan van minder vluchten tegen huidige ticketprijzen boven behoud van het huidige aantal vluchten tegen hogere ticketprijzen. Bovendien verkiezen zij minder vluchten maar een beter internationaal spoor boven het huidige aantal vluchten tegen hogere ticketprijzen.

Handelingsperspectief

IenW gezien als verantwoordelijke partij voor oplossingen voor luchtvaart van de toekomst

- Nederlanders vinden dat het ministerie van IenW er het meest verantwoordelijk voor is om oplossingen aan te dragen zodat de luchtvaart in Nederland toekomstbestendig is (47% vindt dit). Circa drie op de tien zien daarin ook een grote rol voor de luchtvaartmaatschappijen (31%), de luchtvaartindustrie (28%) en de luchthavens (26%).

Veel bereidheid Nederlanders voor minder (ver) vliegen en trein als alternatief

- Eén op de drie Nederlanders denkt zelf bij te kunnen dragen aan het beperken van nadelige effecten van luchtvaart en een kwart denkt dit misschien te kunnen.
- Zo zijn ruim vier op de tien bereid om vaker met de trein te reizen op korte afstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost hen dat meer tijd en/of geld (44%).
- Evenveel Nederlanders zeggen bereid te zijn om minder verre vliegreizen te maken (44%) of om minder vaak een vliegreis te maken (44%).
- Drie op de tien (31%) zeggen bereid te zijn meer te betalen voor een vliegticket als dat duurder wordt door belasting op vliegtickets (de 'vliegtaks') of vliegtuigbrandstof.

Hinderbeleving mobiliteitsvoorzieningen

Luchtverontreiniging veel minder geaccepteerde vorm van overlast dan geluidsoverlast en horizonvervuiling

- Gemiddeld genomen zeggen Nederlanders geluidsoverlast en horizonvervuiling minder erg te vinden dan luchtverontreiniging. Een kwart (25%) zou het acceptabel vinden als zijn/haar buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt van horizonvervuiling tegenover 37% die dit onacceptabel zou vinden. (Meer) geluidsoverlast zou een vijfde (22%) acceptabel vinden, tegenover 43% die dit onacceptabel zou vinden. De acceptatie van (meer) luchtverontreiniging ligt aanzienlijk lager: één op de tien (10%) tegenover 57% die dit onacceptabel zou vinden.

Omwonenden

Omwonenden staan in de basis positief tegenover luchtvaart, maar willen wel meer beperkingen

- In hun algemene houding ten aanzien van de luchtvaart in Nederland verschillen omwonenden van de luchthavens Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Lelystad en Eindhoven niet van niet-omwonenden. Mogelijk speelt daarbij een rol dat zij (of hun naasten) vaker werkzaam zijn op een luchthaven (8% vs. 4%) of in de luchtvaartindustrie (5% vs. 2%). Bovendien blijkt dat omwonenden zelf privé gemiddeld vaker vliegen, namelijk 2,3 keer per jaar versus 1,2 keer bij niet-omwonenden.
- Wel vinden zij iets vaker dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland de komende jaren moet afnemen (totaal 30 vs. 23%).
- Gemiddeld genomen vinden omwonenden ook dat het beperken van geluidsoverlast meer prioriteit moet krijgen in hun eigen regio en buurt, terwijl reisgemak en -comfort voor reizen vanuit en naar Nederland minder prioriteit moeten krijgen.
- Omwonenden staan iets vaker positief tegenover verschillende beperkende maatregelen met betrekking tot de luchtvaart, zoals de invoering van een vliegtaks (38% vs. 33%), het duurder maken van vertrek of landing van lawaaige en vervuilende vliegtuigen (57% vs. 51%) en minder vliegtuigen laten opstijgen en landen in Nederland (41% vs. 32%).

3 Methode en opzet

Het onderzoek bestond uit twee fasen. In eerste instantie is een verkennend, kwalitatief onderzoek uitgevoerd. Daarop volgde een toetsend, kwantitatief onderzoek waarin inzichten uit het kwalitatieve onderzoek zijn meegenomen.

3.1 Kwalitatief onderzoek

Opzet

Het doel van het kwalitatief onderzoek was verkennend: achterhalen wat er speelt en leeft op het gebied van luchtvaart in Nederland. De resultaten zijn op twee manieren toegepast: ten eerste zijn kwalitatieve inzichten meegenomen bij het formuleren van vragen voor het kwantitatieve onderzoek, ten tweede zijn kwalitatieve inzichten gebruikt om de resultaten van het kwantitatieve onderzoek te verdiepen en te illustreren met citaten (in aparte tekstkaders).

Het kwalitatieve onderzoek is uitgevoerd via een online community. In een afgesloten, online omgeving zijn in een week tijd vijf opdrachten voorgelegd om de breedte van de sentimenten, meningen en argumenten rondom de (toekomst van de) luchtvaart in Nederland in kaart te brengen.¹ Voorbeelden van opdrachten zijn: zelf voor – en nadelen van luchtvaart aandragen, waarop anderen vervolgens konden reageren, zich voorstellen dat zij zelf minister van IenW zijn en oplossingen aandragen om de luchtvaart klaar voor de toekomst te maken.

De community was actief tussen 20 juni en 27 juni. Voor het afronden van de opdrachten hadden respondenten steeds enkele dagen de tijd. Bij afronding van alle opdrachten kregen zij een vergoeding voor hun deelname.

Doelgroep en werving

In totaal bestond de online community uit 108 respondenten die alle opdrachten voltooid hebben. Deelnemers voor de community zijn geworven via het kwalitatieve respondentenpaneel van Motivaction, M-Select, en een externe partner. De 108 respondenten waren verdeeld over 10 subdoelgroepen:

- Omwonenden Amsterdam Airport Schiphol: n = 19
- Omwonenden Rotterdam The Hague Airport: n = 10
- Omwonenden Eindhoven Airport: n = 8
- Omwonenden Lelystad Airport: n = 7
- Werkzaam in de luchtvaartsector: n = 7
- Zakelijke reizigers: n = 6
- Frequente privéreizigers²: n = 13
- Niet-omwonenden: n = 14
- Niet-werkzaam in luchtvaart sector of niet-zakelijke reizigers: n = 11
- Niet-frequenten privéreizigers: n = 13

Om te bepalen welke respondent in welke subgroep viel, is een korte selectievragenlijst uitgezet onder potentiële deelnemers. Afhankelijk van hun antwoorden (bijvoorbeeld of en hoe vaak zij om

¹ Het overzicht van de vijf opdrachten is te vinden in de bijlage.

² Onder frequent verstaan we minimaal twee keer per jaar.

privé- of zakelijke redenen vlogen en of ze werkzaam waren in de luchtvaartsector) zijn respondenten geselecteerd en vervolgens toegewezen aan een subgroep. Hoewel respondenten hierboven zijn ingedeeld in één subgroep kunnen ze natuurlijk ook tot andere subgroepen behoren.

Voor omwonenden is een andere procedure gevolgd. Om te bepalen wie een omwonende van een luchthaven is, is gebruik gemaakt van objectieve data op basis van de Lden-contouren uit de Milieueffectrapportages (MER) van de vier in het onderzoek betrokken luchthavens. De Lden-contouren geven de gemiddelde geluidsbelasting in een etmaal voor een betreffend gebied weer. Voor de verschillende contouren wordt ook op basis van het aantal inwoners in het betreffende gebied en met vastgestelde dosis-effect relaties berekend hoeveel inwoners ernstig gehinderd worden. Bij de start van de vragenlijst is de postcode (4-cijferig) van respondenten gevraagd. Voor Amsterdam Airport Schiphol en Rotterdam The Hague Airport is iedereen met een postcode binnen de 48 Lden-contour als omwonende aangemerkt. Voor Eindhoven Airport en Lelystad Airport lag de grens op een iets lagere geluidsbelasting, namelijk 40 Lden, om voldoende respondenten uit deze gebieden in het onderzoek te kunnen bereiken.

Binnen de groep deelnemers was sprake van spreiding op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en basishouding ten aanzien van luchtvaart (positief vs. negatief).

3.2 Kwantitatief onderzoek

Het kwantitatieve onderzoek was toetsend van aard en richtte zich op het draagvlak voor de luchtvaart in Nederland onder de Nederlandse bevolking. Onderwerpen die daarbij aan bod kwamen waren de houding van het Nederlands publiek ten aanzien van de luchtvaart, belangen en waarden die daarbij een rol spelen, maatregelen voor de toekomst en de verantwoordelijkheid van verschillende actoren.

Doelgroep en steekproef

Nederlands publiek

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 $n = 1.645$ respondenten de vragenlijst volledig doorlopen. Door propensity-sampling vooraf en -weging achteraf 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.

Omwonenden van luchthavens

In het onderzoek onder inwoners van Nederland in het algemeen bevinden zich $n = 221$ omwonenden van vier luchthavens: Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport.^{3 4} Aanvullend hebben een aantal extra omwonenden aan het onderzoek deelgenomen om betrouwbaardere uitspraken te kunnen doen over omwonenden van specifieke luchthavens. Voor de werving van deze respondenten is – naast het StemPunt-panel van Motivaction – gebruik gemaakt van een panelpartner. De definitie van de groep omwonenden op basis van viercijferige postcode was gelijk aan die van de kwalitatieve fase (zie boven).

³ In het onderzoek is geen rekening gehouden met omwonenden van kleinere vliegvelden in Nederland, zoals in Maastricht en Groningen.

⁴ Omwonenden van Lelystad Airport zijn in het onderzoek meegenomen vanwege de verwachte sterke groei van deze luchthaven vanaf 2020, met name voor vakantievluchten.

Per luchthaven zijn in totaal ruim 100 respondenten bevroegd:

- Amsterdam Airport Schiphol: n = 115
- Rotterdam The Hague Airport: n = 123
- Eindhoven Airport: n = 115
- Lelystad Airport: n = 115

De resultaten zijn per luchthaven achteraf gewogen. De resultaten zijn representatief voor de populatie omwonenden per luchthaven op geslacht en leeftijd. Binnen de steekproef die representatief is voor de gehele Nederlandse bevolking (18 t/m 75 jaar, n = 1.645) hebben omwonenden van luchthavens een proportioneel aandeel.

Veldwerk

Het onderzoek vond plaats via een online vragenlijst. Via een link in de uitnodigingsmail kwamen respondenten direct in de vragenlijst terecht. De vragenlijst bestond uit circa 30 vragen. Het veldwerk voor het onderzoek liep van 31 juli t/m 7 augustus 2018.

3.3 Leeswijzer

In deze rapportage bespreken we de resultaten van het kwantitatieve onderzoek eerst op totaalniveau, dus voor de gehele Nederlandse bevolking (n = 1.645). We tonen die visueel (in grafiek- of tabelvorm) en gaan tekstueel beknopt in de op de belangrijkste uitkomsten. Ter aanvulling of illustratie van de bevindingen uit het kwantitatieve onderzoek die we tonen, nemen we in aparte tekstkaders bevindingen uit het kwalitatieve onderzoek op.

In het laatste deel van het rapport beschrijven we hoe enkele subgroepen de luchtvaart in Nederland beleven en wat hun achterliggende motivaties en achtergrondkenmerken zijn. De subgroepen waarvan we de resultaten beschrijven zijn:

- Omwonenden van de vier luchthavens versus niet-omwonenden
- Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland versus Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart in Nederland

Hierbij gaan we vooral in op punten waarop deze groepen van elkaar verschillen.

4 Luchtvaart in Nederland

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

4.1 Beleving van de luchtvaart

Nederlanders denken bij luchtvaart in Nederland vooral aan KLM en Schiphol

Nederlanders denken bij de luchtvaart in Nederland verreweg het vaakst aan de KLM (62%) en Schiphol (53%). Op afstand volgen associaties met vliegtuig (14%), Transavia (13%) en reizen/vakantie (12%). Eén op de tien Nederlanders (9%) denkt bij luchtvaart in Nederland spontaan aan (geluids)overlast die het veroorzaakt. Een totaaloverzicht van de resultaten staat in de figuur hieronder.⁵

KLM en Schiphol zijn overigens ook de termen die het vaakst *als eerste* opkomen bij Nederlanders (resp. 45% en 22%).



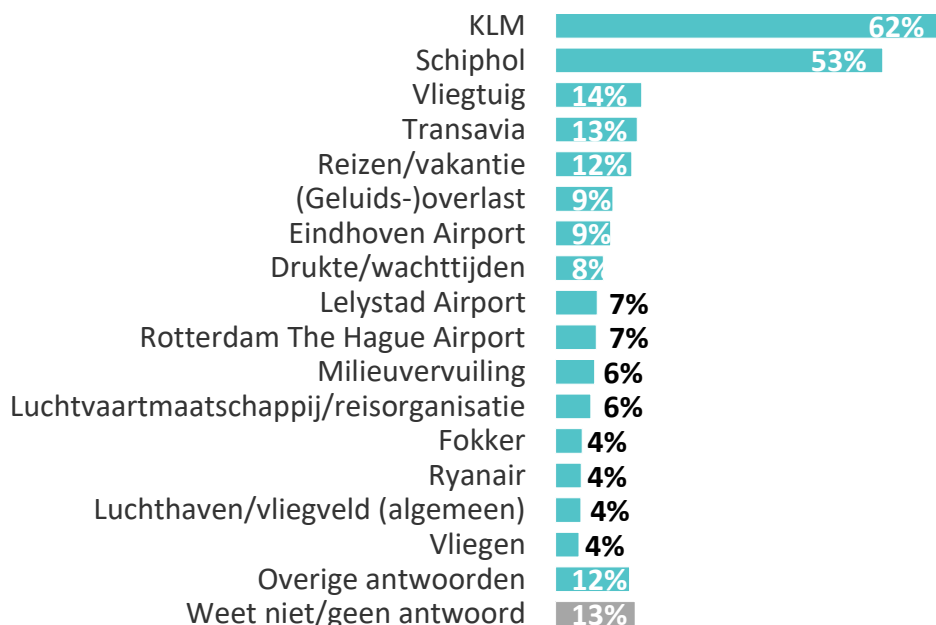
Ook uit het kwalitatieve onderzoek blijkt dat Nederlanders meestal eerst en vooral aan KLM en Schiphol denken:

“Als ik aan de luchtvaart in Nederland denk, dan komt bij mij als eerste op Schiphol.”

“KLM komt als eerste in me op.”

“De KLM, vliegtuigen en onze mooie en grote luchthaven Schiphol.”

Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? (Basis - allen, n=1.645)



⁵ Dit betreft een achteraf gecodeerde open vraag.

4.2 Draagvlak voor de luchtvaart in Nederland

Acht op de tien Nederlanders staan positief tegenover de luchtvaart in Nederland

Nederlanders staan overwegend positief tegenover de luchtvaart in Nederland. Gemiddeld ligt het draagvlak op een 7,2 op een schaal van 1 tot 10, waarbij een 1 staat voor zeer negatief, en een 10 voor zeer positief.

Zoals te zien in de figuur hierna zijn de scores als volgt verdeeld:

- 3% is zeer negatief (score van 3 of lager)
- 8% is gematigd negatief (score 4 of 5)
- 38% is gematigd positief (score 6 of 7)
- Het grootste aandeel, 44%, is zeer positief (score 8 of hoger)
- Een klein aandeel (7%) weet het niet/heeft geen mening.

In hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland (1=Zeer negatief, 10=Zeer positief)? (Basis - allen, n=1.645)



3 of lager: in
totaal 3%

4.3 Draagvlak voor groei

Nederlanders sterk verdeeld over gewenste ontwikkeling aantal vluchten

Over de vraag in hoeverre de luchtvaart in Nederland de komende jaren moet (kunnen) groeien, zijn Nederlanders sterk verdeeld. Een kwart (24%) vindt dat het aantal vluchten van en naar Nederland moet afnemen. Wat drie op de tien Nederlanders (30%) betreft mag het aantal vluchten gelijk blijven. Een derde (35%) vindt het goed als het aantal vluchten de komende jaren toeneemt, vooral als het (slechts) een beetje toeneemt (22%) (zie figuur op volgende pagina).

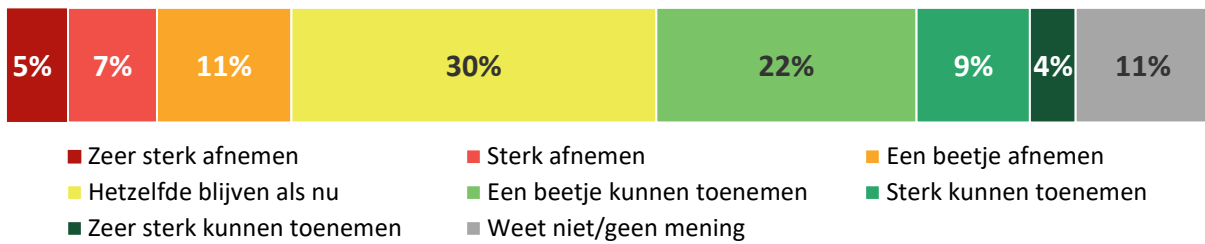


Ook in de kwalitatieve voorfase bleek al dat men van mening verschilt over de toekomst van de luchtvaart. Een deel ziet groei als onvermijdelijk, maar plaatst daar wel de kanttekening bij dat het dan 'duurzamer moet'.

"Zolang er vraag en aanbod is mag en gaat het ook groeien. Zolang er wel rekening wordt gehouden met de duurzaamheid en waar de groei plaatsvindt."

"Vanwege de economie zal inkrimpen waarschijnlijk geen optie zijn. Toch blijft het nodig om serieus na te denken of alles wat kan ook inderdaad moet gebeuren. Er moet meer rekening gehouden worden met het milieu, niet enkel met de portemonnee."

Het aantal vluchten vanuit en naar Nederland moet de komende jaren...
(Basis - Allen, n = 1.645)



Milieuvervuiling en overlast voornaamste redenen om te pleiten voor afname aantal vluchten

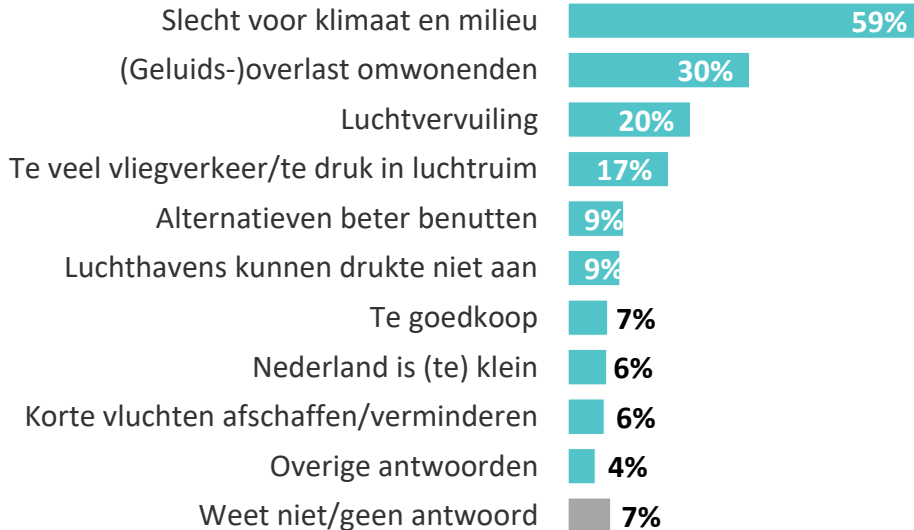
Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten moet afnemen, vinden dat vooral vanwege de gevolgen voor het klimaat en milieu (59%), de (geluids)overlast voor omwonenden (30%) en de luchtvervuiling (20%) die de luchtvaart in Nederland veroorzaakt.⁶



“Krimpen! Minder vliegvelden, aantal vluchten verminderen en alternatieve vervoersmiddelen die duurzamer zijn en het milieu bemoedigen.”

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

(Basis - Indien aantal vluchten moet afnemen, n=390)



⁶ Dit betreft een achteraf gecodeerde open vraag.

Nederlanders die vinden dat aantal vluchten gelijk moet blijven, vinden dat vooral vanwege huidige drukte in luchtruim

De milieuvervuiling wordt ook als argument aangedragen door Nederlanders die willen dat het aantal vluchten niet verder groeit, maar gelijk blijft aan nu (20%). Het vaakst gegeven argument voor dat standpunt is de drukte in het luchtruim: men vindt dat er al genoeg vluchten zijn (32%).⁷

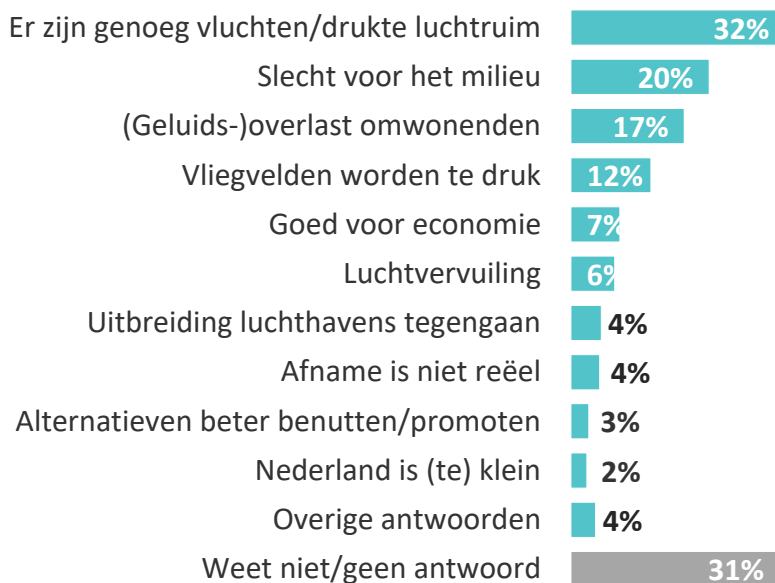


“Ik denk dat het gelijk moet blijven, aangezien het al druk zat is.”

“Zeker niet groeien. Het is druk genoeg. En de vervuiling neemt alleen maar toe.”

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

(Basis - Indien aantal vluchten gelijk moet blijven, n=498)



Economische belangen belangrijkste reden om groei toe te staan

Nederlanders die vinden dat het aantal vluchten wel moet (kunnen) toenemen, vinden dat vooral omdat het goed is voor de economie (47%).⁸ Een tiende (9%) noemt specifiek de concurrentiepositie van Nederland als reden. Verder is de toenemende vraag naar vliegen voor een vijfde (19%) van de voorstanders van groei een reden dat het aantal vluchten moet kunnen groeien. Eén op de tien (9%) vindt groei nodig om meer mogelijkheden te bieden en meer bestemmingen te kunnen bereiken (figuur op volgende pagina).



“Groeien. Als de luchtvaart niet meegroeit, zullen we internationaal afhaken en dan gaat een grote sector met vele banen verloren.”

Wel vinden velen dat groei gepaard moet gaan met meer oog voor duurzaamheid:

“Van groot economisch belang en stilstand is hier echt achteruitgang. Dus wat mij betreft groei met duurzame doelstellingen.”

⁷ Dit betreft een achteraf gecodeerde open vraag.

⁸ Dit betreft een achteraf gecodeerde open vraag.

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

(Basis - Indien aantal vluchten moet kunnen toenemen, n=573)

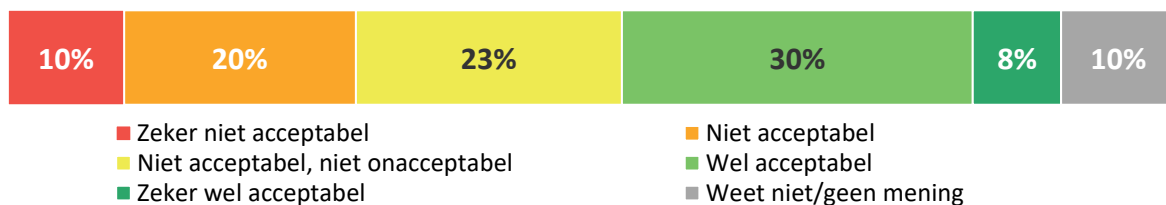


Vier op de tien vinden groei luchtvaart de komende jaren acceptabel, drie op de tien onacceptabel

Eerder zagen we dat acht op de tien positief is over luchtvaart in Nederland, maar dat de meningen sterk verdeeld zijn over de gewenste ontwikkeling van het *aantal* vluchten: een derde wil groei, iets minder dan een derde behoud en een kwart krimp. Ook als we de vraag naar het draagvlak voor groei anders formuleren en vragen naar *acceptatie* van groei komt er een sterk verdeeld beeld naar voren. Vier op de tien (38%) vinden groei acceptabel en drie op de tien (30%) onacceptabel; een derde (33%) staat er neutraal in of heeft geen mening.

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

(Basis - allen, n=1.645)



Een positievere basishouding tegenover luchtvaart gaat gepaard met een grotere groeiwens

Nederlanders die positief staan tegenover luchtvaart in Nederland staan - zoals verwacht kan worden - ook positiever tegenover de groei van luchtvaart. Zo vindt 46% van degenen die positief staan tegenover de luchtvaart dat het aantal vluchten de komende jaren moet kunnen toenemen en vindt 80% van hen dat het gelijk moet blijven. Van de Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart wenst maar 2% groei en 14% een gelijk aantal vluchten. Ook bij de vraagvariant over de *acceptatie* van groei zien we veel meer acceptatie onder degenen die over het algemeen positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland.

5 Waarden en belangen

In dit hoofdstuk gaan we in op de waarden en belangen die Nederlanders belangrijk vinden voor de luchtvaart in Nederland. Allereerst bespreken we in hoeverre zij vinden dat bepaalde waarden prioriteit moeten krijgen. Vervolgens gaan we in op de mate waarin waarden van invloed zijn op het draagvlak voor luchtvaart. En ten slotte geven we een indicatie van het kennisniveau op het gebied van twee waarden: werkgelegenheid en CO₂-uitstoot.

5.1 Prioriteiten bij luchtvaart in Nederland

Nederlanders willen dat veiligheid, milieu, natuur en landschap meeste prioriteit krijgen bij luchtvaart; andere belangen worden echter ook belangrijk gevonden

In het onderzoek zijn acht waarden voorgelegd die een rol kunnen spelen bij (het draagvlak voor) de luchtvaart in Nederland. Voor deze waarden is gevraagd hoeveel prioriteit die moeten krijgen bij de luchtvaart in Nederland op een schaal van 1 (totaal geen prioriteit) tot 7 (de allerhoogste prioriteit). Respondenten konden desgewenst bij meerdere waarden aangeven dat die de allerhoogste prioriteit moeten hebben. Per waarde is steeds het belang op verschillende niveaus uitgevraagd: nationaal, de regio waar men woont en de buurt waar men woont (of de persoonlijke situatie van de respondent).

Uit de resultaten blijkt dat alle waarden belangrijk worden gevonden bij de luchtvaart in Nederland: veiligheid, milieu, ruimte voor natuur en landschap, beperking geluidshinder, economie, werkgelegenheid, bereikbaarheid en reisgemak. Van geen enkele van deze waarden vindt men dat die een lage prioriteit moet hebben.

Hoewel Nederlanders alle waarden belangrijk vinden, geven zij aan sommige waarden wel meer prioriteit dan aan andere. Als we naar de gemiddelde prioriteitsscores kijken, komt naar voren dat Nederlanders het vaakst vinden dat *veiligheid* prioriteit moet krijgen bij de luchtvaart. De gemiddelde score daarvoor ligt op 5,6 op nationaal niveau en 5,5 op regionaal en lokaal niveau (op de schaal van 1 tot 7). Circa een kwart vindt dat veiligheid de allerhoogste prioriteit (score 7) moet krijgen in Nederland als geheel (25%), voor de regio waarin men woont (23%) en voor de buurt waar men woont (22%).



“De veiligheid moet te allen tijde voorop staan. Dit mag nimmer ten koste gaan van grootte, snelheid en/of prijs.”



Ook in het kwalitatieve onderzoek kwam al naar voren dat veel mensen prioriteit geven aan klimaat en milieu. Maar in de ogen van velen hoeft dat niet ten koste te gaan van de economische belangen die spelen rondom luchtvaart.

“Het is niet óf het klimaat óf de economie. Zo simpel is de werkelijkheid niet. We moeten samenwerken met milieupartijen en de overheid om te kijken hoe we de impact van vliegen kunnen terugdringen. Hoe behouden we als bedrijf onze economische en maatschappelijke relevantie, en geven we ons tegelijk rekenschap van het klimaat?”

Na veiligheid vinden Nederlanders het vaakst dat de *bescherming van het milieu* de grootste prioriteit moet krijgen: het gemiddelde daarvoor ligt (voor alle schaalniveaus) op 5,4. Circa een vijfde geeft de allerhoogste prioriteit aan het klimaat en milieu in het algemeen (20%) en voor de eigen woonregio (19%).

Ruimte voor natuur en landschap maakt de top drie van prioriteiten compleet, met een gemiddelde dat varieert van 5,2 op buurniveau tot 5,4 op landelijk niveau. 18% vindt dat ruimte voor natuur en landschap in Nederland als geheel de allerhoogste prioriteit moet krijgen, 16% de ruimte voor natuur en landschap in de eigen regio en 15% in de buurt waar men woont.

Doelen die iets minder prioriteit krijgen zijn het beperken van geluidshinder, een sterke economie en ruime werkgelegenheid. De minste prioriteit geven Nederlanders aan bereikbaarheid en reisgemak, maar ook voor deze doelen geldt wel dat ze belangrijk worden gevonden (rond de 4,5 op de schaal van 1 tot 7).

In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben als we het hebben over de luchtvaart? (Basis – allen, n=1.645)				
Waarden	Schaal	Gemiddelde score (1-7)	Allerhoogste prioriteit (%)	(Zeer) hoge prioriteit (%)
Veiligheid	De veiligheid van de luchtvaart in Nederland	5.6	25%	58%
	De veiligheid van de luchtvaart in jouw regio	5.5	23%	55%
	De veiligheid van de luchtvaart in jouw buurt	5.5	22%	53%
Milieu	Bescherming van het klimaat en milieu in het algemeen	5.4	20%	54%
	Een goede milieu- en luchtkwaliteit in jouw regio	5.4	19%	56%
Natuur en landschap	Ruimte voor natuur en landschap in Nederland	5.4	18%	57%
	Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio	5.3	16%	58%
	Ruimte voor natuur en landschap in jouw buurt	5.2	15%	57%
Beperking geluidshinder	Het beperken van geluidshinder in Nederland	5.0	11%	51%
	Het beperken van geluidshinder in jouw regio	4.8	10%	43%
	Het beperken van geluidshinder in jouw buurt	4.7	10%	41%
Economie	Een sterke Nederlandse economie	5.0	8%	58%
	Een sterke economie in jouw regio	4.8	6%	53%
	Een financieel goede situatie voor jou persoonlijk	4.7	10%	43%
Werkgelegenheid	Veel werkgelegenheid in Nederland	4.9	9%	57%
	Veel werkgelegenheid in jouw regio	4.8	8%	53%
	Goede kansen op de arbeidsmarkt voor jou persoonlijk	4.0	6%	33%
Bereikbaarheid	Een goede bereikbaarheid van Nederland vanuit het buitenland	4.7	6%	50%
	Een goede bereikbaarheid van jouw regio vanuit het buitenland	4.4	4%	37%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit Nederland	4.7	5%	50%
	Een goede bereikbaarheid van het buitenland vanuit jouw regio	4.4	4%	37%
Reisgemak	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit Nederland	4.6	5%	45%
	Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit jouw regio	4.4	4%	42%

Om te achterhalen in hoeverre er sprake is van samenhang tussen de antwoorden op de vragen naar de prioriteit van waarden en belangen is een factoranalyse uitgevoerd. In de eerste plaats blijkt daaruit dat naarmate Nederlanders een bepaalde waarde - bijvoorbeeld veiligheid - belangrijker vinden voor Nederland, zij deze waarde ook belangrijker vinden voor hun woonregio en voor hun woonbuurt (of hun persoonlijke situatie). In de tweede plaats blijkt dat naarmate Nederlanders bereikbaarheid belangrijker vinden zij ook reisgemak belangrijker vinden, en het hetzelfde geldt voor natuur en landschap en milieu en klimaat, en voor werkgelegenheid en economie. Geconcludeerd kan worden dat er vijf centrale dimensies bestaan wat betreft het belang dat Nederlanders hechten aan waarden voor de luchtvaart in Nederland:

- *Bereikbaarheid en reisgemak*
- *Natuur, landschap en milieu*
- *Veiligheid*
- *Geluidshinder*
- *Werkgelegenheid en economie.*

5.2 Invloed waarden op draagvlak luchtvaart

Bereikbaarheid en reisgemak zijn meest bepalend voor draagvlak luchtvaart

Om vast te stellen in hoeverre deze vijf waardendimensies het draagvlak voor luchtvaart in Nederland beïnvloeden, is een regressieanalyse uitgevoerd⁹. Hieruit komt naar voren dat het belang dat Nederlanders hechten aan *bereikbaarheid en reisgemak* verreweg de meeste invloed heeft op de basishouding tegenover luchtvaart in Nederland. Naarmate Nederlanders meer prioriteit geven aan bereikbaarheid en reisgemak, staan zij veel *positiever* tegenover de luchtvaart in Nederland.

Ook de vier andere waardendimensies zijn van invloed op het draagvlak, maar in mindere mate:

In positieve zin:

- Hoe meer prioriteit Nederlanders geven aan *een sterke economie en ruime werkgelegenheid*, hoe *positiever* zij staan tegenover de luchtvaart in Nederland.



Ook in het kwalitatieve onderzoek bleek dat men de bereikbaarheid en het reisgemak, en vooral de sociale component daarvan (familie bezoeken, andere culturen ontdekken), als voordeel van de luchtvaart ziet.

“Het voordeel aan luchtvaart voor mij is dat ik heel snel ergens anders ben. (...) Word ik 's ochtends in mijn eigen bed wakker, terwijl ik 's middags een vergadering in Polen heb.”

“Wat een fantastisch concept, om binnen een dag van de ene kant, naar de andere kant van de wereld te reizen. (...) Een luxe die veel mensen toch wel voor lief nemen.”

“Je komt snel, makkelijk en goedkoop overal ter wereld. Mijn vrouw komt uit Zuidoost-Azië en de enige manier om daar te komen is vliegen. Wij gaan daarom eens per 1 à 2 jaar voor familiebezoek en vakantie. Zonder vliegen zouden wij er niet heen kunnen.”



Veiligheid: *“Vliegen is nog altijd één van de veiligste manieren van vervoeren.”*

Economie en werkgelegenheid: *“De luchtvaart is één van de grootste economische motors van ons land. En daarbij zorgt dit voor een enorme grote werkgelegenheid en dus voorspoed.”*

⁹ Vanwege de sterke correlatie tussen de verschillende prioriteiten was het statistisch niet mogelijk deze allemaal in één model op te nemen. Daarom zijn de vijf uit factoranalyse verkregen waardendimensies gebruikt als onafhankelijke variabelen. De algemene houding ten aanzien van de luchtvaart in Nederland (hoe positief of negatief men daar tegenover staat) is gebruikt als afhankelijke variabele. Dit model verklaart 37% van de variantie in de afhankelijke variabele (R²).

- Hoe meer prioriteit Nederlanders geven aan *veiligheid*, hoe *positiever* zij staan tegenover de luchtvaart in Nederland



De gevolgen van de luchtvaart voor natuur, milieu en klimaat en voor geluidsoverlast zien ze juist vaak als een nadeel:

“Helaas is het grootste nadeel toch zeker het effect van het vliegverkeer in het milieu. Wellicht niet direct merkbaar, maar toch worden flora en fauna, inclusief de mens, onderbewust verstoord en geplaagd door het alsmaar voortdurende verkeer in het luchtruim. Uitstoot stoffen, lawaai en het oppervlak benodigd hiervoor zijn de meest schadelijke punten in mijn visie.”

In negatieve zin:

- Hoe meer prioriteit Nederlanders geven aan het *beschermen van natuur, landschap en milieu*, hoe *negatiever* zij staan tegenover de luchtvaart in Nederland
- Hoe meer prioriteit Nederlanders geven aan het *beperken van geluidshinder*, hoe *negatiever* zij staan tegenover de luchtvaart in Nederland.¹⁰

5.3 Kennis

Om een *indicatie* te krijgen van hoe goed Nederlanders geïnformeerd zijn over de belangen die een rol spelen rondom de luchtvaart in Nederland, hebben we twee kennisvragen voorgelegd: over het aantal directe banen dat Schiphol biedt en over de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector in Nederland.¹¹

Schattingen over directe werkgelegenheid Schiphol lopen ver uiteen

Om een *indicatie* te krijgen van de kennis over werkgelegenheidseffecten van de luchtvaart is respondenten gevraagd te schatten hoeveel Nederlanders werkzaam zijn op Schiphol bij bedrijven die actief zijn in de luchtvaart of bij luchthavenactiviteiten. De schattingen lopen uiteen van 1 tot 1.000.000 en gemiddeld schat de Nederlandse bevolking dat er 139.425 mensen werkzaam zijn op Schiphol bij bedrijven die actief zijn in de luchtvaart of bij luchtvaartactiviteiten (van de totale beroepsbevolking van 8,7 miljoen).¹²

Ook schattingen CO₂-uitstoot luchtvaartsector lopen sterk uiteen

Om een *indicatie* te krijgen van de kennis over de CO₂-uitstoot van de luchtvaart is respondenten gevraagd te schatten voor welk aandeel van de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse economie de luchtvaartsector in Nederland verantwoordelijk is. Ook hier lopen de schattingen ver uiteen. Gemiddeld denkt men dat de luchtvaartsector in Nederland verantwoordelijk is voor 26% van de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse economie.¹³

¹⁰ Als we niet de houding ten aanzien van de luchtvaart in Nederland in het algemeen als afhankelijke variabele nemen in deze analyse, maar de houding ten aanzien van de toekomst van de luchtvaart (de mate waarin de luchtvaart in Nederland moet krimpen, gelijk moet blijven in grootte of mag groeien) blijven de uitkomsten van de analyse min of meer gelijk. Het effect van *veiligheid* op de houding ten aanzien van de ontwikkelingen voor de toekomst is in die analyse echter *niet* significant.

¹¹ Deze resultaten bieden geen betrouwbaar beeld over de daadwerkelijke kennis over de belangen rondom de luchtvaart in Nederland. Zoals gezegd dienen ze slechts ter indicatie.

¹² In 2015 werkten er ca. 65.000 werknemers bij bedrijven actief in luchtvaart(activiteiten) op of rond Schiphol (bron: <http://decisio.nl/wp-content/uploads/Economisch-belang-mainport-Schiphol.pdf>). Dit aantal betreft de *directe* werkgelegenheid. Als de indirecte werkgelegenheid (toeleveranciers e.d.) meegenomen wordt, is de werkgelegenheid veel groter.

¹³ Volgens het CBS bedroeg de uitstoot van de luchtvaartsector met inbegrip van de uitstoot in buitenlandse luchtruimen in 2016 6,5% van de totale uitstoot door de Nederlandse economie (bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/faq/luchtvaart/hoeveel-uitstoot-veroorzaakt-de-nederlandse-luchtvaart->).

6 Mogelijke maatregelen voor de toekomst

In dit hoofdstuk gaan we in op mogelijke maatregelen voor de toekomst van de luchtvaart. Ten eerste bespreken we het draagvlak voor mogelijke beleidsmaatregelen. Ten tweede geven we aan hoe Nederlanders staan tegenover dilemma's die zich hierbij kunnen voordoen.

6.1 Maatregelen voor de toekomst

Nederlanders staan zeer positief tegenover technologische innovaties die vliegen schoner maken

Nederlanders zijn zeer te spreken over technologische innovaties die de luchtvaart schoner maken. Acht op de tien staan positief tegenover de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren (81%) en vliegtuigen laten vliegen op schone, duurzame brandstof (78%). Zeven op de tien staan positief tegenover de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen (70%).

Een andere maatregel die veel steun krijgt, betreft de ontwikkeling van een aansprekend alternatief voor het vliegtuig: zeven op de tien (72%) staat positief tegenover investeren in het spoor om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte afstanden.



Met meer technologische maatregelen kwamen respondenten tijdens het kwalitatieve onderzoek zelf niet zo snel, maar wel suggereren velen om onderzoek te doen naar die opties:

“Als ik minister was, zou ik investeren in het onderzoek naar schone brandstof.”

“Vliegen op een ander soort motor. Er zou toch iets moeten kunnen dat anders is dan kerosine...”

Ook vonden velen in de kwalitatieve fase de trein als alternatief een aantrekkelijke maatregel:

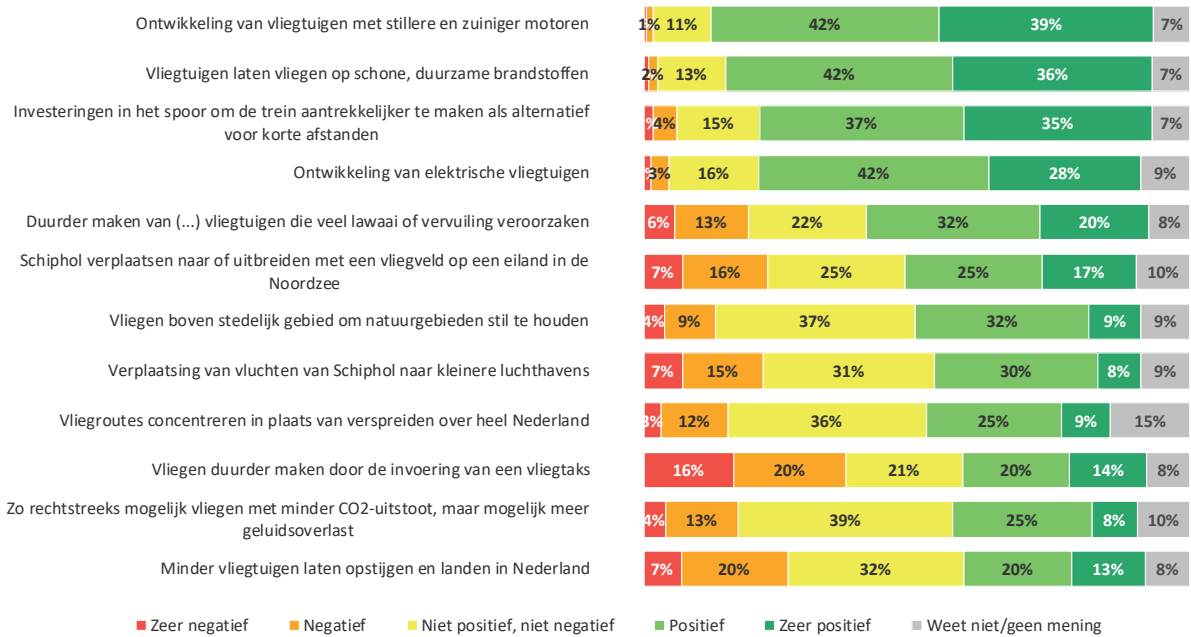
“Binnen Europa zou ik het vliegverkeer verminderen en treinreizen stimuleren en aantrekkelijk maken. Ik zou meer Tgv-treinen inzetten om sneller op de plaats van bestemming te komen.”

Maatregelen die iets minder steun krijgen zijn onder meer het duurder maken van het vertrek of de landing van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken (52% is positief, 19% negatief), Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee (42% positief, 23% negatief), vliegen boven stedelijk gebied om natuurgebieden stil te houden (41% positief, 13% negatief) en verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens (38% positief, 22% negatief).

De minste steun krijgen het minder laten opstijgen en landen van vliegtuigen (33%), zo rechtstreeks mogelijk vliegen met minder CO₂-uitstoot, maar mogelijk meer geluidsoverlast (34%), vliegroutes concentreren, in plaats van spreiden over heel Nederland (34% positief) en vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (34%).

Voor bijna alle maatregelen geldt dat er meer Nederlanders positief dan negatief tegenover staan. Alleen de laatstgenoemde maatregel - de vliegtaks - kan op ongeveer evenveel voor- als tegenstanders rekenen: 34% is positief en 37% negatief (figuur op volgende pagina).

In hoeverre sta jij positief tegenover de volgende mogelijke maatregelen met betrekking tot de luchtvaart in Nederland?
(Basis - allen, n=1.645)



6.2 Dilemma's in luchtvaartkeuzes

In het onderzoek zijn vijf dilemma's voorgelegd bij het maken van beleidskeuzes voor de luchtvaart. In het algemeen valt op dat per dilemma 30% tot 40% van de Nederlanders aangeeft geen voorkeur te hebben voor één van de twee voorlegde beleidsmaatregelen. Hieronder gaan we in op de resultaten per dilemma.¹⁴

Nederlanders geven vaker de voorkeur aan minder vluchten dan aan duurdere vliegtickets

De relatief lage steun voor invoering van een vliegtaks komt opnieuw naar voren als Nederlanders een afweging moeten maken tussen twee mogelijke maatregelen voor de toekomst:

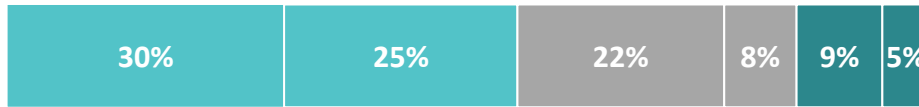
- Nederlanders hebben een sterke voorkeur voor minder vluchten toestaan, maar investeren in het spoor waardoor internationale treinreizen goedkoper en sneller worden (55% kiest hiervoor) versus het aantal vluchten gelijk houden, maar belasting heffen op vliegtickets waardoor die duurder worden (14% kiest hiervoor).
- Nederlanders hebben een lichte voorkeur voor het verminderen van het aantal vluchten, maar de prijzen van vliegtickets niet verhogen (36% kiest hiervoor) versus het aantal vluchten gelijk houden maar de prijzen van vliegtickets verhogen.



Ook tijdens de kwalitatieve fase bleek al dat opties die vliegtickets duurder maken minder aantrekkelijk zijn. Op de vraag welke maatregelen respondenten zelf zouden nemen als zij minister van Infrastructuur en Waterstaat zouden zijn, kwamen slechts enkelen met dit plan.

¹⁴ De lichtblauwe linker vlakken betreffen het aandeel dat een voorkeur heeft voor het lichtblauw omkaderde scenario (aan de linkerzijde), het donkerblauwe rechtervlak betreft het aandeel met een voorkeur voor het donkerblauw omkaderde scenario (aan de rechterzijde). De grijze middenvakken in onderstaande grafieken betreffen respectievelijk de aandelen die aangeven geen voorkeur te hebben voor een van beide opties hebben en die aangeven niet te weten of zij een voorkeur hebben.

Kun je aangeven in hoeverre je een voorkeur hebt voor het ene of het andere scenario?
(Basis – allen, n=1.645)



Minder vluchten toestaan, maar investeren in een beter internationaal spoor, waardoor internationaal met de trein reizen sneller en goedkoper kan

Het aantal vluchten gelijk houden, maar belasting heffen op vliegtickets, waardoor ze duurder worden



Het aantal vluchten gelijk houden, maar de prijzen van vliegtickets verhogen

Minder vluchten toestaan, maar de prijs van een vliegticket niet verhogen

Veel Nederlanders voorstander van groei aantal vluchten, mits dat duurzaam gebeurt

Hoewel betaalbaarheid zwaarder lijkt te wegen dan groei van het aantal vluchten, heeft groei wel sterk de voorkeur als dit duurzaam kan: 61% is voor het uitbreiden van het aantal vluchten, en tegelijkertijd investeren in stillere en duurzamere vliegtuigmotoren, terwijl slechts 9% voorstander is van het aantal vluchten gelijk houden zonder deze investeringen.

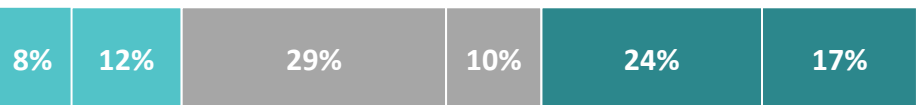


Het aantal vluchten gelijk houden, maar niet investeren in de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en meer duurzame motoren

Meer vluchten toestaan en tegelijkertijd investeren in de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en meer duurzame motoren

Uitbreiding kleinere luchthavens aantrekkelijker gevonden dan uitbreiding Schiphol

Wat betreft de locatie van een mogelijke uitbreiding van de luchtvaart hebben Nederlanders een lichte voorkeur: vier op de tien (41%) verkiezen uitbreiding van de kleinere luchthavens en twee op de tien (20%) van Schiphol. Eveneens vier op de tien Nederlanders (39%) hebben geen voorkeur.



Groei van het aantal vluchten door het uitbreiden van Schiphol

Groei van het aantal vluchten door het uitbreiden van kleinere luchthavens

Beperken van de CO₂-uitstoot krijgt vaker de voorkeur dan beperken van geluidsoverlast

Als we kijken naar de negatieve omgevingseffecten van de luchtvaart, dan hechten Nederlanders meer aan beperking van broeikasgassen dan van geluidsoverlast: 44% vindt dat we zoveel mogelijk de CO₂-uitstoot van de luchtvaart moeten beperken en 19% de geluidsoverlast. Wederom een forse groep - 36% - heeft geen mening.



Vliegtuigroutes zo kiezen dat er zo min mogelijk CO₂-uitstoot is

Vliegtuigroutes zo kiezen dat er zo min mogelijk geluidsoverlast is

7 Handelingsperspectief

In dit hoofdstuk gaan we in op de rol die Nederlanders zien van verschillende actoren. Ten eerste geven we inzicht in wat de bepalende spelers zijn volgens Nederlanders. Ten tweede gaan we in op de bijdrage die Nederlanders zelf willen leveren.

7.1 Verantwoordelijke actoren

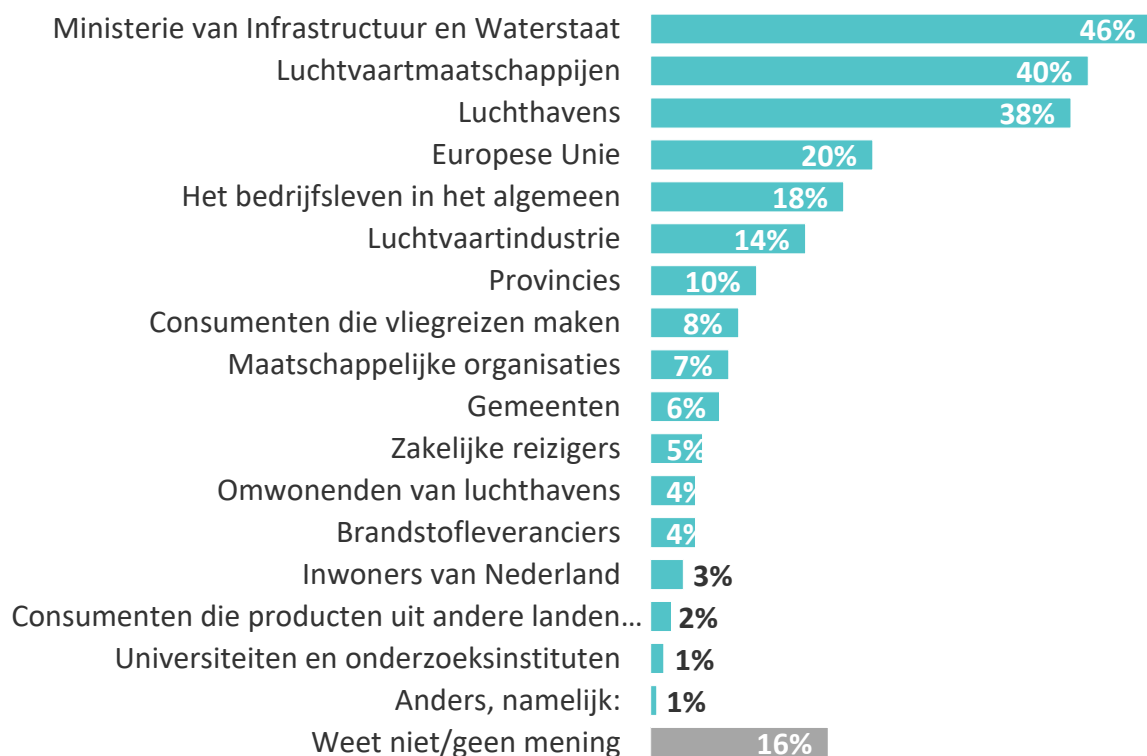
lenW gezien als meest bepalende speler in luchtvaart

Volgens veel Nederlanders is het op dit moment vooral het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat voor het grootste deel bepaalt hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is (46%). Ook houden relatief veel Nederlanders daar de luchtvaartmaatschappijen (40%) en de luchthavens (38%) verantwoordelijk voor.

Verder denkt een vijfde (20%) dat (ook) de EU veel te zeggen heeft, evenals het bedrijfsleven (18%).

Consumenten die vliegreizen maken (8%), maatschappelijke organisaties (7%), zakelijke reizigers (5%) en omwonenden van luchthavens (4%) worden veel minder bepalend gevonden voor de manier waarop de luchtvaart in Nederland is georganiseerd.¹⁵

Welke partijen bepalen volgens jou op dit moment voor het grootste deel hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is? (Basis - allen, n=1.645)



¹⁵ Dit betreft een gesloten vraag met voorgelegde antwoordcategorieën. Respondenten konden maximaal drie antwoorden kiezen.

lenW ook meest verantwoordelijk gevonden voor oplossingen voor luchtvaart van de toekomst

Nederlanders vinden eveneens het vaakst dat lenW er het meest verantwoordelijk voor is om oplossingen aan te dragen zodat de luchtvaart in Nederland toekomst-bestendig is (47%). (Bijna) drie op de tien Nederlanders vinden dat ook de luchtvaartmaatschappijen (31%), de luchtvaartindustrie (28%) en de luchthavens (26%) daar verantwoordelijk voor zijn.

Enkele partijen vinden Nederlanders beduidend vaker verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen voor de toekomst van de luchtvaart, dan dat zij volgens Nederlanders nu grotendeels bepalen hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is. Dat geldt bijvoorbeeld voor de luchtvaartindustrie (28% vs. 14%) en universiteiten en onderzoeksinstituten (10% vs. 1%).¹⁶

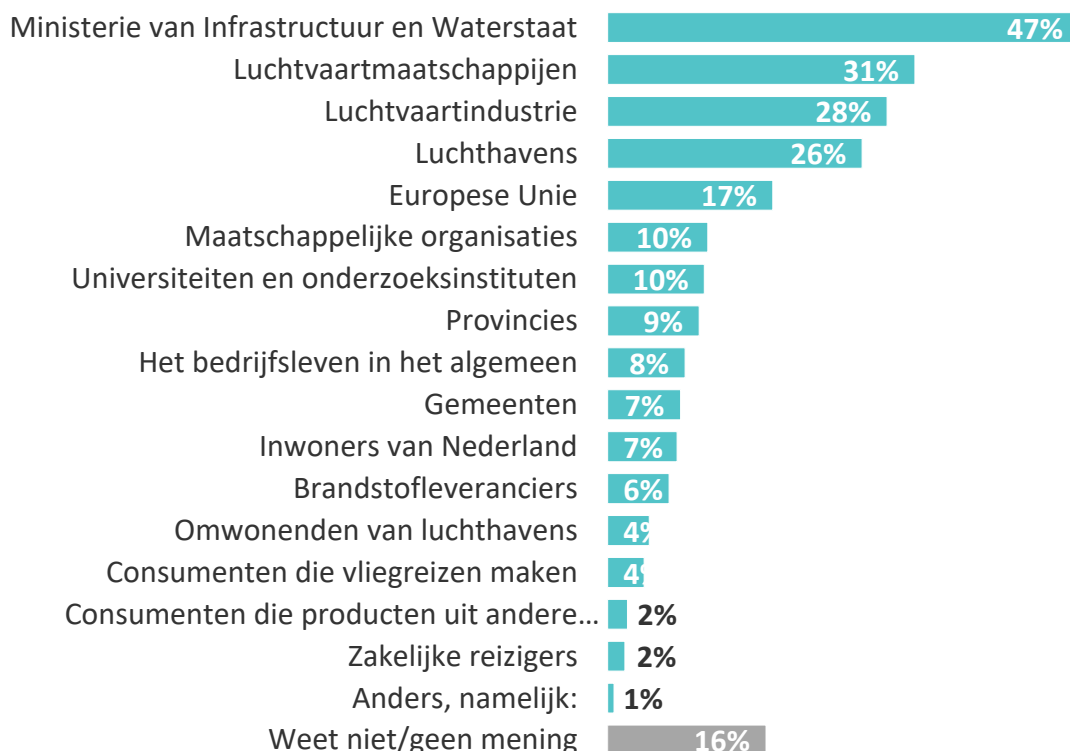


Tijdens het kwalitatieve onderzoek was men meer verdeeld over welke partijen betrokken zouden moeten worden en de 'touwtjes in handen zouden moeten hebben'. Wel was men het erover eens dat de overheid (lenW) het voortouw moet nemen:

"Ik vind dat de overheid altijd moet meedenken en uiteindelijke besluiten moet nemen."

"Ik vind dat de overheid als verantwoordelijke voor de infrastructuur in ons land ook de touwtjes in handen moet hebben. Punt. Natuurlijk zijn er partijen die meepraten en wiens opvattingen een rol spelen bij de besluitvorming door de overheid, maar het moet niet andersom zijn."

Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken? (Basis - allen, n=1.645)



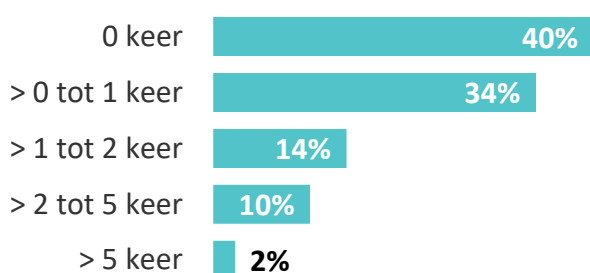
¹⁶ Dit betreft een gesloten vraag met voorgelegde antwoordcategorieën. Respondenten konden maximaal drie antwoorden kiezen.

7.2 Bereidheid tot eigen bijdrage van Nederlanders

Zes op de tien Nederlanders vliegen weleens voor privédoeleinden

Gemiddeld geven Nederlanders aan 1,3 keer per jaar te vliegen voor privéredenen, zoals vakantie en familiebezoek (inclusief degenen die nooit vliegen). Circa zes op de tien Nederlanders (60%) vliegen weleens voor privéredenen. Meestal vliegt men dan tot 1 keer per jaar (34%), 26% vliegt vaker om privéredenen.

Hoe vaak per jaar vlieg je zelf privé (zoals vakanties of bezoek familie/vrienden)? (Basis - allen, n=1.645)



Circa een tiende (8%) geeft aan jaarlijks ook weleens voor zaken te vliegen.

Hoe vaak per jaar vlieg je zelf voor zaken? (Basis - allen, n=1.645)



Een derde van de Nederlanders denkt zelf een bijdrage te kunnen leveren om de luchtvaart toekomstbestendig te maken

Een derde van de Nederlanders (35%) denkt zelf een bijdrage te *kunnen* leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart. Een kwart (26%) denkt dit niet te kunnen.

Verder geeft 44% aan bereid te zijn om vaker met de trein te reizen op korte afstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost hen dat meer tijd en/of geld. Een even groot aandeel is naar eigen zeggen bereid om minder verre vliegtrips te maken (44%) of om minder vaak een vliegticket te maken (44%). Opnieuw zien we dat Nederlanders minder geneigd zijn zelf de portemonnee te trekken: 31% zegt bereid te zijn meer te betalen voor een vliegticket als dat duurder wordt door belasting op vliegtickets (de 'vliegtaks') of vliegtuigbrandstof (38% zegt hier niet toe bereid te zijn).¹⁷

¹⁷ Het onderwerp van deze vragen - de bereidheid om zelf op diverse manieren bij te dragen - en de vorm ervan - door middel van stellingen - kunnen leiden tot sociaal wenselijke antwoorden. Genoemde cijfers

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



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



Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken



Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken



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



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

bieden dus een indicatie van de werkelijke bereidheid. Verder is het op basis hiervan wel goed mogelijk de bereidheid van Nederlanders te monitoren door de jaren heen: blijft die gelijk of neemt die toe of af?

8 Hinderbeleving mobiliteitsvoorzieningen

In dit hoofdstuk gaan we in op de hinder die Nederlanders ondervinden van wonen nabij een voorziening op het gebied van mobiliteit. Allereerst geven we inzicht in het aantal Nederlanders dat in de buurt van enkele infrastructurele objecten op het gebied van mobiliteit woont en de mate van hinder die zij daardoor ervaren. Vervolgens gaan we in op de mate waarin Nederlanders aangeven bereid te zijn overlast door luchtvaart te accepteren.

8.1 Beleving van hinder

Omwonenden ervaren aanzienlijk meer overlast van vliegvelden en -routes dan van treinstations, treinsporen en snelwegen

Eén op de vijf Nederlanders (18%) geeft aan binnen 10 kilometer afstand van een vliegveld te wonen en ongeveer twee keer zoveel Nederlanders (42%) van een vliegroute. Voorzieningen op het gebied van mobiliteit waar meer Nederlanders bij in de buurt wonen, zijn: een snelweg (82%), een treinspoor (78%) en een treinstation (78%).

Aan deze groepen respondenten die in de buurt (<10 km) van grote infrastructuur zeggen te wonen, is gevraagd hoeveel hinder zij daarvan ondervinden op een schaal van 0 tot 10, waarbij 0 staat voor totaal geen hinder, 10 voor extreem veel hinder. Hieronder staat de gemiddelde hinder weergegeven, gevolgd door her percentage dat minstens een 6 geeft op de hinderschaal:



Vliegveld: 4,1; 41%



Vliegroute: 4,0; 36%



Snelweg: 2,5; 19%



Treinspoor: 2,1; 15%



Treinstation: 1,9; 13%

Van vliegvelden en overkomende vliegtuigen ondervinden Nederlanders die op minder dan 10 kilometer in de buurt zeggen te wonen dus aanzienlijk meer hinder dan van snelwegen, treinsporen en treinstations.

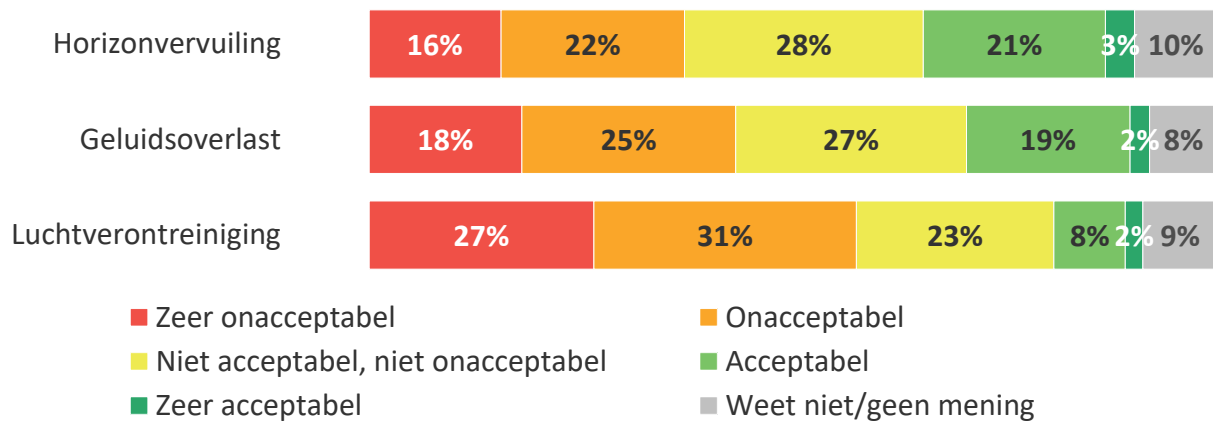
8.2 Acceptatie van hinder

Luchtverontreiniging veel minder geaccepteerde vorm van overlast dan geluidsoverlast en horizonvervuiling

Aan respondenten is een hypothetisch scenario voorgelegd dat de luchtvaart in Nederland wordt uitgebreid om te kunnen voldoen aan de toenemende vraag naar vliegreizen bij consumenten en bedrijven. Vervolgens is hen gevraagd in hoeverre zij het dan acceptabel vinden als hun buurt de komende jaren een aantal typen overlast (meer) ondervindt.

Gemiddeld genomen vinden Nederlanders geluidsoverlast en horizonvervuiling minder erg dan luchtverontreiniging. Een kwart (25%) zou het acceptabel vinden als zijn/haar buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt van horizonvervuiling tegenover 37% die dit onacceptabel zou vinden. (Meer) geluidsoverlast zou een vijfde (22%) acceptabel vinden, tegenover 43% die dit onacceptabel zou vinden. De acceptatie van (meer) luchtverontreiniging ligt aanzienlijk lager: één op de tien (10%) tegenover 57% die dit onacceptabel zou vinden.

**In hoeverre vind je het dan acceptabel als jouw buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt van de luchtvaart in Nederland voor de volgende typen overlast?
(Basis - allen, n=1.645)**



9 Communicatie en informatie

Eén op de vijf Nederlanders wil betrokken worden bij bedenken kabinetsvisie op luchtvaart

Circa een derde van de Nederlanders heeft interesse in het onderwerp 'luchtvaart' (36%) en geeft aan meestal ook een mening te vormen als ze iets horen of lezen over de luchtvaart in Nederland (34%). Bij een veel kleinere groep - 14% - lijkt die mening ook gefundeerd: zij zeggen veel te weten over het onderwerp.

Circa een vijfde heeft geen interesse in of mening over de luchtvaart en 45% weet naar eigen zeggen niet zoveel over de luchtvaart.

Eén op de vijf Nederlanders (22%) zou graag betrokken worden bij het bedenken van de visie van de overheid op de luchtvaart voor de toekomst. Deze groep wijkt qua houding ten aanzien van (de toekomstige ontwikkelingen voor) de luchtvaart gemiddeld genomen niet af van het overige Nederlandse publiek. Dat komt vooral doordat ze vaker een sterke mening hebben, maar wel verdeeld zijn: een deel van de groep die graag betrokken wil worden staat (zeer) positief tegenover de luchtvaart en is pleitbezorger van groei van de luchtvaart. Een ander deel is uitgesproken negatief over de luchtvaart en ziet de luchtvaart in Nederland juist graag krimpen.¹⁸

Ik heb interesse in het onderwerp luchtvaart in Nederland



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



Ik zou graag betrokken worden bij het bedenken van de visie van de overheid op de luchtvaart voor de toekomst



Ik weet veel over het onderwerp luchtvaart in Nederland



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

¹⁸ Respondenten die graag betrokken willen worden, vliegen zelf ook vaker (om privé of zakelijke redenen). Ook zijn zij (of hun naasten) vaker werkzaam in de luchtvaartsector.

10 Subgroepen

In dit hoofdstuk gaan we in op de beleving van luchtvaart bij enkele subgroepen van de Nederlandse bevolking: omwonenden van luchthavens en Nederlanders die positief of negatief staan tegenover de luchtvaart in Nederland. Ook bespreken we achtergrondkenmerken van deze groepen.

10.1 Omwonenden van luchthavens versus niet-omwonenden

Hieronder vergelijken we de resultaten van de groep omwonenden met de resultaten van niet-omwonenden. Om te bepalen wie een omwonende van een luchthaven is, is gebruik gemaakt van objectieve data op basis van de Lden-contouren uit de Milieueffectrapportages (MER) van de vier in het onderzoek betrokken luchthavens. De Lden-contouren geven de gemiddelde geluidsbelasting in een etmaal voor een betreffend gebied weer. Voor de verschillende contouren wordt ook op basis van het aantal inwoners in het betreffende gebied en met vastgestelde dosis-effect relaties berekend hoeveel inwoners ernstig gehinderd worden. Alle respondenten die op basis van de postcode van hun woonadres binnen de 48 Lden-contouren van luchthavens Schiphol en Rotterdam The Hague Airport, of binnen de 40 Lden-contouren van Lelystad Airport¹⁹ en Eindhoven Airport wonen, zijn gedefinieerd als omwonende.

In totaal is 13% van de totale steekproef uit de Nederlandse bevolking een omwonende volgens deze definitie (n = 221). Deze omwonenden zijn als volgt verdeeld over de vier regio's: Schiphol (52%), Rotterdam (30%), Eindhoven (9%) en Lelystad (8%). Omwonenden van kleinere luchthavens zijn in dit onderzoek niet meegenomen in de definitie van omwonenden. De resultaten van de omwonenden zetten we af tegen de resultaten van niet-omwonenden (n = 1.424). Niet-omwonenden in dit onderzoek zijn Nederlanders die op basis van hun postcode niet binnen de genoemde Lden-contouren van de vier luchthavens vallen.

Op enkele punten gaan we ook in op verschillen binnen de groep omwonenden, en benoemen we verschillen tussen omwonenden van Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Eindhoven Airport en Lelystad Airport. Voor deze analyses vormt de uitgebreide steekproef de basis, waarbij de groep omwonenden verder aangevuld is tot minstens n = 100 per luchthaven. De resultaten zijn per luchthaven representatief voor de omwonenden van die luchthaven op leeftijd en geslacht.

Hieronder gaan we allereerst in op de hoofdlijnen in de resultaten voor omwonenden. Daarna bespreken we de resultaten in meer detail. De nadruk ligt op de (statistisch) significante verschillen die we waarnemen.

Samenvattend: ook omwonenden staan over het algemeen positief tegenover luchtvaart in Nederland, maar ze ervaren meer overlast en wensen vaker beperkende maatregelen

Omwonenden zijn een subgroep die op sommige punten meer profiteert van de luchtvaart, maar anderzijds ook vaker de nadelige gevolgen ondervindt. Ze vliegen zelf vaker dan niet-omwonenden en zijn vaker zelf werkzaam in de luchtvaartsector, maar tegelijkertijd ondervinden ze meer hinder van de luchtvaart, bijvoorbeeld door luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

Die tweeledigheid zorgt ervoor dat ze over het algemeen even positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland als niet-omwonenden. Wel vinden ze iets vaker dat het aantal vluchten zou moeten

¹⁹ De Lden-contouren voor Lelystad zijn prognoses voor de situatie vanaf 2020 als deze luchthaven sterk uitbreidt met vakantievluchten.

afnemen. Verder vinden omwonenden vaker dat er in de luchtvaart aandacht uit moet gaan naar lokale overlast: ze vinden vaker dat het beperken van de geluidsoverlast de komende jaren prioriteit moet krijgen. Ook staan omwonenden in vergelijking met niet-omwonenden vaker positief tegenover maatregelen die het aantal (overlast verzorgende) vluchten beperken, bijvoorbeeld door vliegen duurder te maken (door de vliegtaks in te voeren of vliegen met lawaaiige vliegtuigen duurder te maken). Met name omwonenden van Schiphol staan positiever tegenover zulke beperkende maatregelen. Zelf zijn ze ook vaker bereid iets meer te betalen voor een vliegticket.

Omwonenden zien gemeenten vaker als één van de verantwoordelijke partijen die op dit moment bepalen hoe de luchtvaart is georganiseerd. Voor het bedenken van oplossingsrichtingen voor toekomstige ontwikkelingen zien ze zichzelf vaker als de aangewezen partij.

Als we meer in detail kijken naar resultaten waarop omwonenden statistisch significant verschillen van niet-omwonenden dan vallen de volgende zaken op.

Dragvlak voor luchtvaart: omwonenden verschillen qua basishouding ten aanzien van de luchtvaart niet van niet-omwonenden

- In hun algemene houding ten aanzien van de luchtvaart in Nederland verschillen omwonenden niet van niet-omwonenden. Beide groepen zijn gemiddeld even positief. Overigens is het aandeel omwonenden met een negatieve houding iets groter (11%) dan onder niet-omwonenden (4%)²⁰, maar gemiddeld genomen kan op basis van een statistische toets niet gesproken worden van een negatievere houding.
- Wat betreft de wenselijkheid van groei van de luchtvaart zijn de resultaten niet eenduidig. Enerzijds vinden omwonenden iets vaker dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland de komende jaren moet afnemen (totaal 30 vs. 23%). Ze geven daarbij vaker als toelichting dat het aantal korte vluchten verminderd moet worden (12% vs. 5%). Anderzijds vinden ze een toename van het aantal vluchten van en naar Nederland even *acceptabel* als niet-omwonenden.
- Als omwonenden wel van mening zijn dat het aantal vluchten moet kunnen groeien, is dat vaker vanwege de werkgelegenheid die de luchtvaart biedt (12% vs. 4%).
- Omwonenden van Schiphol vinden overigens vaker (38%) dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland de komende jaren moet afnemen dan omwonenden van de luchthavens van Rotterdam (22%), Lelystad (21%) en Eindhoven (14%). Omwonenden van Schiphol vinden ook minder vaak (35%) dat groei van luchtvaart in Nederland acceptabel is dan omwonenden van vliegveld Eindhoven (50%).

Prioriteiten bij de luchtvaart: beperken geluidsoverlast weegt zwaarder voor omwonenden, reiscomfort minder zwaar

- Aan de meeste waarden (zes van de acht) geven omwonenden gemiddeld genomen evenveel prioriteit als niet-omwonenden.
- Omwonenden vinden gemiddeld genomen wel vaker dat het beperken van geluidsoverlast prioriteit moet krijgen in hun eigen regio en buurt (5,0 versus 4,7 op een schaal van 1-10), in vergelijking met niet-omwonenden.
- Ze vinden juist minder vaak dat reisgemak en -comfort prioriteit moet krijgen voor reizen vanuit en naar Nederland (4,4 versus 4,6) of hun regio (4,3 versus 4,4).

²⁰ Score van 1, 2, 3 of 4 op een schaal van 1 (zeer negatief) tot en met 10 (zeer positief).

Maatregelen: meer draagvlak onder omwonenden voor maatregelen die het aantal vluchten beperken

- Omwonenden staan vaker positief tegenover verschillende beperkende maatregelen met betrekking tot de luchtvaart, zoals:
 - De invoering van een vliegtaks (38% vs. 33%)
 - Het duurder maken van vertrek of landing van lawaaiige en vervuilende vliegtuigen (57% vs. 51%)
 - Minder vliegtuigen laten opstijgen en landen in Nederland (41% vs. 32%)
- Ze staan iets minder positief tegenover het idee om vliegtuigen te laten vliegen op schone, duurzame brandstoffen (74% vs. 79%).
- Omwonenden van Schiphol staan over het algemeen positiever tegenover maatregelen die beogen het aantal vluchten te beperken, zoals de vliegtaks (48% positief vs. bijvoorbeeld 27% van omwonenden vliegveld Eindhoven) en minder vliegtuigen laten opstijgen en landen in Nederland (50% vs. bijvoorbeeld 27% van omwonenden Eindhoven).
- Omwonenden van vliegveld Eindhoven staan juist positiever tegenover innovatieve duurzame technologie, zoals vliegen op schone, duurzame brandstoffen (86% vs. bijvoorbeeld 71% van omwonenden Schiphol), ontwikkeling van elektrische vliegtuigen (86% vs. bijvoorbeeld 66% van omwonenden Schiphol) en ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren (92% vs. bijvoorbeeld 84% van omwonenden Schiphol).

Actoren: omwonenden denken vaker dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor organisatie luchtvaart

- Omwonenden denken vaker dat gemeenten voor een groot deel verantwoordelijk zijn voor hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is (10% vs. 6%).
- Ze denken juist minder vaak dat luchtvaartmaatschappijen (33% vs. 41%) en de EU (15% vs. 21%) veel te zeggen hebben over hoe het nu is ingericht.
- Ze vinden vaker dat omwonenden van luchthavens één van de drie meest verantwoordelijke partijen zijn om met oplossingen te komen die de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst maken (9% vs. 3%).

Eigen bijdrage: omwonenden zijn vaker bereid meer te betalen voor vliegticket

- Omwonenden zijn vaker bereid meer te betalen voor een vliegticket ten gevolge van het heffen van een belasting op tickets of brandstof (35% vs. 30%).

Hinderbeleving: minder acceptatie van overlast door meer luchtverontreiniging bij omwonenden

- Omwonenden vinden het vaker onacceptabel als hun buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt door luchtverontreiniging (62% vs. 57% onacceptabel).

Achtergrond: omwonenden vliegen vaker zelf en werken vaker op een luchthaven

- Omwonenden vliegen zelf privé gemiddeld 2,3 keer per jaar versus 1,2 keer bij niet-omwonenden. Ook vliegen omwonenden vaker voor zaken: 0,9 keer gemiddeld per jaar versus 0,2 keer.
- Omwonenden (of hun naasten) werken vaker zelf op een luchthaven (8% vs. 4%) of in de luchtvaartindustrie (5% vs. 2%)
- Omwonenden zijn verder iets vaker hoog opgeleid (34% versus 25% van de niet-omwonenden).

10.2 Positief versus negatief tegenover luchtvaart in Nederland

Als tweede vergelijking zijn Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland afgezet tegen Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart in Nederland. In de eerste groep vallen die respondenten die minstens een 7 hebben gescoord (uit 10) op de vraag naar hun basishouding over luchtvaart; dit betreft 1.135 respondenten. We zetten de resultaten van deze groep af tegen de resultaten van de respondenten die maximaal een 4 hebben gescoord; dit betreft 88 respondenten.

De verdeling in de Nederlandse bevolking van deze twee groepen is als volgt: 69% staat positief tegenover de luchtvaart in Nederland en 5% staat daar negatief tegenover. De rest is neutraal (score 5 of 6; 18%) of heeft geen mening (7%).

Hieronder geven we allereerst weer een samenvatting op hoofdlijnen en daarna bespreken we de resultaten in meer detail.

Samenvattend: Nederlanders die positief staan tegenover luchtvaart in Nederland staan negatiever tegenover beperkende maatregelen en positiever tegenover regionale spreiding

De houding die Nederlanders in het algemeen hebben ten aanzien van de luchtvaart in Nederland, werkt in sterke mate door in hoe zij aankijken tegen de toekomst daarvan. Nederlanders die er positief tegenover staan, vinden ook vaker dat het aantal vluchten de komende jaren minstens gelijk mag blijven. Nederlanders met een negatieve houding vinden vaker het aantal vluchten zou moeten krimpen.

De tweedeling tussen Nederlanders met een positieve en met een negatieve houding ten aanzien van de luchtvaart werkt ook door in de waarden waarvan zij vinden dat die prioriteit moeten krijgen. Nederlanders met een positieve houding vinden vaker dat economie, werkgelegenheid en bereikbaarheid prioriteit moeten krijgen, terwijl Nederlanders met een negatieve houding er de voorkeur voor hebben dat waarden als klimaat en milieu, natuur en landschap en geluidsoverlast prioriteit krijgen.

Als het gaat om maatregelen voor de toekomst zijn Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart vaker tegenstander van beperkende maatregelen, zoals minder vliegbewegingen toestaan en het duurder maken van vliegen. Daartegenover staan zij positiever tegenover maatregelen om Schiphol te ontlasten en kleinere luchthavens meer te laten groeien.

Nederlanders die positief staan ten aanzien van de luchtvaart in Nederland ondervinden hier subjectief minder hinder van en vinden het vaker acceptabel als ze in hun buurt de komende jaren meer overlast ondervinden door luchtvaart.

Als we meer in detail kijken naar resultaten waarop Nederlanders die positief staan tegenover luchtvaart in Nederland statistisch significant verschillen van degenen die negatief staan dan vallen de volgende zaken op.

Draagvlak voor groei luchtvaart: Nederlanders die positief tegenover de luchtvaart staan zien – niet verrassend – veel meer ruimte voor groei van de luchtvaart in Nederland

- Nederlanders die een positieve houding hebben ten aanzien van de luchtvaart in Nederland vinden vaker dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland de komende jaren hetzelfde mag blijven als nu (35% vs. 12%) of mag toenemen (46% vs. 2%).

- De groep die er negatief tegenover staat, vindt veel vaker dat het aantal vluchten moet afnemen (84% vs. 13%). De reden die zij daar vaker voor aandragen zijn luchtvervuiling en dat de luchtvaart te goedkoop is.
- Circa de helft van Nederlanders die positief tegenover de luchtvaart staan (49%) zou het ook acceptabel vinden als het aantal vluchten de komende jaren toeneemt. Van de Nederlanders die er negatief tegenover staan, is niemand dat van mening.

Prioriteiten bij de luchtvaart: Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart in Nederland geven vaker prioriteit aan duurzaamheidsbelangen

- Nederlanders die positief staan ten opzichte van de luchtvaart in Nederland vinden vaker dat de volgende waarden prioriteit moeten krijgen als we het hebben over de luchtvaart:
 - Economie (op alle schaalniveaus)
 - Werkgelegenheid (op alle schaalniveaus)
 - Bereikbaarheid van Nederland en het buitenland (zowel landelijk als regionaal)
 - Veiligheid (op alle schaalniveaus)
 - Reisgemak en -comfort (op nationaal en regionaal niveau)
- Nederlanders die negatief zijn over de luchtvaart in Nederland vinden vaker dat de volgende waarden prioriteit moeten krijgen als we het hebben over de luchtvaart:
 - Klimaat en milieu (in het algemeen en regionaal)
 - Ruimte voor natuur en landschap (op alle schaalniveaus)
 - Het beperken van de geluidshinder (op alle schaalniveaus)

Maatregelen: Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland vaker voor decentralisering vluchten, Nederlanders met een negatieve houding vaker voor minder vluchten

- Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart zijn meer te spreken over de volgende twee maatregelen voor de toekomst:
 - Het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens (45% vs. 15%)
 - Het zo rechtstreeks mogelijk vliegen, waardoor er minder CO₂-uitstoot is, maar mogelijk meer geluidsoverlast (38% vs. 19%)
- Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart voelen juist meer voor de volgende maatregelen:
 - Minder vliegtuigen laten opstijgen en landen in Nederland (88% vs. 25%)
 - Investerings in het spoor om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte afstanden (88% vs. 72%)
 - Het duurder maken van vertrek of landing van lawaaiige en vervuilende vliegtuigen (86% vs. 48%)
 - De invoering van een vliegtaks (79% vs. 28%)
 - Schiphol verplaatsen of uitbreiden op een eiland in de Noordzee (64% vs. 44%)

Dilemma's: Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland hebben vaker een voorkeur voor het uitbreiden van kleinere luchthavens in plaats van Schiphol

- Als we kijken naar verschillende dilemma's die een rol spelen in de (toekomstige ontwikkelingen van) de luchtvaart in Nederland, zien we dat Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart vaker een voorkeur hebben voor:
 - Het uitbreiden op kleinere luchthavens in plaats van het uitbreiden van Schiphol (47% vs. 24% onder Nederlanders met een negatieve houding)
 - Het uitbreiden van het aantal vluchten, mits dat gepaard gaat met investeringen in stillere, meer duurzame motoren in plaats van het gelijk houden van het aantal vluchten en niet investeren (70% vs. 31% onder Nederlanders met een negatieve houding).
- Nederlanders die negatief staan ten aanzien van de luchtvaart hebben vaker een voorkeur voor:

- Minder vluchten toestaan, maar investeren in een beter internationaal spoor, waardoor internationaal met de trein reizen sneller en goedkoper kan in plaats van het aantal vluchten gelijk houden, maar belasting heffen op vliegtickets, waardoor ze duurder worden (82% vs. 53% onder Nederlanders met een positieve houding).

Actoren: Nederlanders die positief staan tegenover luchtvaart in Nederland denken iets vaker dat omwonenden veel invloed hebben dan Nederlanders die er negatief tegenover staan

- Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland denken iets vaker dat omwonenden voor een groot deel bepalen hoe de luchtvaart in Nederland op dit moment georganiseerd is (5% vs. 0% van de Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart).

Eigen bijdrage: Nederlanders met een negatieve houding ten aanzien van de luchtvaart in Nederland zien meer handelingsperspectief om nadelige effecten luchtvaart te verminderen

- Nederlanders die negatief staan tegenover de luchtvaart denken vaker dat zij zelf een bijdrage kunnen leveren aan het beperken van de nadelige effecten van de luchtvaart (61% vs. 34%).
- Zij zijn ook vaker bereid met de trein te reizen op korte afstanden in plaats van het vliegtuig te pakken (76% vs. 42%), om meer te betalen voor een vliegticket als gevolg van een belasting op vliegtickets of brandstof (68% vs. 27%), minder vaak te vliegen (80% vs. 39%) en minder verre vliegereizen te maken (78% vs. 40%).

Hinderbeleving: Nederlanders met een positieve houding ten aanzien van de luchtvaart accepteren vaker overlast luchtvaart

- Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart in Nederland en die op minder dan 10 kilometer van een vliegroute zeggen te wonen, ondervinden hier subjectief minder geluidsoverlast van dan Nederlanders die er negatief tegenover staan en die binnen die cirkel wonen: 3,5 vs. 6,1 (op een schaal van 0 tot 10).
- Nederlanders met een positieve houding vinden het ook vaker acceptabel als hun buurt de komende jaren door de luchtvaart (meer) overlast ondervindt als gevolg van geluid (27% vs. 7%), luchtverontreiniging (14% vs. 1%) of horizonvervuiling (31% vs. 11%).

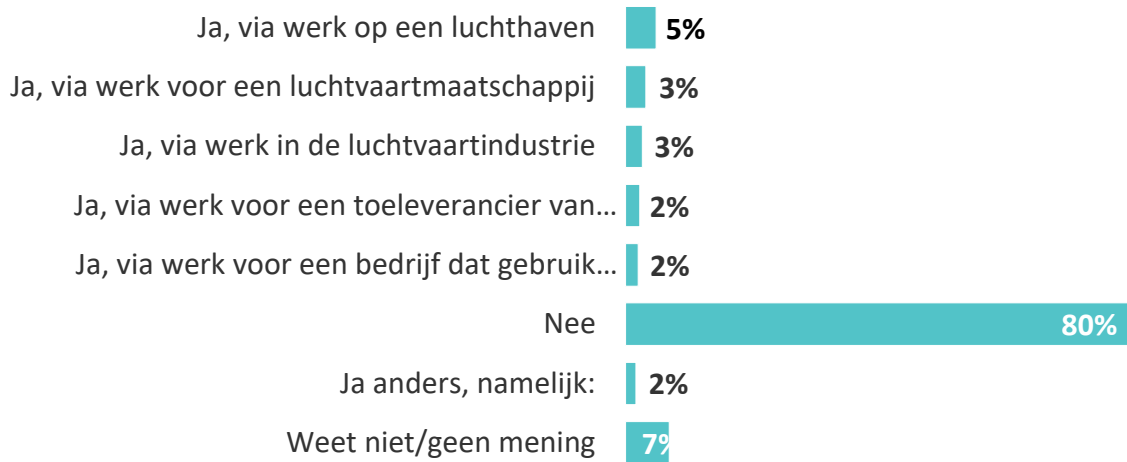
Achtergrondkenmerken: Nederlanders met een positieve houding over de luchtvaart vliegen drie keer zo vaak voor privédoeleinden als Nederlanders met een negatieve houding over de luchtvaart

- Nederlanders die positief staan tegenover de luchtvaart vliegen gemiddeld 1,7 keer per jaar voor privédoeleinden, Nederlanders die er negatief tegenover staan 0,5 keer.
- Nederlanders met een positieve houding ten aanzien van de luchtvaart zijn verder gemiddeld genomen jonger en hebben een hoger inkomen dan Nederlanders met een negatieve houding ten aanzien van de luchtvaart in Nederland.

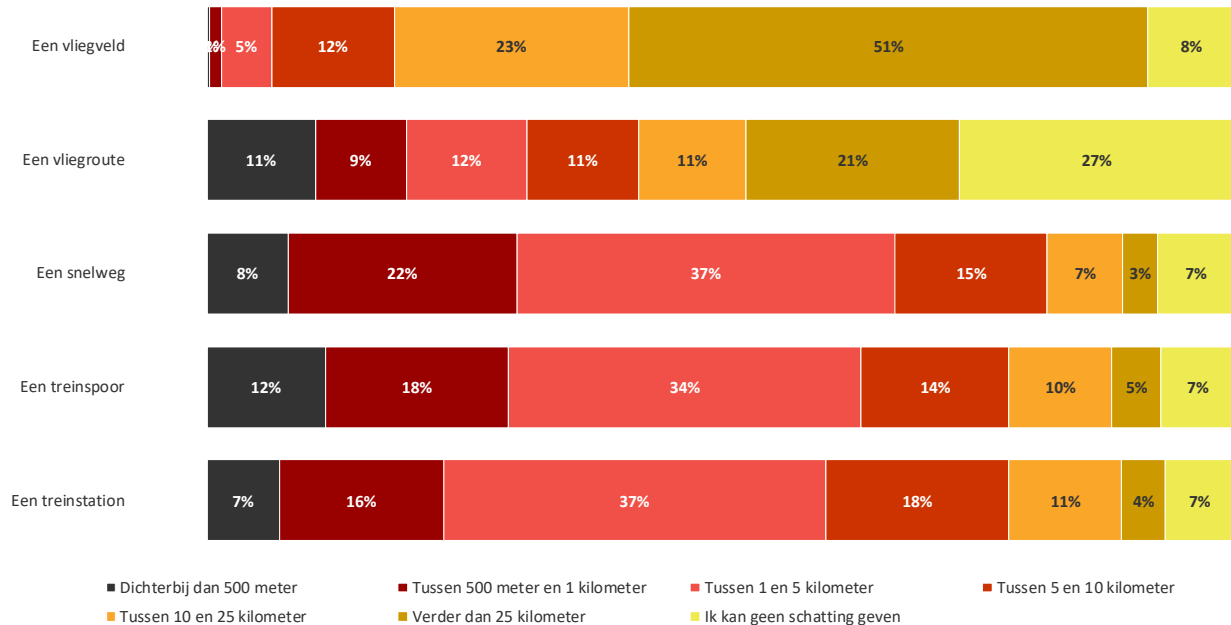
11 Bijlagen

11.1 Achtergrondkenmerken steekproef

Heb jij (of je naaste familie of vrienden) in je werk weleens te maken met de luchtvaartsector in Nederland?
(Basis - allen, n=1.645)



Kun je voor elk van de volgende zaken aangeven, hoe vervan je huis de dichtstbijzijnde zich bevindt? (n=1.645)



11.2 Opdrachten kwalitatief onderzoek

Opdracht 1: Hoe zie jij de luchtvaart voor je?

- Eerste associaties bij luchtvaart in Nederland
 - Andere associaties bij luchtvaart in Nederland
 - Welk beeld typeert voor jou de luchtvaart in Nederland? Waarom?
 - Hoe zie jij de luchtvaart in Nederland over 15 jaar?
 - Welk beeld typeert voor jou de luchtvaart in Nederland over 15 jaar? Waarom?
 - Moet de luchtvaart in Nederland volgens jou krimpen, groeien of gelijk blijven in grootte?
-
- Vorm: stepboardopdracht (waarbij vragen achter elkaar worden voorgelegd, en deelnemers de ene vraag moeten hebben beantwoord, voor ze de volgende krijgen)
 - Interactieniveau: individueel (maar na deelname kunnen deelnemers wel de bijdragen van anderen zien)

Opdracht 2: Wat zijn voor jou persoonlijk de belangrijkste voor- en nadelen van luchtvaart in Nederland?

- Vorm: challenge
- Interactieniveau: interactief (deelnemers kunnen zien wat anderen hebben gedeeld en daarop reageren)

Opdracht 3: Wie moet de touwtjes in handen hebben? Welke partijen moeten kunnen meepraten over de luchtvaart in Nederland?

- Vorm: challenge
- Interactieniveau: interactief (deelnemers kunnen zien wat anderen hebben gedeeld en daarop reageren)

Opdracht 4: Stel, jij bent minister van Infrastructuur en Waterstaat: wat zouden jouw oplossingen zijn voor de toekomst van de luchtvaart?

- Vorm: challenge
- Interactieniveau: interactief (deelnemers kunnen zien wat anderen hebben gedeeld en daarop reageren)

Opdracht 5: Welk aspect weegt zwaarder?

- Klimaat vs. economie
 - Hinder vs. bereikbaarheid
-
- Vorm: discussiebord
 - Interactieniveau: interactief (deelnemers kunnen zien wat anderen hebben gedeeld en daarop reageren)

11.3 Vragen onderzoek

Vragenlijst

Spontane beleving van de luchtvaart in Nederland

Allen

Q1. Waar denk je aan bij luchtvaart in Nederland? *Je mag alles invullen wat in je opkomt.*

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

Draagvlak voor luchtvaart in Nederland

Allen

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

Allen

Q2. Op een schaal van 1 tot 10, in hoeverre sta jij over het algemeen positief of negatief tegenover de luchtvaart in Nederland? Een 1 staat voor zeer negatief, een 10 voor zeer positief.

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

Allen

Q3. In hoeverre vind je dat het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren moet afnemen, gelijk moet blijven of moet kunnen toenemen?

Het aantal vluchten vanuit en naar Nederland moet de komende jaren

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

Indien Q3 = krimp (1-3)

Q4a. Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten afnemen?

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Indien Q3 = gelijk blijven (4)

Q4b. Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland gelijk zou moeten blijven?

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Indien Q3 = groei (5-7)

Q4c. Waarom vind je dat het aantal vluchten vanuit en naar Nederland zou moeten kunnen toenemen?

- Invoerveld tekst
- Weet niet/geen mening

Allen

Q5. In hoeverre vind je het acceptabel als het aantal vluchten van en naar Nederland de komende jaren toeneemt?

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

Beïnvloeders van het draagvlak

Allen

Q6-10. In hoeverre vind jij dat de volgende doelen prioriteit moeten hebben in Nederland als we het hebben over de luchtvaart? *Per onderwerp horen we steeds graag je mening op meerdere niveaus: nationaal, regionaal of lokaal.*

Blokjes randomiseren, binnen blokjes vaste volgorde

1. Economie

- > Een sterke Nederlandse economie
- > Een sterke economie in jouw regio
- > Een financieel goede situatie voor jou persoonlijk

2. Werkgelegenheid

- > Veel werkgelegenheid in Nederland
- > Veel werkgelegenheid in jouw regio
- > Goede kansen op de arbeidsmarkt voor jou persoonlijk

3. Bereikbaarheid Nederland

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

4. Bereikbaarheid buitenland

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

5. Klimaat en milieu

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

6. Geluidshinder

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

7. Veiligheid

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

8. Natuur en landoppervlakte

- > Ruimte voor natuur en landschap in Nederland
- > Ruimte voor natuur en landschap in jouw regio
- > Ruimte voor natuur en landschap in jouw buurt

9. Comfort voor reizigers

- > Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar Nederland (we doelen hierbij op de reis zelf)
- > Gemakkelijk en aangenaam reizen vanuit en naar jouw regio (we doelen hierbij op de reis zelf)
 - Totaal geen prioriteit
 - Zeer lage prioriteit
 - Lage prioriteit
 - Niet een hoge, niet een lage prioriteit
 - Hoge prioriteit
 - Zeer hoge prioriteit
 - Allerhoogste prioriteit
 - Weet niet/ geen mening

Kennis

Allen

Q16. In Nederland zijn bijna 8,7 miljoen (8.700.000) mensen werkzaam. Hoeveel mensen in Nederland zijn denk je werkzaam op Schiphol bij bedrijven die actief zijn in de luchtvaart of bij luchthavenactiviteiten? *Als je het niet weet, mag je het antwoord schatten.*

- Numeriek invoerveld
- Ik kan geen enkele schatting maken

Allen

Q17. Voor hoeveel % van de totale CO₂-uitstoot van de Nederlandse economie is de luchtvaartsector in Nederland denk jij ongeveer verantwoordelijk? *Als je het niet weet, mag je het antwoord schatten.*

- Numeriek invoerveld
- Ik kan geen enkele schatting maken

Oplossingsrichtingen

Allen

Q18-20. De luchtvaart in Nederland biedt voor- en nadelen. Voordelen zijn bijvoorbeeld de goede reismogelijkheden, de bijdrage aan de economie en de werkgelegenheid. Nadelen zijn

bijvoorbeeld de uitstoot van CO₂, luchtverontreiniging en geluidshinder voor omwonenden van luchthavens.

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

Randomiseren

- > Vliegen duurder maken door de invoering van een 'vliegtaks' (belasting op vliegtickets)
 - > Duurder maken van het vertrek of de landing van vliegtuigen die veel lawaai of vervuiling veroorzaken
 - > Vliegtuigen laten vliegen op schone, duurzame brandstoffen zoals biokerosine of waterstof
 - > Ontwikkeling van elektrische vliegtuigen (voor korte afstanden)
 - > Ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en zuiniger motoren
 - > Verplaatsing van vluchten van Schiphol naar kleinere luchthavens
 - > Schiphol verplaatsen naar of uitbreiden met een vliegveld op een eiland in de Noordzee
 - > Investerings in het spoor om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor korte afstanden
 - > Minder vliegtuigen laten opstijgen en landen in Nederland
 - > Vliegen boven stedelijk gebied om natuurgebieden stil te houden
 - > Zo rechtstreeks mogelijk vliegen met minder CO₂-uitstoot, maar mogelijk meer geluidsoverlast
 - > Vliegroutes concentreren in plaats van verspreiden over heel Nederland
- Zeer negatief
 - Negatief
 - Niet positief, niet negatief
 - Positief
 - Zeer positief
 - Weet niet/geen mening

Scenario's voor de toekomst

Allen

Q21. Hieronder leggen we je steeds twee mogelijke scenario's voor met betrekking tot (de toekomst van) de luchtvaart in Nederland. **Kun je telkens aangeven in hoeverre je een voorkeur hebt voor het ene of het andere scenario?**

Hoe dichter het gekozen bolletje bij een scenario staat, hoe groter je voorkeur daarvoor is. De scenario's hoeven elkaar niet altijd uit te sluiten, maar we willen je toch vragen je voorkeur uit te spreken.

Volgorde dilemma's randomiseren

- > Groei van het aantal vluchten door het uitbreiden van Schiphol || Groei van het aantal vluchten door het uitbreiden van kleinere luchthavens
- > Het aantal vluchten gelijk houden, maar niet investeren in de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en meer duurzame motoren || Meer vluchten toestaan en tegelijkertijd investeren in de ontwikkeling van vliegtuigen met stillere en meer duurzame motoren

- > Minder vluchten toestaan, maar investeren in een beter internationaal spoor, waardoor internationaal met de trein reizen sneller en goedkoper kan || Het aantal vluchten gelijk houden, maar belasting heffen op vliegtickets, waardoor ze duurder worden
- > Het aantal vluchten gelijk houden, maar de prijzen van vliegtickets verhogen || Minder vluchten toestaan, maar de prijs van een vliegticket niet verhogen
- > Vliegtuigroutes zo kiezen dat er zo min mogelijk CO2-uitstoot is || Vliegtuigroutes zo kiezen dat er zo min mogelijk geluidsoverlast is

Verantwoordelijkheid

Allen

Q22. Welke partijen bepalen volgens jou op dit moment voor het grootste deel hoe de luchtvaart in Nederland georganiseerd is?

Maximaal drie antwoorden mogelijk

Randomiseren

- Luchthavens
- Luchtvaartmaatschappijen
- Luchtvaartindustrie (o.a. bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)
- Brandstofleveranciers

- Het bedrijfsleven in het algemeen (o.a. import-export bedrijven)

- Consumenten die vliegreizen maken
- Zakelijke reizigers
- Consumenten die producten uit andere landen kopen

- Europese Unie
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Provincies
- Gemeenten

- Universiteiten en onderzoeksinstituten
- Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)

- Inwoners van Nederland
- Omwonenden van luchthavens

- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen mening

Allen

Q23. Wie vind je het meest verantwoordelijk voor het aandragen van oplossingen om de luchtvaart in Nederland klaar voor de toekomst te maken?

Maximaal drie antwoorden mogelijk

Zelfde volgorde als Q22

- Luchthavens
- Luchtvaartmaatschappijen
- Luchtvaartindustrie (o.a. bouwers van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen)

- Brandstofleveranciers
- Het bedrijfsleven in het algemeen (o.a. import-export bedrijven)
- Consumenten die vliegreizen maken
- Zakelijke reizigers
- Consumenten die producten uit andere landen kopen

- Europese Unie
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Provincies
- Gemeenten

- Universiteiten en onderzoeksinstituten
- Maatschappelijke organisaties (zoals milieu- en natuurorganisaties)

- Inwoners van Nederland
- Omwonenden van luchthavens

- Anders, namelijk:
- Weet niet/geen mening

Handelingsperspectief

Allen

Q24-Q25. In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende stellingen?

Randomiseren

Persoonlijke interesse

- > Ik heb interesse in het onderwerp luchtvaart in Nederland
- > Ik weet veel over het onderwerp luchtvaart in Nederland
- > Als ik iets hoor of lees over luchtvaart in Nederland, dan heb ik daar meestal ook een mening over
- > Ik zou graag betrokken worden bij het bedenken van de visie van de overheid op de luchtvaart voor de toekomst

Eigen effectiviteit

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

Opofferingsgezindheid

- > Ik ben bereid om vaker met de trein te reizen op korte afstanden in plaats van met het vliegtuig, ook al kost mij dat meer tijd en/of geld
- > Ik ben bereid meer te betalen voor een vliegticket door een belasting op vliegtickets of vliegtuigbrandstof
- > Ik ben bereid minder vaak een vliegreis te maken
- > Ik ben bereid om minder verre vliegreizen te maken
 - Zeer oneens
 - Oneens
 - Niet eens, niet oneens
 - Eens
 - Zeer eens
 - Weet niet/geen mening

Allen

Q26. Hoe vaak per jaar vlieg je zelf ... ? *Je kunt het gemiddelde nemen van de afgelopen drie jaar. Een retour geldt als 1 vliegreis.*

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

- ... keer per jaar

Allen

Q27. Heb jij (of je naaste familie of vrienden) in je werk weleens te maken met de luchtvaartsector in Nederland? *We bedoelen hier niet dat je (weleens) gebruik maakt van het vliegtuig voor zakelijke reizen voor je werk.*

Meerdere antwoorden mogelijk

- Ja, via werk op een luchthaven
- Ja, via werk voor een luchtvaartmaatschappij
- Ja, via werk in de luchtvaartindustrie (o.a. bouwen van vliegtuigen of vliegtuigonderdelen)
- Ja, via werk voor een toeleverancier van luchthavens/luchtvaartmaatschappijen
- Ja, via werk voor een bedrijf dat gebruik maakt van vrachtluchten
- Ja, anders namelijk:
- Nee
- Weet niet/geen mening

Hinderbeleving

Allen

Q28. Kun je voor elk van de volgende zaken aangeven, hoe ver van je huis de dichtstbijzijnde ... zich bevindt? *Indien je het niet precies weet, probeer dan een schatting te maken.*

Randomiseren

- > Een vliegveld
- > Een vliegroute
- > Een snelweg
- > Een treinspoor
- > Een treinstation
 - Dichterbij dan 500 meter
 - Tussen 500 meter en 1 kilometer
 - Tussen 1 en 5 kilometer
 - Tussen 5 en 10 kilometer
 - Tussen 10 en 25 kilometer
 - Verder dan 25 kilometer
 - Ik kan geen schatting geven

Indien voorziening dichterbij dan 10 km is (Q26 < 5)

Q29. Je hebt net aangegeven dat de volgende zaken zich binnen 10 kilometer van je huis bevinden. In hoeverre ondervind je hinder door geluidsoverlast van die zaken? 0 staat voor 'totaal geen hinder', 10 voor 'extreem veel hinder'.

Zelfde volgorde als Q28

- > Het vliegveld in je directe omgeving

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

Allen

Q30. Stel dat er voor wordt gekozen om de luchtvaart in Nederland uit te breiden om te kunnen voldoen aan de toenemende vraag naar vliegreizen bij consumenten en bedrijven, in hoeverre vind je het dan acceptabel als jouw buurt de komende jaren (meer) overlast ondervindt van de luchtvaart in Nederland voor de volgende typen overlast?

Randomiseren

- > Geluidsoverlast
- > Luchtverontreiniging
- > Horizonvervuiling (aantasting van het uitzicht)
 - Zeer onacceptabel
 - Onacceptabel
 - Niet acceptabel, niet onacceptabel
 - Acceptabel
 - Zeer acceptabel
 - Weet niet/geen mening

11.4 Gewogen en ongewogen data

Nederlandse bevolking

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	86		190	11.6
25 t/m 34 jaar	179		274	16.7
35 t/m 44 jaar	252		291	17.7
45 t/m 54 jaar	356		336	20.4
55 t/m 64 jaar	412		289	17.6
65 t/m 75 jaar	360		264	16.0
Opleidingsniveau				
Hoog (wo/hbo)	478	29.1	438	26.6
Middel (havo/vwo/mbo/mavo)	819	49.8	852	51.8
Laag (ibo/basisschool/geen opleiding)	348	21.2	356	21.6
Geslacht				
Mannen	901	54.8	801	48.7
Vrouwen	744	45.2	844	51.3

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Regio				
3 grote gemeenten	187	11.4	199	12.1
West	443	26.9	479	29.1
Noord	167	10.2	159	9.6
Oost	345	21.0	341	20.7
Zuid	423	25.7	402	24.4
Randgemeenten	80	4.9	65	4.0
Mentality				
Moderne burgerij	397	24.1	365	22.2
Opwaarts mobielen	171	10.4	250	15.2
Postmaterialisten	203	12.3	158	9.6
Nieuwe conservatieven	161	9.8	139	8.5
Traditionele burgerij	222	13.5	211	12.8
Kosmopolieten	209	12.7	209	12.7
Postmoderne hedonisten	176	10.7	161	9.8
Gemaksgeoriënteerden	106	6.4	151	9.2

Omwonenden Schiphol

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	3	3.0	10	9.5
25 t/m 34 jaar	8	7.9	20	19.4
35 t/m 44 jaar	16	15.8	23	22.5
45 t/m 54 jaar	32	31.7	24	23.3
55 t/m 64 jaar	22	21.8	19	18.4
65 t/m 75 jaar	20	19.8	7	6.9
Geslacht				
Mannen	53	52.5	52	51.2
Vrouwen	48	47.5	49	48.8

Omwonenden Rotterdam

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	2	2.0	6	6.4
25 t/m 34 jaar	11	11.1	20	20.1
35 t/m 44 jaar	14	14.1	24	24.2
45 t/m 54 jaar	26	26.3	23	23.7
55 t/m 64 jaar	30	30.3	18	18.4
65 t/m 75 jaar	16	16.2	7	7.1
Geslacht				
Mannen	41	41.4	49	49.4
Vrouwen	58	58.6	50	50.6

Omwonenden Eindhoven

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	1	1.0	3	3.3
25 t/m 34 jaar	12	12.2	21	21.8
35 t/m 44 jaar	10	10.2	23	23.6
45 t/m 54 jaar	20	20.4	25	25.3
55 t/m 64 jaar	34	34.7	19	19.1
65 t/m 75 jaar	21	21.4	7	6.9
Geslacht				
Mannen	44	44.9	46	47.2
Vrouwen	54	55.1	52	52.8

Omwonenden Lelystad

Kenmerken	Ongewogen		Gewogen	
	N	%	N	%
Leeftijd				
18 t/m 24 jaar	1	1.2	3	3.7
25 t/m 34 jaar	8	9.3	17	20.0
35 t/m 44 jaar	10	11.6	21	24.5
45 t/m 54 jaar	13	15.1	22	25.2
55 t/m 64 jaar	34	39.5	16	18.8
65 t/m 75 jaar	20	23.3	7	7.8
Geslacht				
Mannen	41	47.7	46	54.0
Vrouwen	45	52.3	40	46.0

12 Auteursrecht

Beeldmateriaal

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

Pers- en publicatiebeleid

Het auteursrecht op dit rapport ligt bij de opdrachtgever. Het vermelden van de naam van Motivaction in persberichten en/of andere publicaties over door Motivaction uitgevoerd onderzoek is gebonden aan een aantal voorwaarden, zoals vastgelegd in ons [Pers- en publicatiebeleid](#).